

MOTOCYCLES *et Scooters*

8^e ANNÉE

N° 149

REVUE BIMENSUELLE

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



PARTICIPEZ AU GRAND CONCOURS DE MOTOCYCLES
DOTE DE NOMBREUX PRIX DONT 200.000 FRANCS EN ESPÈCES
AU VAINQUEUR

40^f

La chaîne française de qualité

YELLOW

POUR
MOTOS - VÉLOMOTEURS
& SCOOTERS



est désormais vendue
sous cet
élégant cartonnage,
à la longueur voulue,
prête à être montée

PIÈCES DÉTACHÉES YELLOW

Ce nécessaire de réparation
composé de :

- une attache rapide supplémentaire
- un maillon coudé
- un maillon à river

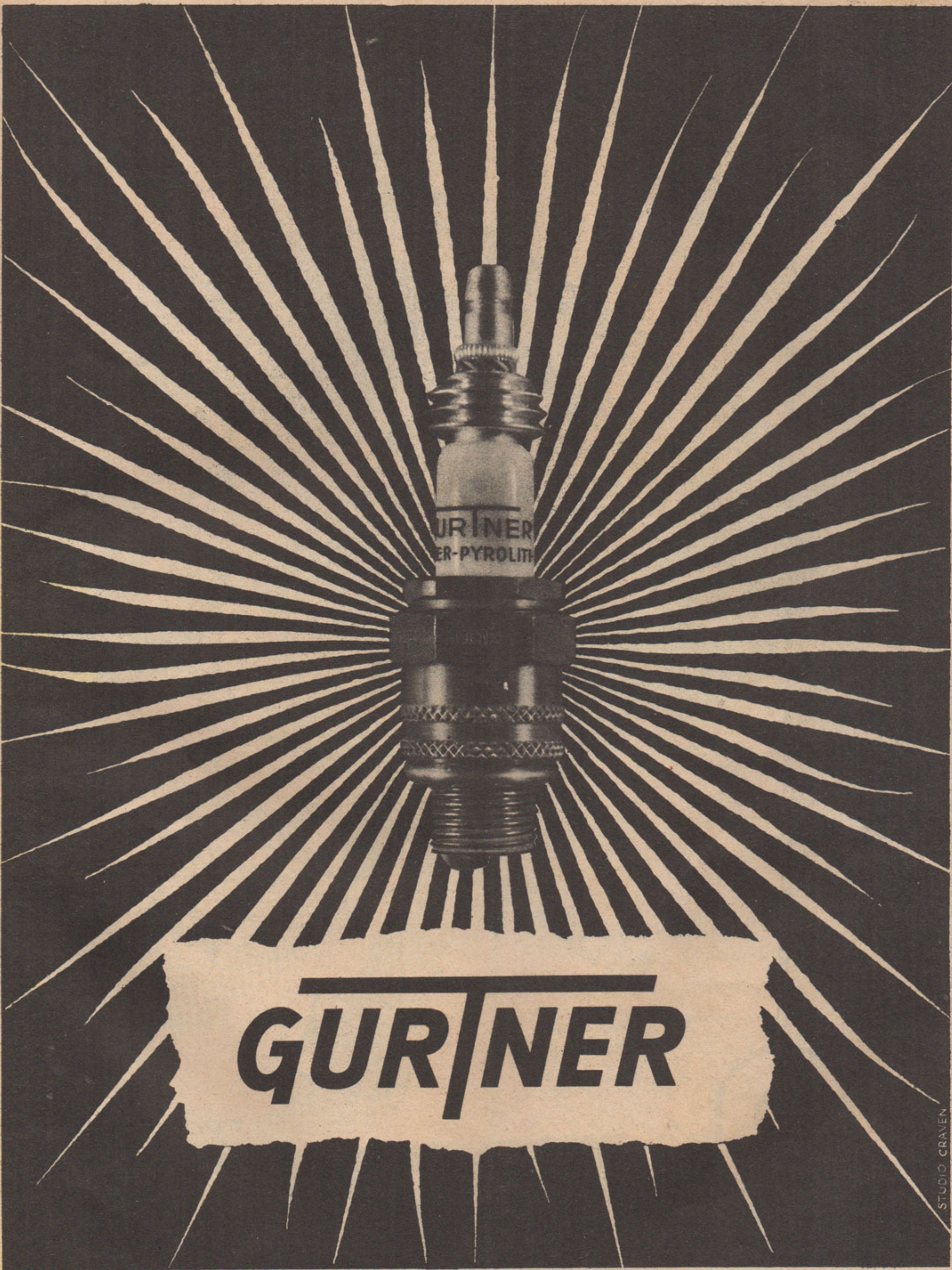
pourra être livré sur demande
avec supplément

SEDIS

COMPAGNIE DES TRANSMISSIONS MÉCANIQUES,

SEINE - DOUBS - ISÈRE

19, AVENUE DU GÉNÉRAL MANGIN, PARIS (16^e) TÉL. AUT 95-55 et 95-56



GUR/NER

STUDIO CRAVEN

AML

"50"

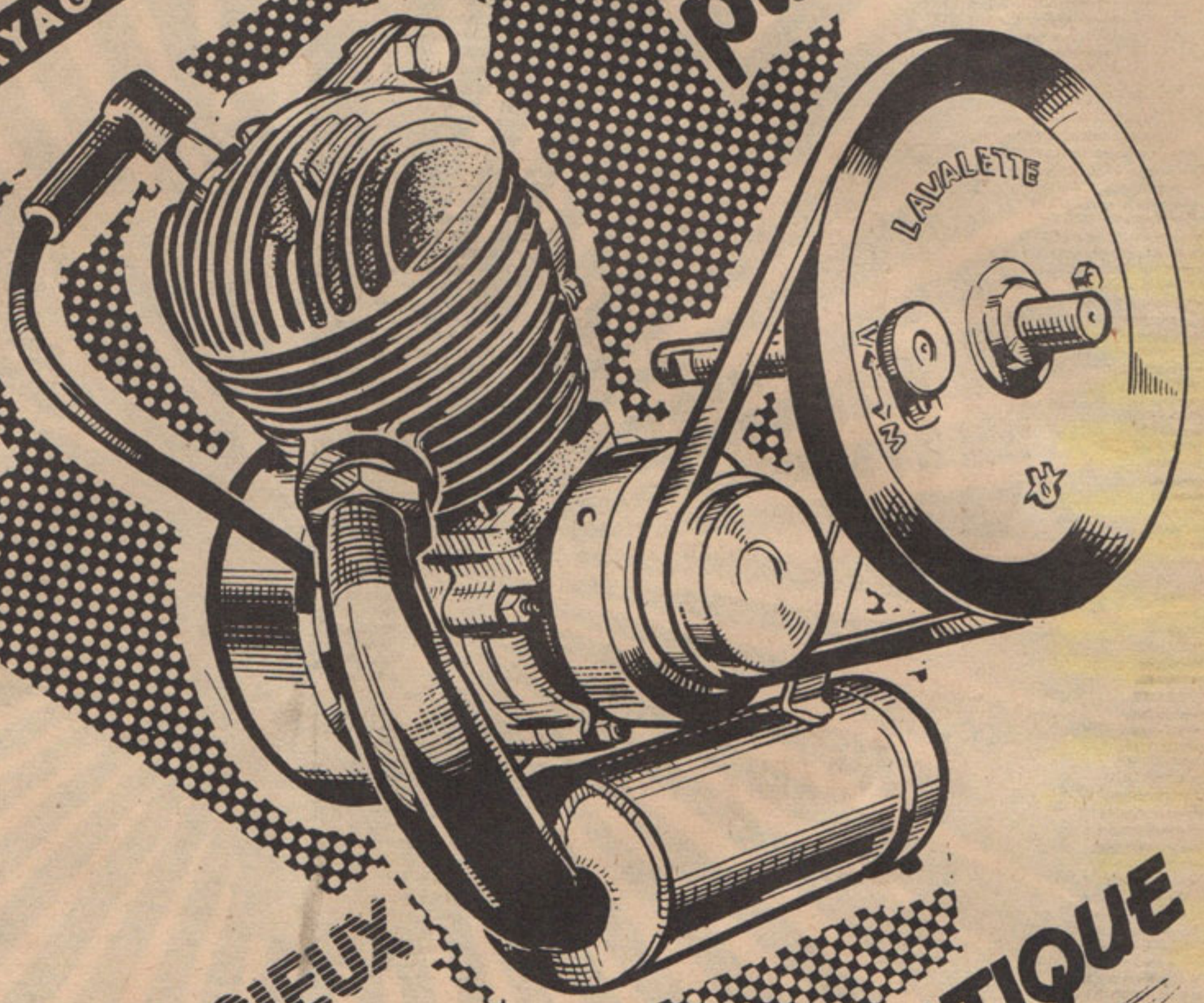
1 CV.8 - AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE - POUR CYCLOMOTEURS

puissant

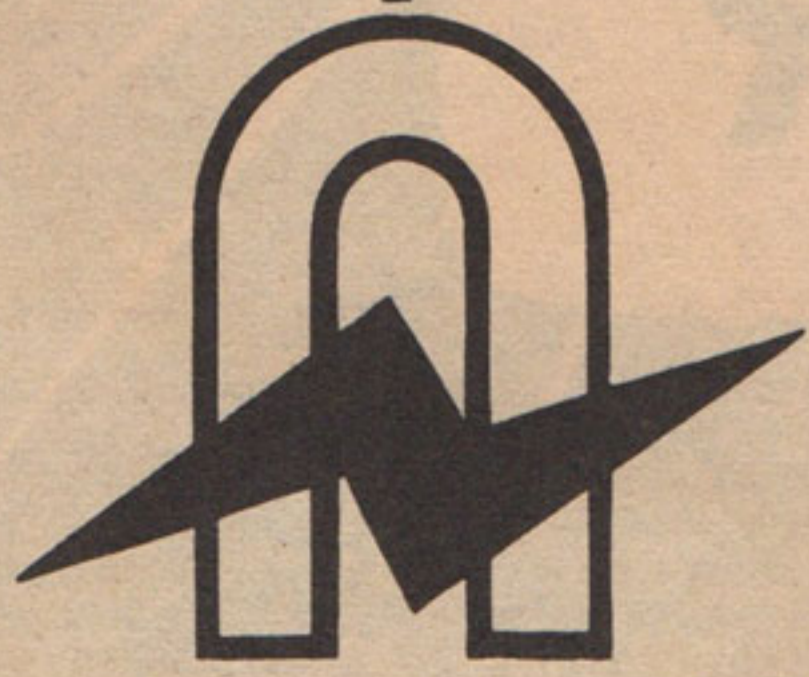
nervieux

SILENCIEUX

PRATIQUE



Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSES



PRODUCTION

LAVALETTE

32, AVENUE MICHELET - ST-OUEN (Seine) - MON. 99.60

AUX
GRANDS PRIX
DE FRANCE
motocyclistes



triomphe

en 500 cmc. avec

1. G. Duke
2. Liberati
3. Armstrong

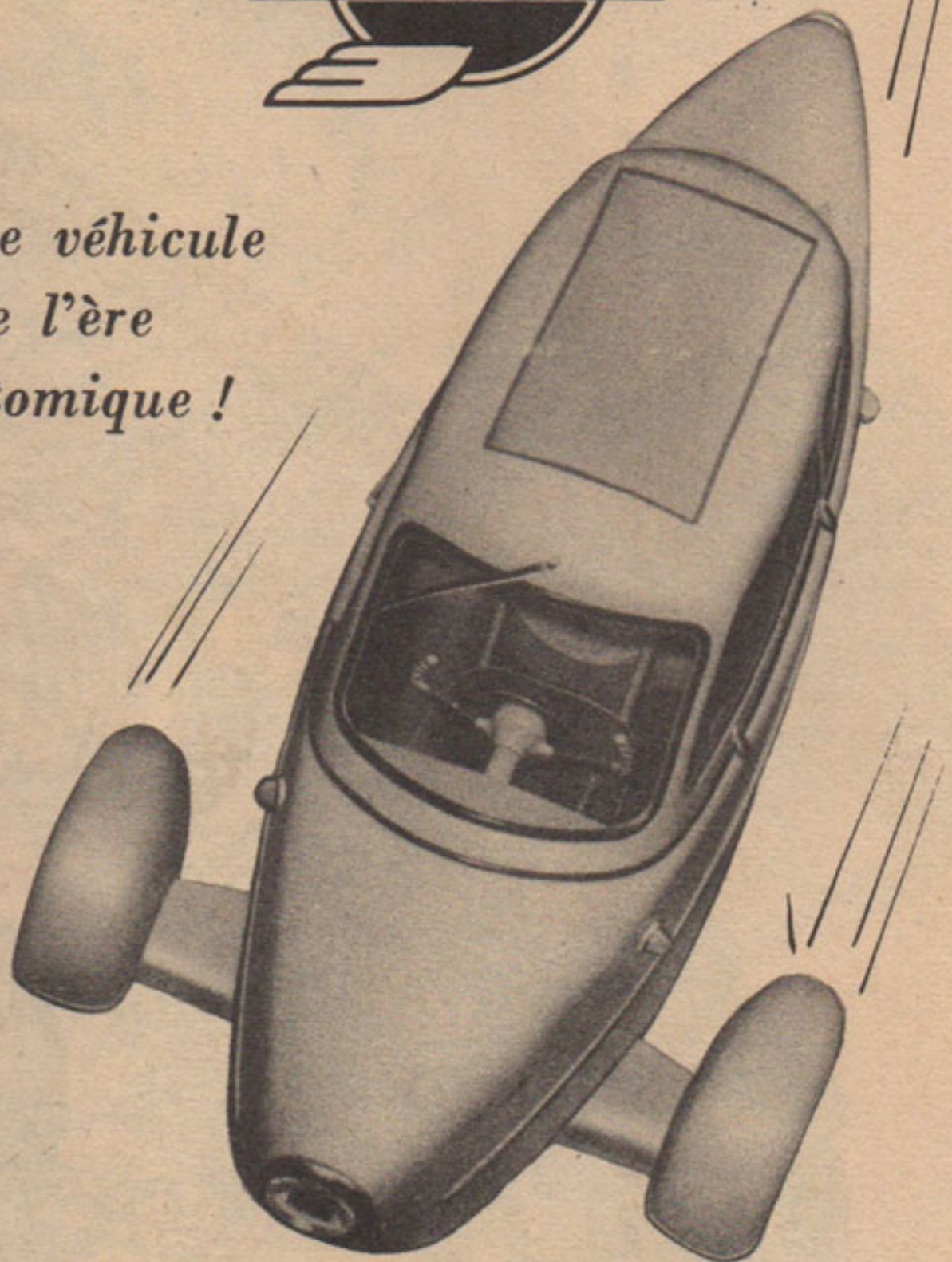
tous sur GILERA

CASTROL
LUBRIFIANTS DE QUALITÉ

5
L'HOMME MODERNE
A CHOISI...



*Le véhicule
de l'ère
atomique !*



Le plus évolué des autoscooters
sur le marché mondial

Nouveau moteur YDRAL 175 cmc - 3 vitesses et
marche AR - Freins système Bendix - Conduite
par volant et pédales - Direction à crémaillère
Démarrage électrique - Vitesse 80 kmh.

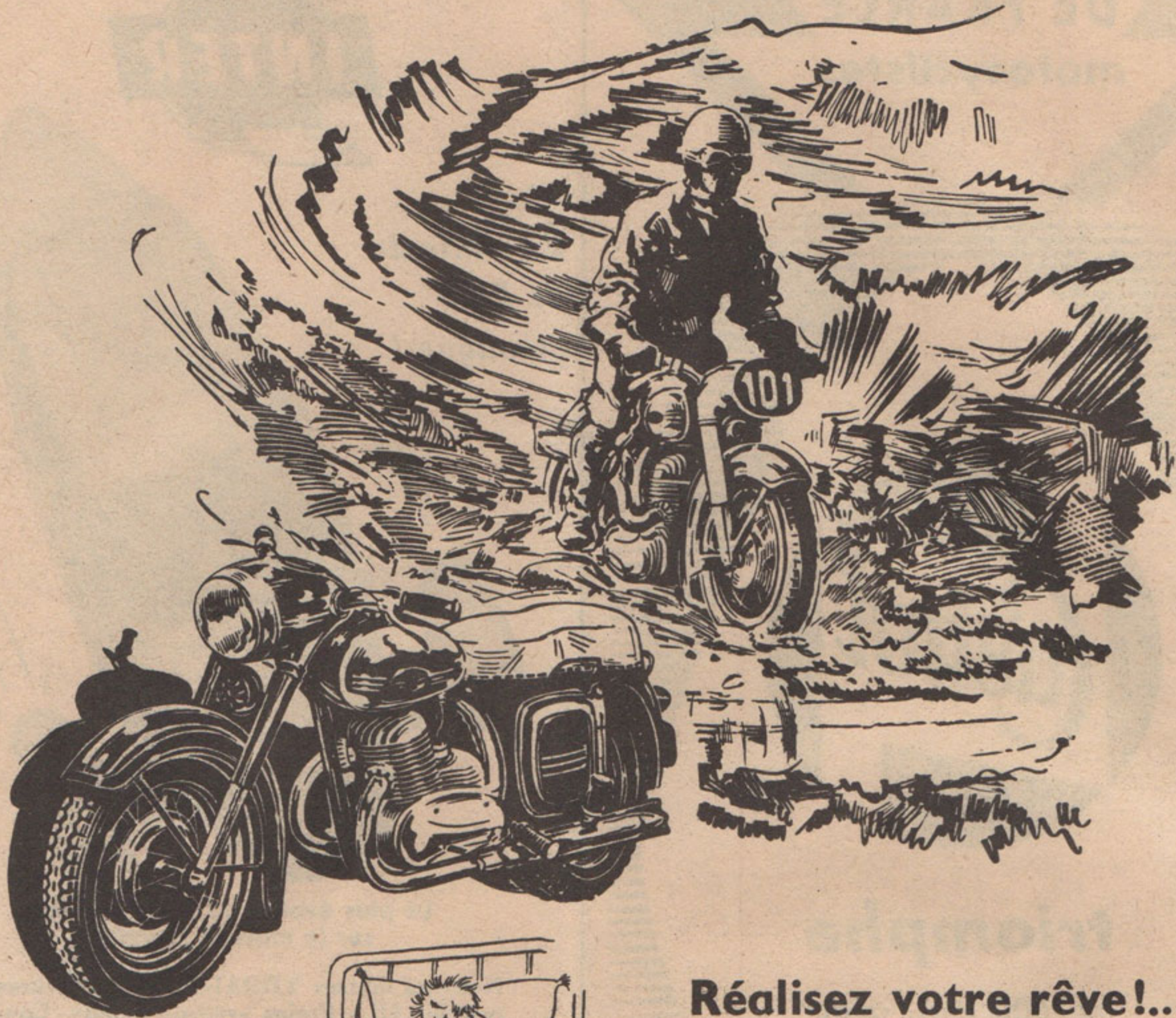
Inscrivez-vous sans tarder !

AGENCE GÉNÉRALE DE VENTE
GESCOFI S. A., 45, Bd Haussmann Paris - OPE. 57-40

CONCESSIONNAIRES

S. G. U. A. - 268 bis, Boulevard Saint-Germain - PARIS
GARAGE SECURITAS - 42, rue Legendre - PARIS
GARAGE MAUBEUGE - 151, Faubourg Poissonnière - PARIS
MAILLOT-AUTOMOBILES - 3, rue de Courtonne - CAEN
ETABLISSEMENTS Jean GEVREY - 19, rue des Emeraudes - LYON
GRAND GARAGE DES 4 COLONNES - 17, rue de Cambrai -
SAINT-QUENTIN
E. G. C. A. - 3, rue Oscar II - NICE
GARAGE DES ALPES STATECNIC - 24, rue E. Gueymard -
GRENOBLE
COMP. INDUST. COM. AUTOM. - 1033, av. de la République -
MARCQ-EN-BAROEUL
ESSO SERVICE BERRY - 222, av. Aristide Briand - BACNEUX
GARAGE SAINT-PAUL - 3, rue Gaston Boissier - NIMES
ETABLIS. JOUR & NUIT - 37, av. Honoré Serres - TOULOUSE
SOCIÉTÉ REMOND Frères - 43, av. d'Argenteuil - ASNIÈRES.
GARAGE HENRY LEVETTO - 23, av. de la Gare - ANNEMASSE.
GRANDS GARAGES de BRETAGNE - 20, rue Racine - NANTES

GARANTIE TOTALE 6 MOIS !
PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE



Réalisez votre rêve!...

CHOISISSEZ

une **JAWA 350** cm³



*Tenue de route remarquable - Nouvelle suspension hydraulique
 avant et arrière - Puissance du moteur augmentée*

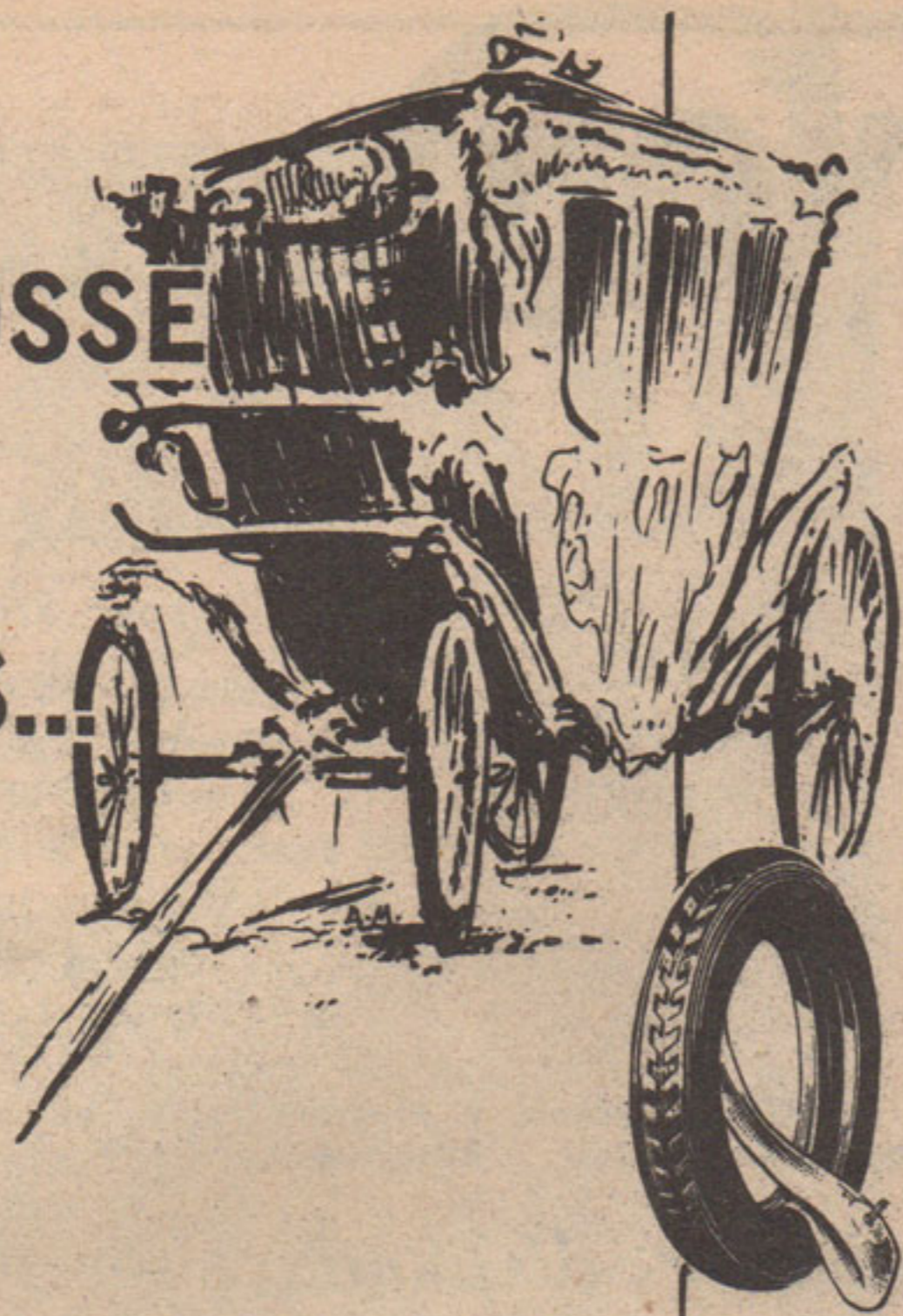
DOCUMENTATION GRATUITE SUR DEMANDE

Agent général **Éts J. POCH** 127, avenue de Neuilly Téléphone:
NEUILLY-SUR-SEINE MAI 61-70

MOTOKOV

PRAHA - TCHÉCOSLOVAQUIE

SI
CE
CARROSSE
AVAIT
DES
PNEUS...



lui aussi aurait besoin de RUSTINES

La réparation c'est
l'affaire de **RUSTINES**.

Pour la Moto,
RUSTINES a créé un
nécessaire spécial garni
de **6 RUSTINES**
à **BORD MINCE**
1 tube de **DISSOLUTINE**
1 râpe.

Posées avec la
DISSOLUTINE
les **RUSTINES** à bord
mince réalisent une
véritable vulcanisation
à froid par la combi-
naison avec la couche
collante.

Procès Verbal n°15 du Laboratoi-
re de Recherches et de Contrôle
du Caoutchouc et de l'Amiante.

RUSTINES

B O N
à adresser à
RUSTINES
8, R. Castérès, Clichy (S)
p^r recevoir fco : notice et
échantillons **RUSTINES**
AUTO - MOTO - VÉLO
Joindre 35 F. en timbres

M. GAUBERTI 185

CASQUE EN PLASTIQUE ?

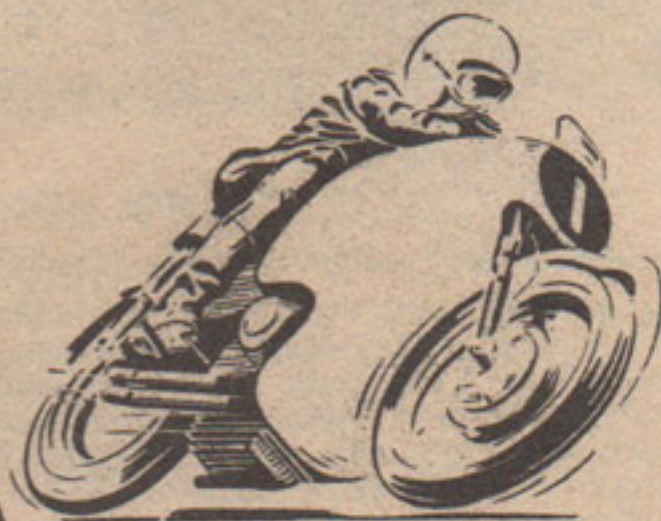


Bien sûr!

mais en ...

PLASTIQUE
pur
INJECTÉ

- ELEGANT
- SOUPLE
- SOLIDE
- RESISTANT
à la CHALEUR
et au FROID
ET SUR !



Couvert d'un

GENO

c'est être à couvert

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES

Ets GUENEAU-GENO

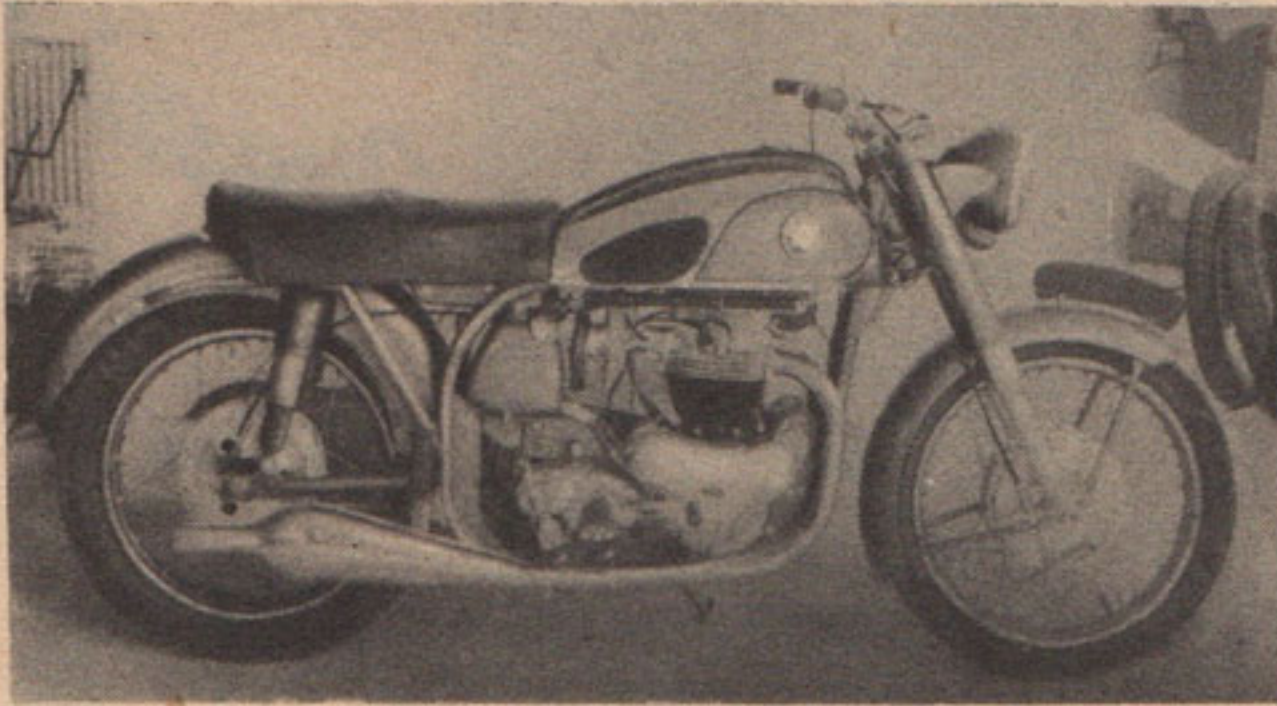
6, Fg SAINT-HONORE - PARIS (8^e)

Les nouvelles

Norton

1955

chez GARREAU



NORTON
DOMINATOR
DE LUXE

Les MANX 1955

sont arrivées

Norton Course Manx 30 et 40
Featherbed à double arbre à
came en tête.

Frein avant à double came.

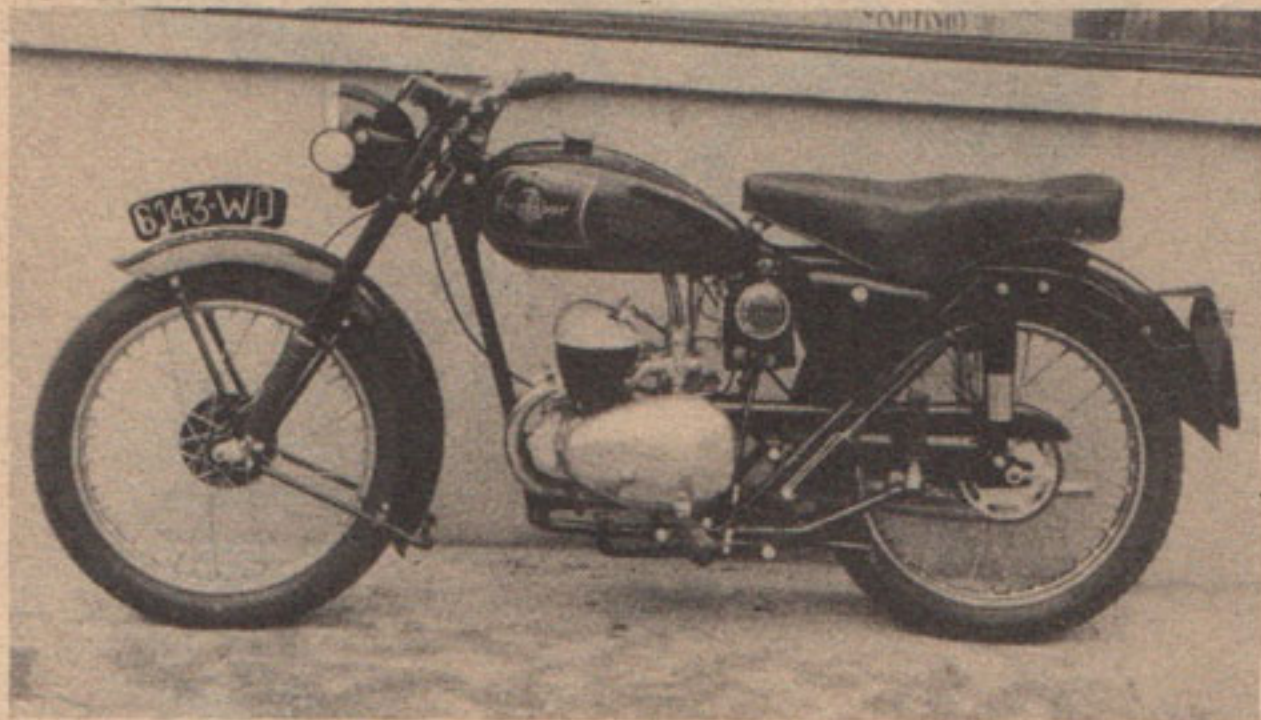
Vitesse : 195 km/h.

Encore quelques
machines disponibles.

Nouvelle culasse alliage léger. - Nouveau carburateur AMAL monobloc. - Moyeux-freins centraux. - Roues à broche. - Garde-boue arrière enveloppant. - Nouveau réservoir. - Amortisseurs hydrauliques.

Encore quelques modèles disponibles

... ainsi que les fameuses **EXCELSIOR** bicylindres



SACOCES AMÉRICAINES

Cuir chromé, renforcées,
dispositif de démontage immédiat.

La paire : 4 900 à 5 000 francs

Sidecar PRÉCISION et Caisses porteur.. .. 65 000
Moteurs INDIAN 750 et 1.000, neufs.. .. 45 000

Lots complets pièces détachées NORTON - EXCELSIOR
INDIAN - B.S.A. - ARIEL - MATCHLESS - VINCENT

TOUS LES ACCESSOIRES

NOS OCCASIONS

provenant de reprises récentes, revisées. Crédit de 3 à 18 mois :

NORTON 1954 Twin 88 susp. oscillante, fourches télescop...	295 000
NORTON 1953 Twin, suspension coulissante, fourche télescop.	240 000
NORTON 1952 Twin, suspension coulissante, fourche télescop.	225 000
NORTON 1951 Twin, suspension coulissante, fourche télescop.	210 000
NORTON 350 arbre à cames, suspension AR, éclairage.....	190 000
NORTON 500 Manx course, 155 km/h, éclairage	250 000
NORTON 500 Manx course, 165 km/h, grd réserv. compte t.	250 000
NORTON 500 Manx course 1953 Featherbed, grd rés. compte t.	350 000
NORTON 500 18 culbuté, télescopique, état neuf.....	140 000
NORTON 500 Mono 16 H, très bon état.....	125 000
NORTON 500 Mono 16 H kaki, état de marche.....	75 000
NORTON 600 type armée	50 000
ARIEL 500, f. télescop. susp. AR 1952, état de neuf.....	240 000
ARIEL 350 culbut. télescopique, susp. AR 1952, état neuf....	225 000
VELOCETTE 350 culb. 1954, f. télesc., s. oscil., s. double..	250 000
ROYAL ENFIELD 350 culbut. f. télesc., éclair, compteur..	160 000
EXCELSIOR 250 Twin télesc. susp. AR, éclairage et compteur.	135 000
EXCELSIOR 250 Twin télesc., susp. AR, éclairage et compteur.	125 000
EXCELSIOR 200 Villiers, télesc., susp. AR, éclairage.....	110 000
B.S.A. 250 1953, 4 vitesses, susp. AR, compt., état neuf.....	175 000
VELOCETTE 350 KTT course.....	150 000

NOS MOTOS NEUVES

NORTON ES2 susp. oscil., culasse alu, selle double.....	325 000
NORTON 19 S 600 culbut. Solo ou sidecar, susp. oscillante, culasse alu, selle double	345 000
NORTON 7 Twin 500, susp. oscil., culasse alu, selle double..	365 000
NORTON 88 Twin 500, susp. oscil., culasse alu, gros moyeux, cadre Featherbed	399 500
NORTON 88 Twin 500 Sport Special, cadre Featherbed, culasse alu, gros moyeux	460 000
NORTON 30 INTER 500 arbre à cames, cylindre et culasse alu, cadre Featherbed	390 000
EXCELSIOR 250 cm ³ Twin SE-STT2 1955, 2 carb., susp. oscil., gros moyeux, selle double	238 000
EXCELSIOR 250 cm ³ TT2 Twin, susp. oscillante, selle double.	220 000
EXCELSIOR 250 cm ³ STT1 Twin 2 carb., susp. coul. s. double.	215 000
EXCELSIOR 250 cm ³ TT1 Twin, susp. coulissante, f. télescop..	210 000
TORNAX S 250 2 cylindres spécial, fourches Earies.....	290 000

PNEUS FRANÇAIS ET ANGLAIS

LOT DE PNEUS FRANÇAIS NEUFS ET SOLDES

	Enveloppes	Chambres
3,25 × 19 FORT DUNLOP à pavés ... Fr.	3 000	500
3,50 × 19 FORT DUNLOP	3 800	500
4,00 × 19 FORT DUNLOP	4 200	525
3,50 × 19 Ordinaire DUNLOP	2 500	500
Prix spéciaux par quantités		
3,50 × 19 MICHELIN neufs soldés Fr.	2 000	

AVON et DUNLOP Anglais et Cross
toutes dimensions pour jantes de 18, 19, 20 et 21

CRÉDIT 6 A 18 MOIS

C. GARREAU

Dépositaire pour la France **NORTON** et **EXCELSIOR**
22, rue Robert-Lindet - PARIS (15^e) - Tél. VAU 07-09

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT

*La fabrication
la plus soignée
avec la ligne
la plus moderne...*



CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER

CYCLOMOTEURS 50 cc

Modèles : Standard, Normal, Luxe et Grand Luxe

VÉLOMOTEURS 100 cc et 125 cc

Modèles : Léger, Tourisme, Luxe, Grand Luxe et Grand Sport

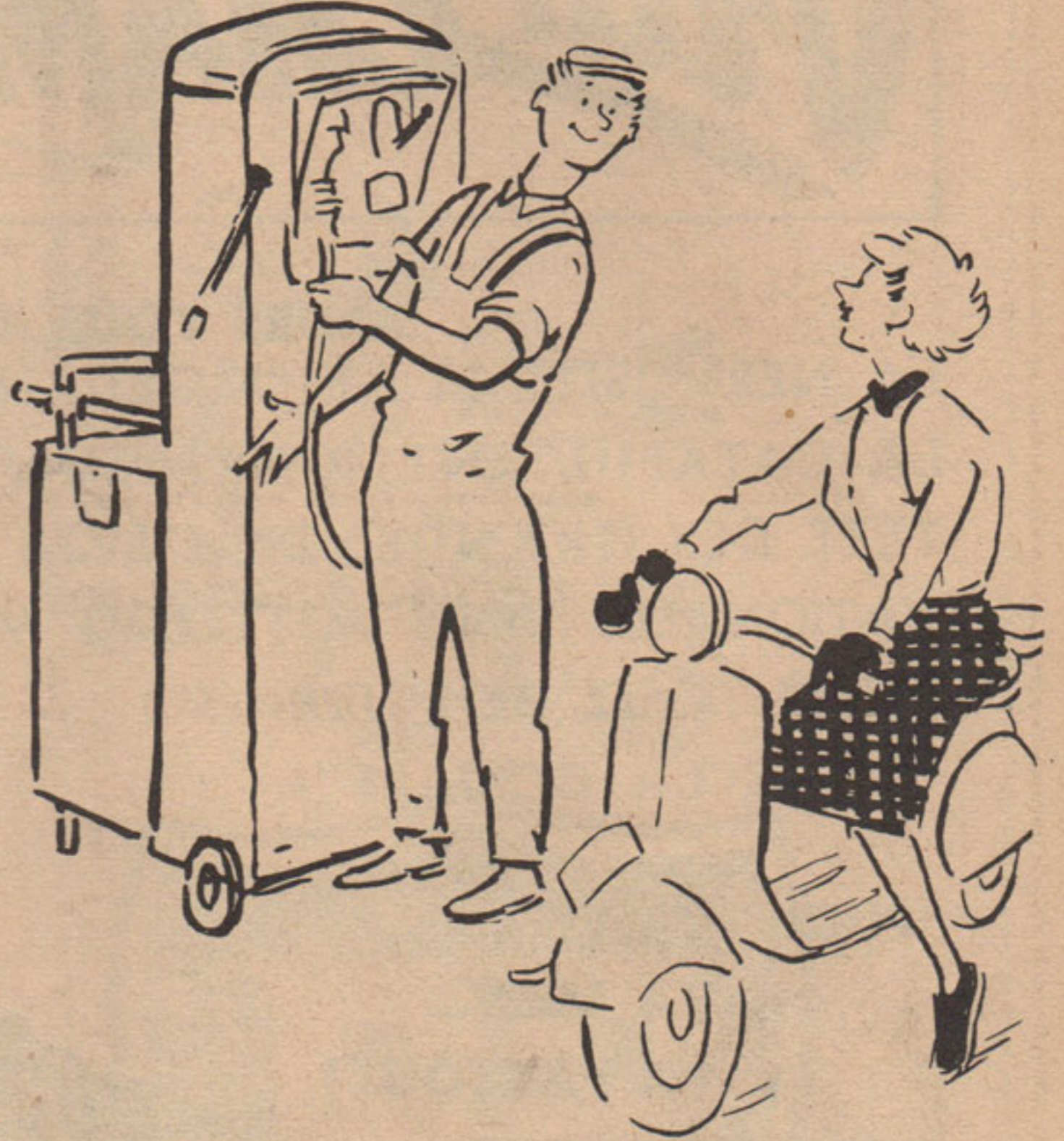
MOTOS 175 cc

Modèles : Tourisme et Grand Sport

Établissements **RAVAT** - Saint-Étienne

5 litres de mélange à 3%

en vitesse !...



Et voilà ! aussi simple que cela !
le MIXER, distributeur-doseur
pour carburant 2 temps, va débiter,
sous vos yeux, un mélange
parfaitement homogène.

Finis les bidons, les mains sales,
le temps et l'essence perdus !

Ils s'arrêtent tous devant le *Mixer*



6, rue Baudin, IVRY (Seine), Tél. ITA 37-04

Êtes-vous un Vrai CHAMPION ?

ALORS VOUS APPRECIEREZ, VOUS AUSSI, "PUCH" !
LA NERVOSITE ET LE "MORDANT" QUI
LA "CATAPULTENT" CONSTAMMENT EN
TETE DES GRANDES EPREUVES INTER-
NATIONALES VOUS METTRONT VOUS
AUSSI TOUT DE SUITE
"DANS LA COURSE" !

"PUCH" VA VITE...
VA LOIN...
VA PARTOUT!
AVEC UNE "PUCH"...
ON PASSE!

2 CYLINDREES
175 et 250 cm³
SPORT ET TOURISME



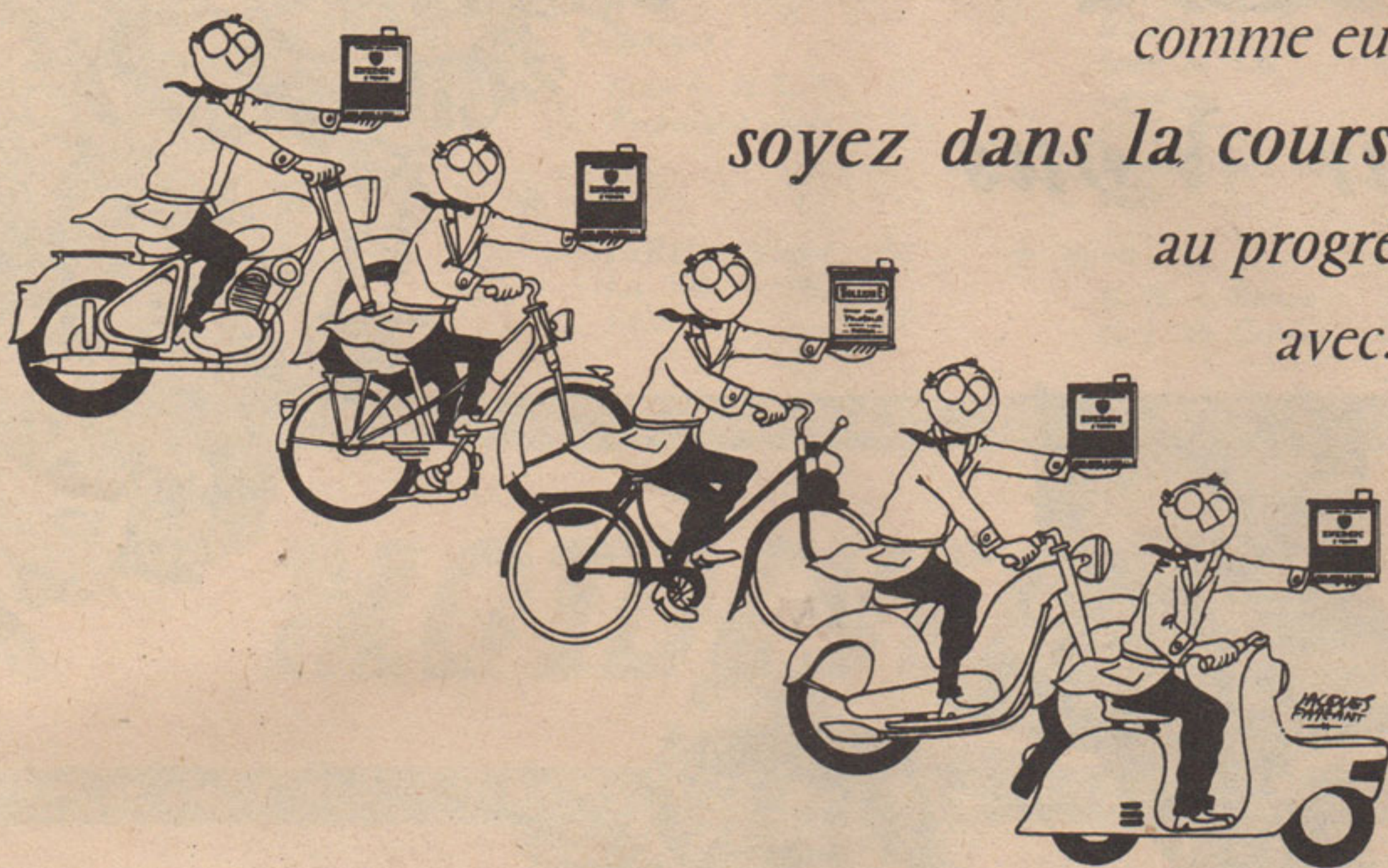
ROULEZ MAINTENANT ET TOUJOURS... EN TETE!
ROULEZ "PUCH"!

HUILES
LABO

PNEUS
Englebert

PUCH

IMPORTATEUR : Ets P. HUMBLLOT, 79-81, RUE DU FAUBOURG-SAINT-JACQUES, PARIS — 250 AGENTS A VOTRE SERVICE



*comme eux
soyez dans la course
au progrès
avec...*

*5 fois
plus de
kilomètres
sans
décalaminage*

exigez la capsule verte de garantie



2 TEMPS

**un nouveau
carburant spécial**

est incorporé à

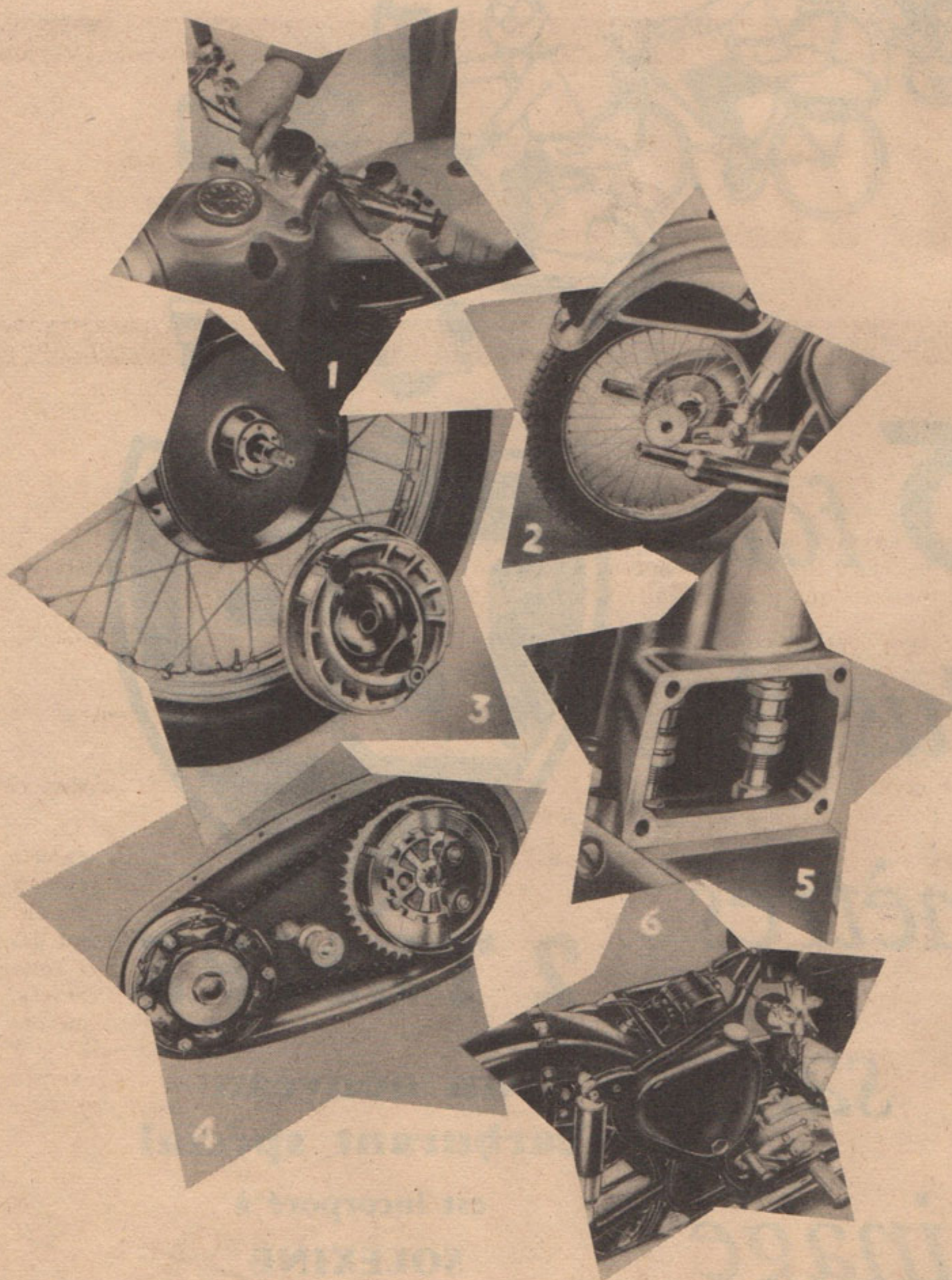
SOLEXINE

et

ENERGIC 2 TEMPS

BSA

Pour Vous



- 1 ANTI-VOL monté sur tous les modèles, sauf les Gold Stars.
- 2 ROUE ARRIÈRE A BROCHE à démontage rapide, à rayonnage droit très résistant, équipant tous les modèles « A » et « B ».
- 3 FREIN AVANT - Nouveau frein avant de 178 mm sur les modèles C11G. Frein avant puissant de 203 mm sur le groupe « A » et les modèles B33.
- 4 ALTERNATEUR assurant un démarrage facile et amortisseur d'entraînement en caoutchouc sur les modèles C11G.
- 5 POUSSOIRS TRÈS ACCESSIBLES, facilitant un réglage rapide et précis sur les groupes « B » et « M ».
- 6 BATTERIE placée en toute sécurité, en restant accessible, sous la selle double, sur tous les modèles à suspension oscillante.

Les Nouveautés



A U S O M M A I R E :

<p>★ <i>Échos</i>..... 14</p> <p>★ <i>Technique :</i></p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Records N.S.U.</i> 17</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Technique photo.</i> 20</p> <p>★ <i>Essais :</i></p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le BIMA 50 cm³.</i> 22</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>La 300 cm³ GI-LERA</i> 25</p>	<p>★ <i>Voyage et itinéraires : Le "PARIS-RUN" du Sunbeam M. CC</i> ... 27</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Londres-Melbourne</i> 30</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Expédition Cavalley</i> 32</p> <p>★ <i>Sport :</i></p> <p style="padding-left: 20px;"><i>G. P. de Reims</i> . 34</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>G. P. de Genève.</i> 40</p>	
---	--	--

L'« inapprochable »
G. Duke, vainqueur
en 500 cm³
du G. P. de France



8^e ANNÉE

N° 149

15 JUIN 1955

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

La route
est
belle

N'est-il pas navrant de constater que, pour empêcher les humains de s'entretuer sur la route et dans les rues, il faille tout autant d'États-Majors, de stratèges, de manœuvriers, de troupes et de matériel que pour les faire se massacrer dans les batailles.

La Prévention routière constitue, en effet, une véritable armée, mais une armée tutélaire dévouée à nous préserver de nous-mêmes et de nos semblables.

Sommes-nous donc si inconscients, si maladroits ou si fous que de risquer ainsi, sans gloire ni raison, notre vie et celle des autres?

Que faire contre cette frénésie de suicides et de tueries? Il semblerait que la prudence, le respect du Code et la courtoisie soient ignorés de tous ces tueurs.

Les pertes sont rudes chez nous; composant ce que nous pourrions appeler la cavalerie légère, plus particulièrement exposée, parce que sans défense, nous sommes plus souvent victimes qu'agresseurs, mais nous devons reconnaître que certains d'entre nous courent parfois au-devant du danger et, trop fougueux ou trop sûrs d'eux, prennent délibérément des risques inutiles. Il faudrait que tous les inconscients aient en permanence sous les yeux cette macabre série de photos que nous a fait voir la Prévention routière: véhicules éventrés, enchevêtrés, émiettés, éparpillés, corps à jamais immobiles, disloqués, brûlés, déchiquetés; mais ce lugubre spectacle, qui se renouvelle chaque jour, leur serait-il seulement salutaire? on s'habitue à tout, même à l'horreur... Amis lecteurs, voici la belle saison, celle des joyeuses randonnées; ne l'endeuillez pas, soyez sages, prudents, méfiants même; vous arriverez plus sûrement à l'étape.

Max Enders

Demandez les numéros du concours à votre marchand de journaux habituels ou à défaut à "Motocycles et Scooters", 14, rue Brunel, Paris.

M A S C H E S Echos

Frein avant ? Opinion d'un lecteur.

Je vous adresse toutes mes félicitations au sujet de votre essai de la 350 cm³ Motobécane. Vous démontrez-là toute l'impartialité avec laquelle vous effectuez vos essais. A plusieurs reprises vous n'avez pas hésité à critiquer le frein avant plus faible que l'arrière. Si le fabricant explique ce procédé par le fait que la plupart des usagers se servent principalement du frein arrière, à mon avis c'est une méthode qui consiste à spéculer sur les vieux défauts acquis chez nombre de motocyclistes.

Il suffirait en effet que les bonnes marques montent d'autorité des freins avant puissants pour que les usagers apprennent à s'en servir, pour leur plus grand bien d'ailleurs.

Il appartient en outre aux constructeurs de coopérer de leur mieux avec la politique actuelle de la « Prévention routière » en étudiant à fond la sécurité.

Je tiens à préciser que ce n'est pas par antipathie que je tiens ces propos, puisque possesseur d'une 125 latérale de cette marque dont depuis trois ans je suis entièrement satisfait (mis à part le frein avant, là aussi, que j'ai dû traiter à l'édrastop suivant vos conseils).

Je vous dis encore bravo et vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments amicaux.

Encombrement dans les plastiques.

Les plastiques, les synthétiques envahissent tous les domaines et prétendent se substituer à tous les produits que nous avons, depuis des siècles, utilisés. Il n'en va pas toujours sans déboires ; quelques expériences dans notre domaine motocycliste ont été décevantes. On a accueilli trop hâtivement des matériaux qui n'ont

pas encore fait leurs preuves et les techniciens en la matière s'en inquiètent à juste titre : voici ce que nous lisons dans une revue professionnelle, c'est une sorte de mise en garde dont devrait tenir compte les industriels trop tôt confiants :

« La ruée sur les plastiques engendre des excès. Ou bien l'on veut employer des plastiques à tout prix ou l'on cherche à devenir, coûte que coûte, transformateur de plastiques. Dans le premier cas, la réalité se charge de ramener l'engouement à des limites raisonnables, mais dans le second on risque de subir des perturbations que le plan ne prévoyait pas.

« ... Le chef d'achats cherche plus volontiers à placer sa commande au meilleur compte que de faire appel au plasticien spécialisé... de part et d'autre des erreurs sont donc commises... » Et nous ajouterons : et c'est en définitive, l'utilisateur qui trinque.

La production d'avril.

Les usines françaises ont produit en avril dernier 114 423 motocycles soit : 78 149 cyclomoteurs, 16 707 vélomoteurs, 15 823 scooters et 3 744 motos de plus de 125 cm³. On note également parmi les motorisés, 518 trimoteurs, 35 vélocars. Quant aux sidecars (châssis et carrosserie), 28 seulement ont été dénombrés.

Remarquons qu'au cours de ce mois le scooter frôle le vélomoteur de plus près que jamais, celui-ci n'ayant qu'une avance de moins de 900.

Dans la même période les exportations ont été les suivantes : 4 294 cyclomoteurs, 457 vélomoteurs, 1 170 scooters, 166 motos. Rappelons que sont considérées comme exportées les machines quittant la France et destinées soit à l'étranger, soit aux pays de l'Union française d'Outre-Mer qui, à eux seuls ont absorbé :

3 925 cyclomoteurs, 353 vélomoteurs, 965 scooters et 74 motos, c'est-à-dire, à un millier près, la totalité. En avril également environ 1 000 motos étrangères sont entrées en France.

Les 24 heures de Paris « automobiles », un four.

Malgré la publicité, les nouvelles passerelles, la multiplication des tribunes, la kermesse, les vedettes et les coureurs aussi, l'épreuve automobile « Les 24 heures de Paris » fut un insuccès total. Rarement on vit un Monthléry aussi désespérément vide.

Le club organisateur, en amputant l'ex-Bol d'or, et en se privant de la participation des motos, vient de faire une expérience décevante, d'autant plus décevante même que trois semaines plus tôt, sur ce même circuit, le Critérium motocycliste de la Ligue avait attiré près de 10.000 spectateurs qui n'ont pas eu à regretter leur déplacement. « On a souvent besoin d'un plus petit que soi », a dit notre fabuliste.

Pauvres assurances !

Nous lisons sous ce titre, dans un récent numéro d'*Inter-Auto*, le petit écho suivant :

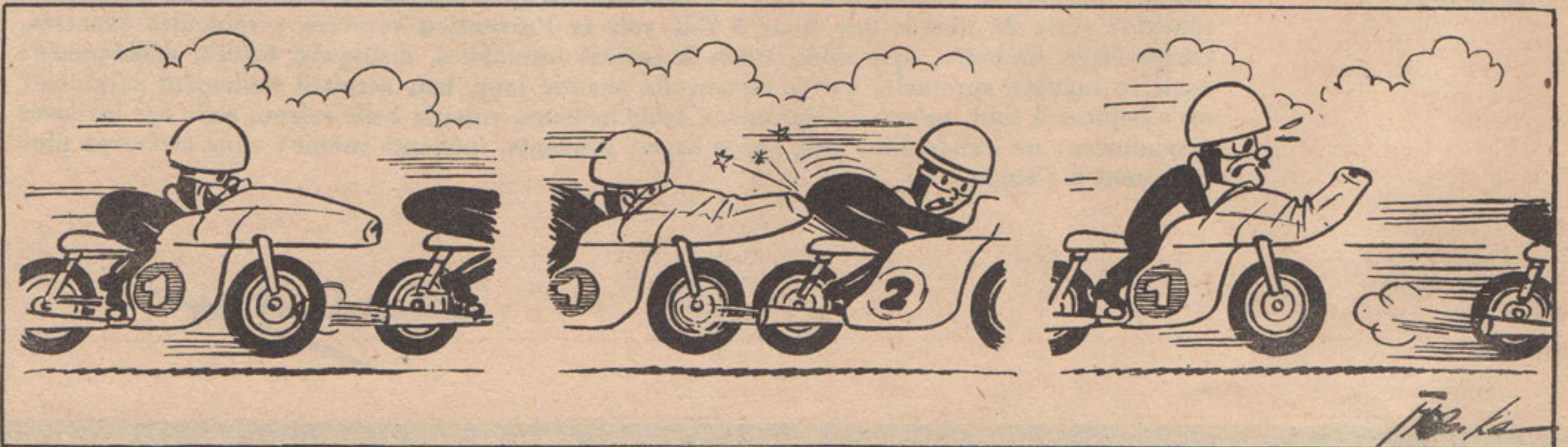
« Les compagnies d'assurances sont en difficulté, dit-on. Ce que ne semble cependant pas confirmer le bilan 1953 qui vient d'être publié. Total des primes : 195 milliards de francs. Total des paiements : 81 milliards. Soit 41,5 % des sommes encaissées. »

Nous n'avons rien à ajouter.

La même publication révèle, d'après les statistiques officielles, que les seules contraventions pour stationnement se sont élevées pour le seul mois de mars à 31 796. Voilà des véhicules qui rapportent sans rien faire, mais pas à leurs propriétaires hélas !

L'HUMOUR A L'ÉTRANGER

DUO DIM Copyright „Motor” Den, Haag



COUPES MOTOCYCLES - BOL D'OR

Les 125 sont également prévues dans le règlement et bénéficient des mêmes prix et coupes

MOTOCYCLES

Echos

Antirouille.

C'est formidable ce qu'on déniche de nouveautés dans les domaines sidérurgiques et chimiques quand on épluche, comme nous le faisons, la documentation technique étrangère. Mais sur cinquante révélations, bien peu dépassent leurs frontières et même les laboratoires. On nous annonce cette fois un produit antirouille, le Zinktron qui non seulement protège définitivement les métaux ferreux, mais régénère ceux qui sont attaqués et les immunise, en une seule couche, durant cinq ans. Attendrons-nous autant d'années pour le voir appliqué sur nos machines?

Journée « sans accident ». Lendemain sanglant.

Il a fallu un service d'ordre évalué à 48 000 agents, gendarmes, etc. pour réduire un samedi par rapport à un autre, le nombre des tués de 50 % et les réduire à 12 au lieu de 25.

Notre éditorial traite ce sujet et fait valoir l'action bénéfique de la Prévention routière. Cette journée prouve qu'avec un peu d'attention, on peut éviter bien des accidents. Le terrible est que cette expérience fut sans lendemain et que, dès le dimanche, les massacreurs se sont rattrapés... Incurables?

Les causes d'accidents.

M. G. Galliène, vice-président, délégué général de la Prévention routière, dans son allocution lors d'une conférence de

presse, répartit ainsi les causes d'accidents :

Fautes de conduite : 55 % ;
Particularité et état de la route : 37 % ;
Mauvais état des véhicules : 5 % ;
Conditions atmosphériques (brouillard, verglas, etc.) : 3 %.

D'autre part, 25 % des accidents se produisent aux croisements, 13 % dans les courbes, 5 % aux bifurcations et 56 % en ligne droite, ce pourcentage élevé s'expliquant du fait qu'il y a sur nos routes plus de kilomètres en ligne droite que de kilomètres de croisements ou de courbes.

Le volant Copréma.

Le volant magnétique Copréma, destiné à l'origine aux seuls moteurs Villien de Monet-Goyon, équipe actuellement d'autres marques ; nous aurons donc à le présenter en détail ultérieurement car il a quelques particularités propres, entre autres : le rotor est un embouti en alliage léger sur lequel les aimants et les autres pièces sont soudés à l'aide d'un adhésif synthétique spécial.

Course et vente.

A l'occasion du Grand Prix de France, la F.F.M., dans un communiqué, fait au sujet des coureurs vraiment prodigieux, qui participent à ce genre d'épreuves, le commentaire suivant : « Les hommes capables de soutenir de telles allures sont au monde, une poignée ; ils sont en général engagés par des usines qui veillent sur eux avec un soin jaloux,

parce qu'ils représentent la courbe des ventes de l'année suivante... ils constituent l'enseigne des grandes firmes... »

L'influence de la course sur les ventes, nous accueillons avec satisfaction cette constatation quasi officielle.

Essai B.S.A. « Shooting-Star ».

Une erreur s'est glissée dans les caractéristiques et réglages du moteur 500 cm³ Shooting-Star.

En ce qui concerne le jeu aux soupapes il faut lire : Admission : 21/100 ; Echappement : 31/100.

D'autre part, à la suite des résultats obtenus par un de nos confrères et chiffrant la vitesse maximum à 142 km/h, nous avons repris la machine en mains et effectué un nouvel essai à Montlhéry, où avec un vent de 10/12 m/s, nous avons à nouveau atteint 152 km/h.

Entre-temps, les services « réparation » de la Maison avaient ausculté la machine et avaient constaté un patinage accentué de l'embrayage.

G. Burggraf accidenté.

Nous avons appris avec regret que notre sympathique coureur Burggraf, champion de France 175 cm³ a été victime d'un sérieux accident au cours des essais du Grand Prix de Gênes, à la sortie d'un virage.

Il a été relevé avec une jambe fracturée et de multiples contusions faciales.

Tous les sportifs, auxquels nous nous joignons, lui souhaitent un prompt et complet rétablissement.

Le GRAND CONCOURS "Motocycles et Scooters"

La première question et le premier slogan de notre *grand concours* ont été publiés dans le *Motocycles et Scooters* n° 148 du 1^{er} juin.

Doté de nombreux prix, dont les principaux sont énumérés ci-dessous, il est à la portée de tous nos lecteurs ; chacun, du plus modeste usager au plus éminent expert est à égalité pour pouvoir répondre sans difficultés ; seule la dernière question, également accessible à tous, permettra de départager ceux qui auront exactement répondu à toutes les questions antérieures.

N'hésitez donc pas à y prendre part. Si ce numéro 148 du 1^{er} juin vous manque, votre marchand de journaux

habituel ou, à défaut, nous-mêmes, pourrons vous le procurer.

Ne manquez pas l'occasion de pouvoir gagner un des nombreux prix de valeur parmi lesquels :

- 1^{er} prix : 200 000 francs en espèces ;
- 2^e prix : 1 motocyclette 175 cm³, Gnôme et Rhône ;
- 3^e prix : 1 scooter Mobyscooter Motobécane ;
- 4^e prix : 1 vélomoteur Paloma ;
- 5^e prix : 1 Mobylette 50 cm³.

De nombreux autres prix viendront récompenser les suivants ; nous en publierons la liste dans un prochain numéro. Mais dès à présent nous pou-

vons assurer ceux qui ne sont pas aux tout premiers rangs, qu'ils n'auront aucune déception.

Le règlement du concours a été publié, nous vous le rappelons, dans *Motocycles et Scooters*, n° 147, du 15 mai, que vous pouvez également vous procurer soit chez votre fournisseur coutumier soit à nos bureaux, 14, rue Brunel, Paris (17^e).

Deuxième question :

Quelle est en centimètres cubes la cylindrée d'un moteur dont l'alésage est de 50 mm et la course de 50 mm.

MOTOCYCLISTES

Echos

Sur le Circuit de Gênes, Collot gagne devant les 4 cylindres Gilera.

Notre ami Collot vient de stupéfier l'Italie motocycliste en remportant, sur le circuit de Gênes, une magnifique victoire sur les Gilera quatre cylindres, pilotées par Liberati, Colnago et Valdinocci.

La lutte fut acharnée, et si au premier tour Colnago passe en tête, Collot, au second tour, prend le commandement et impose une allure infernale. La moyenne s'élève déjà à 135 km/h.

Au dixième tour, Colnago, vainqueur du circuit en 1953, réussit à doubler Collot et l'ordre est le suivant : Colnago, Collot, Liberati, et Valdinocci qui cède du terrain.

Au quinzième tour, notre champion de France attaque à nouveau, et reprend la tête. La lutte pour la première place devient forcenée, et le public en délire hurle son en-

thousiasme à chaque passage. Les Gilera lancent un nouvel assaut et s'installent au commandement, tandis que Collot doit concéder quelques mètres. L'affaire semble jouée, et la Norton battue, lorsqu'au vingt-troisième tour, Collot porte un furieux coup de boutoir, remonte les Italiens et prend quatre minutes d'avance.

Au vingt-septième tour, tous les concurrents sont doublés par le peloton de tête. Collot résiste comme un diable à l'ultime attaque de Liberati. Colnago décolle, et seul Liberati restera dans le sillage du Français qui, littéralement déchainé, remporte la victoire sous les acclamations de la foule.

Signalons que le circuit, long de 5 kilomètres et assez accidenté, ne défavorisait pas absolument les Gilera, mais mettait les adversaires à égalité.

En side-car, Drion réussit une excellente seconde place, derrière l'Allemand Faust sur B.M.W., mais devant Merlo, sur Gilera 4.

RÉSULTATS 500 cm³.

1. Collot (Norton) les 150 km en 1 h 5' 12" 5/10, moy. : 138,018 km/h ;
2. Liberati (Gilera 4), 1 h 5' 15" 4/10 ;
3. Colnago (Gilera 4), 1 h 5' 40" 3/10 ;
4. Valdinocci (Gilera 4), 1 h 6' 18" 5/10.

Suivent Guglielminetti, Wood, Campanelli, Celotti, tous à un tour.

Meilleur tour : Colnago en 2' 01" 3/10, moyenne : 148,374 hm/h.

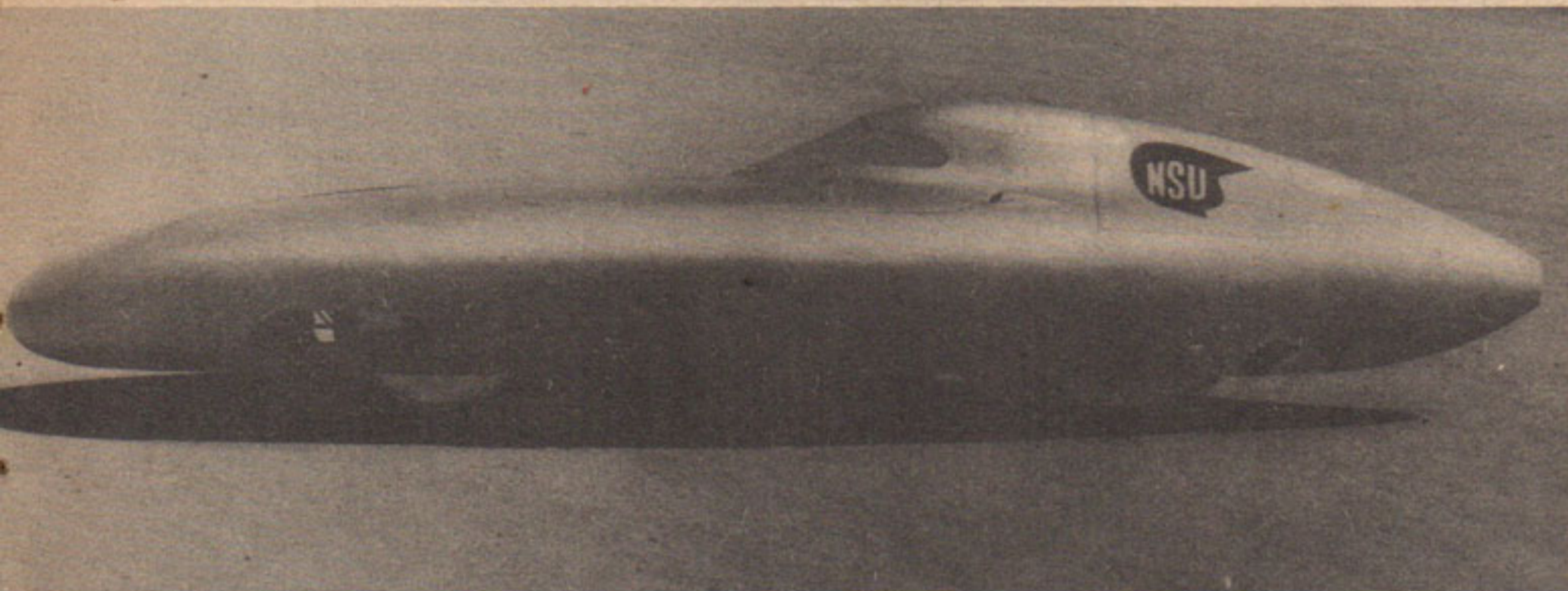
Side-cars :

1. Faust (B.M.W.), les 125 km en 1 h 31", moy. : 121,981 km/h ;
2. Drion (Norton), 1 h 2' 52" ;
3. Merlo (Gilera 4), 1 h 2' 52" 6/10 ;
4. Murit (B.M.W.), 1 h 3' 40", etc.

CALENDRIER SPORTIF (2^e quinzaine de Juin)

Vitesse et régularité.			Moto-Cross		
18-19	27 ^e Bol d'Or (A.M.C.F.)		19	Cross	M.C. Mayennais.
18-19	St-Etienne - Paris - St-Etienne	S.M. Forézien.	19	—	F.M.B.
18-19	Epreuve de régularité de Vittel	G.M.A.C.L.	19	Grass-Track	M.C. Montalbanais.
18-19	Concentration de la Foire	U.M. Châlonnais.	19	Cross Auras	M.C. Artois.
18-19	Rallye Scooters	S.C. Ile-de-France.	19	—	U.M. Anjou.
18	Leinster 200	M.C.U.I.	19	—	M.C. Bellifontain.
19	Circuit d'Amiens	M.C. Picaro.	19	—	Rouen M.C.
19	X ^e Milan-Tarente	F.M.I.	19	—	M.C. Vendée.
19	Circuit de la Châtre	M.C. Centre.	19	—	M.C. Poitou.
19	Course de côte de Plasne	M.C. Jurassien.	19	—	M.C. Maine.
19	Course de côte	M.C. Pertuis.	19	Side-car cross	M.C. Rennais.
19	Course de côte	M.C. Deux-Sèvres.	19	Grass-Track	M.C. Montangois.
19	Rallye d'Evreux	M.C. Thomer-la-Sogne	26	Cross et concentration	M.C. Drôme.
19	Vitesse sur piste	M.C. Uzès.	26	Cross	F.M.B.
19	Circuit de vitesse	M.C. Maison-Carée Alger.	26	Grass Track	M.C. Villeneuvois.
26	G.P. d'Allemagne	O.M.K.	26	Cross	U.M. Anjou.
26	Circuit de Rouen-Les Essarts	M.C. Normandie.	26	—	M.C. Epernay.
26	Circuit de vitesse	A.M. Doubs.	26	—	M.C. Narbonnais.
26	Circuit de vitesse	M.C. Furan.	26	—	A.M.C. Orléans.
26	Circuit de vitesse	M.C. Arles.	26	—	M.C. Aiglon.
26	Concentration	S.C. Côte d'Azur.	26	—	M.C. Berguvis.
26	Rallye des Cévennes	M.C. Cévennes.			
26	4 Circuit de l'Oise	M.C. Chantilly.			
26	Circuit de vitesse				

les records N. S. U.



La coque très profilée des engins de record. La longueur hors-tout atteint 3,80 m.

Au moment de mettre sous presse nous apprenons que G.A. Baumm vient de se tuer pendant un entraînement sur le Nürburgring. Que M^{me} Baumm ainsi que la Maison N.S.U. trouve ici l'expression de nos sincères condoléances.

L'interview, que nous publions ci-après, date des récents records que Baumm a établi près de Munich. C'est sans doute la dernière entrevue que le sympathique constructeur ait pu accorder à un reporter de la presse spécialisée. Nous avons surtout voulu brosser le tableau de l'homme, ses créations étant bien connues du public. Nous avons passé une journée entière avec G. A. Baumm et sa femme et traduisons ci-dessous les « confidences » que le « dessinateur barbu » a pu nous faire à cette occasion.



DÉCIDÉMENT, la Maison N.S.U. juge bon de ne pas agir comme tout le monde : Fin avril, nous recevions, en même temps que tous nos confrères, un petit fascicule relatif aux records, que G.A. Baumm essaierait de battre à bord de sa « chaise longue volante ».

Les tentatives de records ont généralement lieu dans le plus grand secret afin d'éviter toute publicité négative en cas d'échec. Il fallait donc que N.S.U. soit absolument sûr de son succès, ce qui fut confirmé par la présence de tout ce que l'Allemagne compte de journalistes sportifs et techniques, sans oublier, le cinéma, la radio et la télévision.

Les tentatives n'eurent cependant pas lieu. Bien qu'en Allemagne le mot organisation s'écrive en majuscules, M. Baumm ne put prendre le départ à cause d'un relais défectueux du chronométrage photo-électrique. Rendons justice à N.S.U. : la faute n'incombe pas au constructeur, mais à l'association allemande des chronométreurs. Il est inadmissible qu'un organisme spécialisé ne dispose pas d'un appareil de secours ou du moins de la possibilité de réparation le cas échéant. On aimerait connaître le chiffre des faux frais résultant de cette déficience !

N.S.U. fut donc forcée de reporter cette tentative au 10 mai. Le but était de porter à l'actif de la firme de Neckarsulm tous les records solo de 50 à 1 000 cm³. Dans notre dernier numéro, nous avons publié la liste impressionnante des records N.S.U.

établis avec deux véhicules différents à savoir un 48 cm³ Quickly fonctionnant à l'alcool, d'une puissance de 4,7 ch à 7 800 tr/mn (régime maximum 9 000 tr/mn) équipé d'une boîte à quatre rapports pour les besoins de la cause. L'autre « cigare », un peu plus grand, était propulsé par le moteur de la Rennfox 125 cm³ donnant, avec de l'essence à 80 d'octane, 16,5 ch à 11 500 tr/mn. Nous donnerons plus loin une description plus détaillée de ces véhicules.

Logeant dans le même hôtel de Munich, nous avons eu l'occasion de passer toute une journée avec G.A. Baumm. Ce personnage à figure de Christ nous intriguait depuis longtemps déjà. Bien sûr, N.S.U. en a parlé, mais des raisons publicitaires évidentes sont à la base de ces publications. Aussi étions-nous contents de pouvoir bavarder avec lui de moteurs, carénages et bien d'autres choses encore.

Baumm, qui a aujourd'hui trente-cinq ans, est marié avec une ravissante jeune femme blonde et père de quatre enfants, trois garçons et une fille. Sous le calme apparent de son sourire, se cache un homme actif, énergique. Son « dada » est évidemment le « cigare » et les problèmes afférents, mais Baumm n'est pas obsédé par son idée : nous avons discuté de littérature, musique, problèmes philosophiques et sociaux, sujets n'ayant que peu de rapports avec les records sur deux roues.

Après avoir fréquenté un collège technique, Baumm s'orienta vers l'aviation. Au début de la guerre, il fut instructeur dans une école de chasseurs de nuit, mais quelque temps après, il était versé au bureau technique de l'armée de l'air pour s'occuper de la confection de matériel didactique, voire des tableaux, éclatés et autres dessins techniques. C'est d'ailleurs de cette époque que date la profession de dessinateur industriel que l'on lui prête souvent.

Au lendemain de la guerre, Baumm se trouve à Munich, aussi « fauché » qu'un champ de blé au mois d'août. Une rencontre, due au hasard, avec son ancien chef du bureau technique de l'aviation, sera décisive pour sa carrière future : au cours de la conversation les deux hommes parlent de motos ! L'ex-chef prétend qu'il est temps de provoquer une évolution dans la construction motocycliste. Il n'y a, paraît-il, aucune raison pour que la moto reste éternellement une continuation du vélo. De cette conversation résulta l'idée clé qui aboutit à la chaise longue volante. Plusieurs problèmes délicats étaient à résoudre, avant de pouvoir réaliser le véhicule désiré. Baumm se disait qu'avant tout, il faut deux roues et un endroit pour s'asseoir entre celles-ci. Etant donné que les cadres actuels et plus particulièrement les directions manquent de rigidité une solution nouvelle s'imposait.

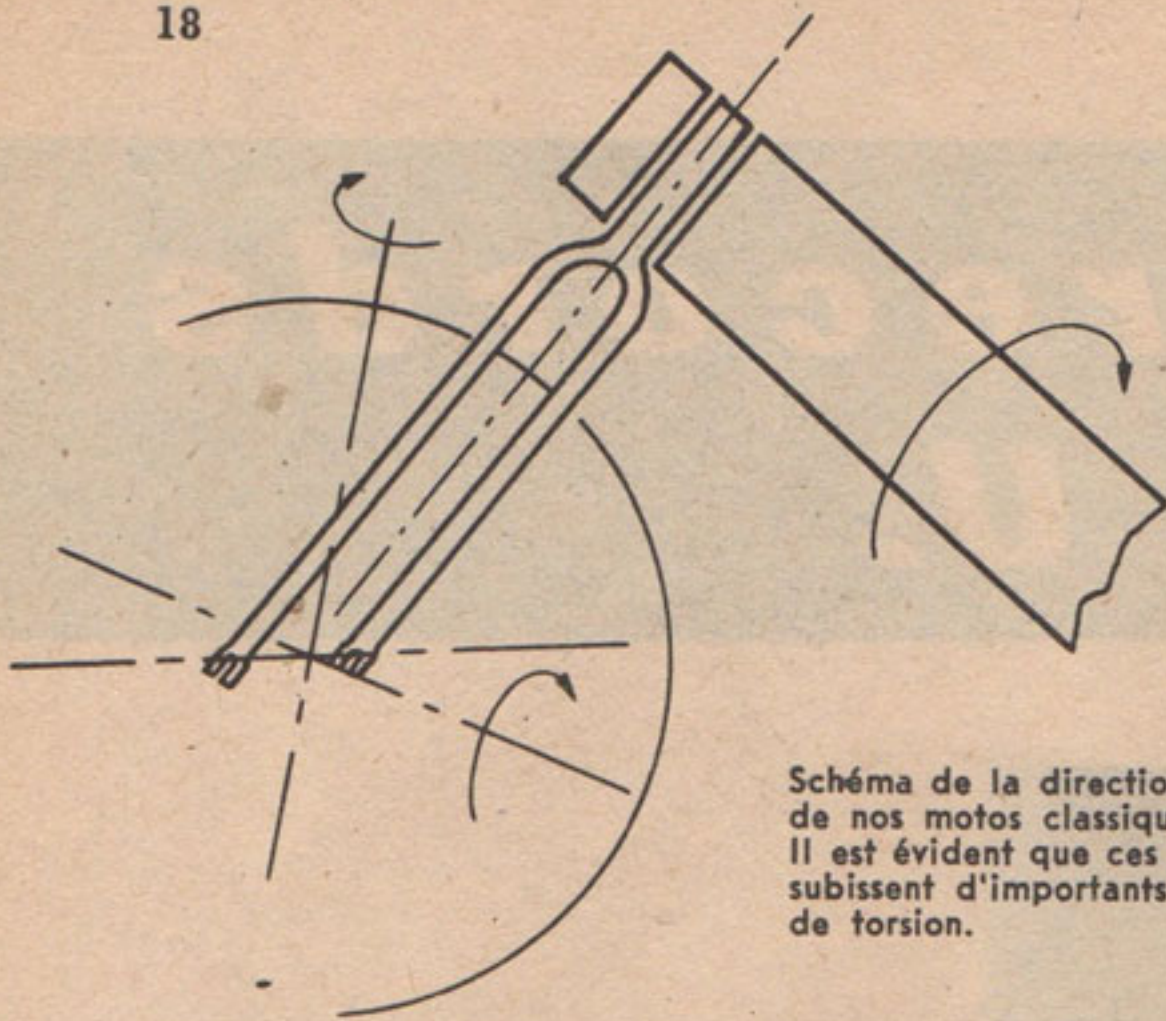
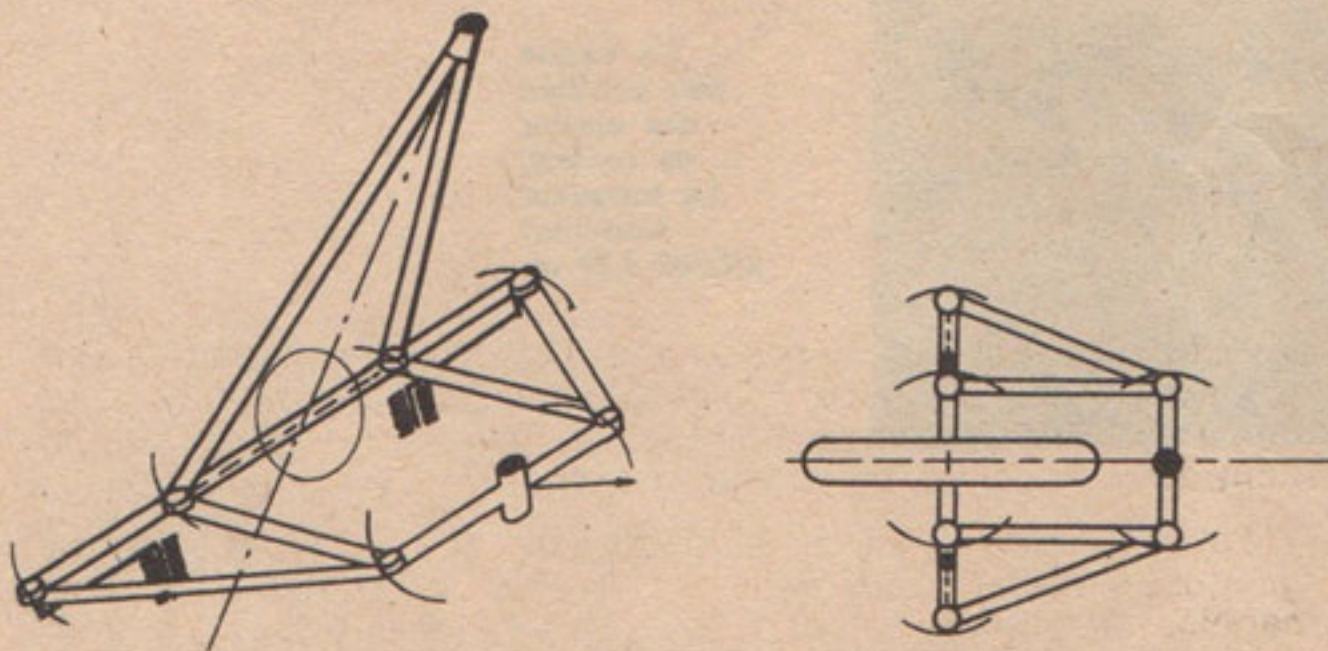


Schéma de la direction de nos motos classiques. Il est évident que ces constructions subissent d'importants effets de torsion.



Ce dessin, dû au crayon du constructeur, illustre clairement le fonctionnement de la direction. Signalons simplement que les articulations dessinées en noir sont solidaires de la coque, tandis que celles en blanc travaillent comme indiqué.

La position du pilote sur nos motos actuelles est en contradiction avec toutes les lois de l'aérodynamique; il fallait donc placer le pilote plus bas. Dans ce cas, par contre, on est arrêté par un inconvénient grave : le pilote ne peut regarder que difficilement par-dessus la tête de direction.

Le technicien venu de la construction aéronautique trouva

alors le moyen de réaliser un ensemble rigide, résistant à la torsion : un tube autoportant de grand diamètre comprenant roues, moteur et pilote, fournit la forme optimum. La construction très basse, et les lignes aérodynamiques parfaites de l'engin sont déterminées pour une grande insensibilité au vent latéral. Au cours de la conversation, M. Baumm, à plusieurs reprises, a cité en exemple, la Guzzi d'usine, seule machine actuelle équipée d'un cadre digne de ce nom. Nos lecteurs se souviennent sans doute de cette construction « genre pont » entièrement triangulée. Cette même triangulation trouve une application rationnelle dans la direction et la suspension du « cigare ». Les dessins que Baumm a griffonné sur un papier au cours de notre entretien illustrent cette technique mieux que de longues phrases.

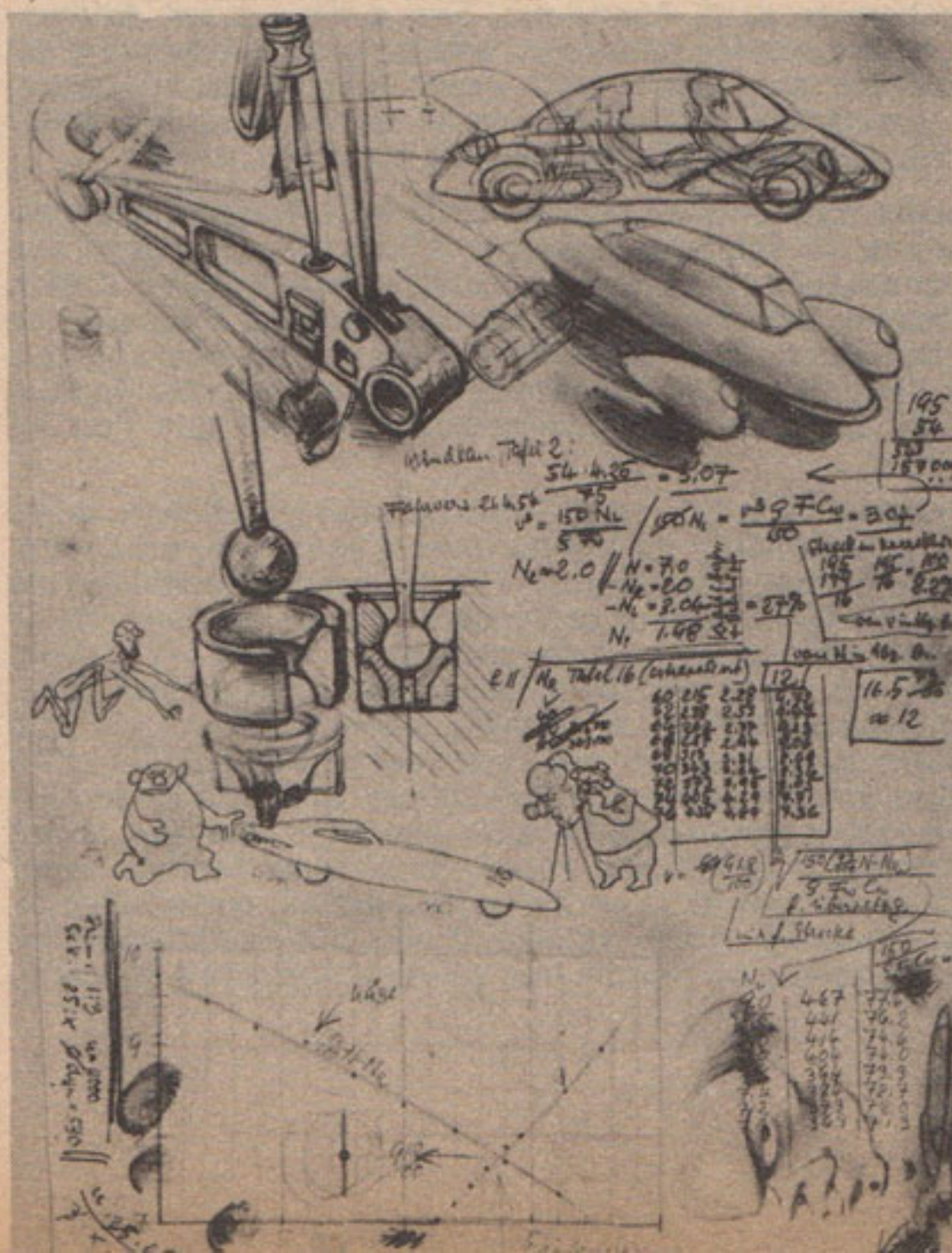
Toutes ces idées et dessins menèrent Baumm jusqu'en 1951. Il chercha un mécène qui veuille bien lui faire confiance et risquer des capitaux. Il en trouve un, qui le lâche peu de temps après, mais il a la chance de retrouver un deuxième financier aux reins plus solides. Au début, Baumm « construisait » dans sa cuisine, tandis que sa femme tapait à la machine des thèses de médecine afin d'assurer le « minimum vital ».

En 1952, lors des records N.S.U. de vitesse absolue établis par Herz, Baumm entra pour la première fois en contact avec la Maison N.S.U. Précisons que l'inventeur avait été auparavant en rapport avec une autre firme, mais il ne put parvenir à un accord pour des raisons commerciales.

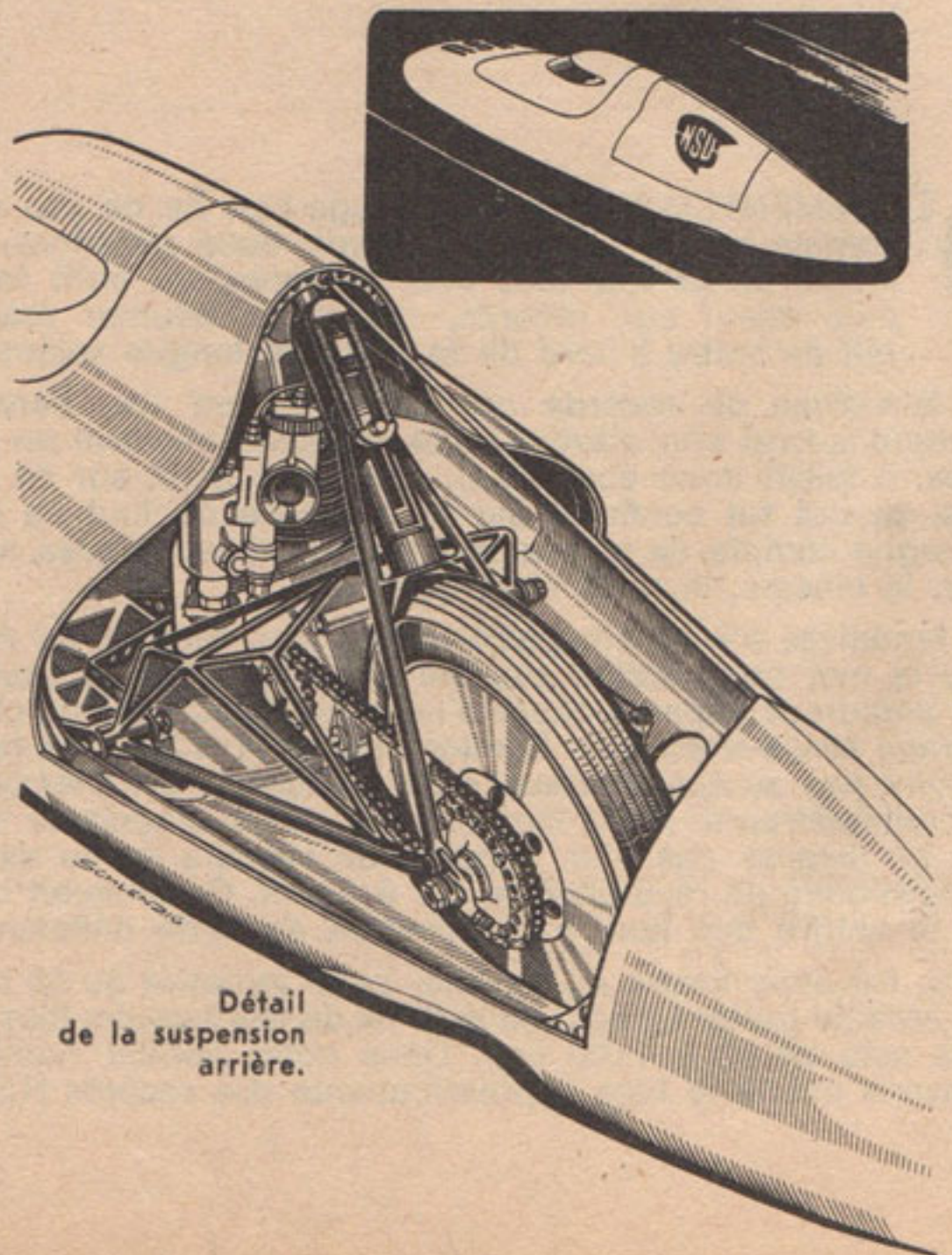
Le Dr Frode, chef du bureau d'études N.S.U. demanda un modèle d'essai, sans moteur, afin de pouvoir étudier l'angle de direction et la chasse du nouveau véhicule. Baumm lui présenta alors sa « planche à repasser », engin à carénage en matière plastique et sans moteur. La démonstration eut lieu sur une route des Alpes bavaroises que nous connaissons bien. On est obligé de rendre hommage au courage de Gustav Adolf Baumm. Nous ne connaissons pas beaucoup de constructeurs et même de coureurs qui auraient entrepris cette descente. Nous avons récemment, en empruntant cette route avec un gros side-car, copieusement mouillé notre chemise!...

L'essai fut concluant et le 24 août 1952, on voyait, au petit jour, sur une autoroute près de Munich, la première chaise volante faire des essais tractés. L'engin, toujours dépourvu de moteur, fut tiré par une Fox de série. Après un petit tangage au départ, la machine se stabilisa et permit des vitesses relativement élevées. Le carénage — on aurait tendance de l'appeler fuselage — était en alliage léger (AL-Cu-Mg). Une seconde démonstration en mars 1953 avec moteur cette fois, finit par convaincre la Maison N.S.U. et Baumm obtint un contrat.

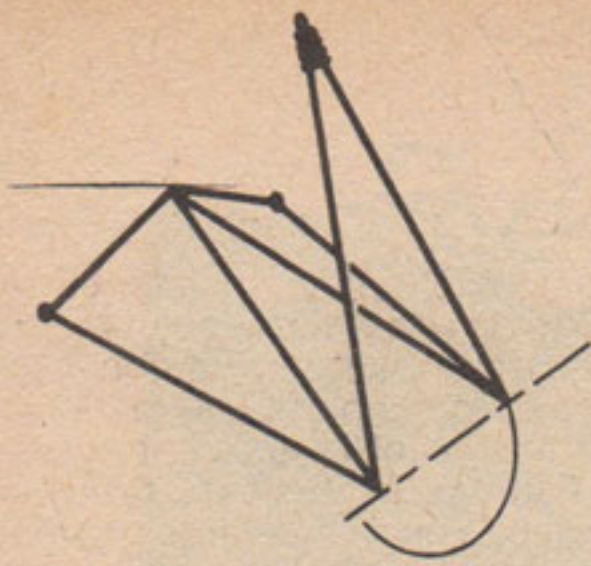
La première machine des records du 27 avril 1954 fut financée par N.S.U. bien qu'encore construite par plusieurs artisans de Munich. Une bonne partie des essais ont été effectués dans la soufflerie de l'Ecole Polytechnique de Stuttgart. Dans l'article « carénages » de notre collaborateur Christophe, il est question des difficultés que l'on rencontre en voulant traduire les résul-



Une page d'étude de G. Baumm : l'humour se mêle à la technique.



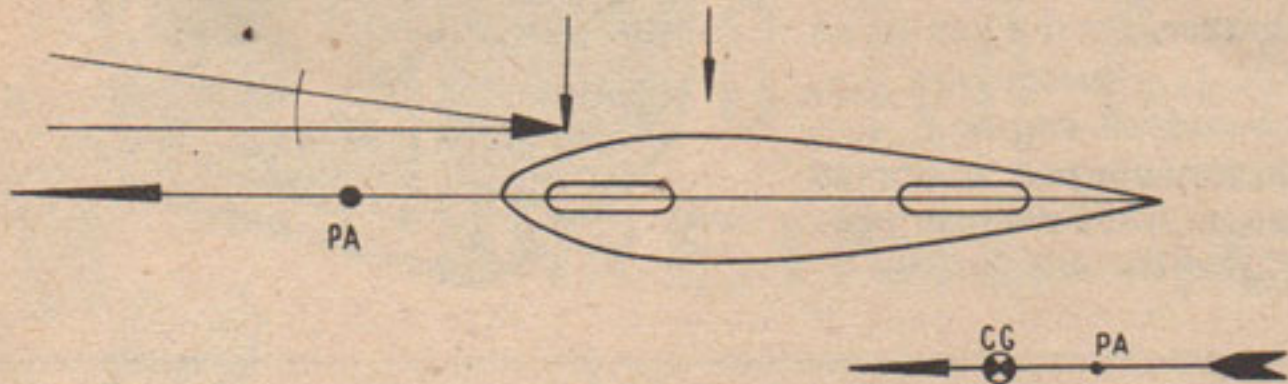
Détail de la suspension arrière.



Ici
la triangulation
de la suspension
arrière.

tats obtenus sur modèle à l'échelle 1:1. Baumm prétend, et les résultats sont là pour le prouver, que la forme de ses engins est assez insensible à tout changement de l'échelle de grandeur.

Autre point capital : l'importante insensibilité au vent latéral : Baumm peut utiliser son engin des records même par un fort vent latéral allant jusqu'à plus de 6 m/s ! Cela est rendu possible en déplaçant le point d'attaque du vent latéral, en un point précis situé devant le véhicule. L'emplacement de ce point, trouvé



La flèche symbolise parfaitement un quelconque véhicule avec son centre de gravité et le point d'attaque du vent latéral, tandis que le dessin du cigare fait par G. A. Baumm montre d'une part la direction du vent et le sens de la marche du véhicule, ainsi que la force qui en résulte, et le point d'attaque du vent que le constructeur situe, grâce à la ligne de son véhicule, devant l'engin.

par Baumm, est gardé soigneusement secret. Le procédé de réalisation fait d'ailleurs l'objet d'un brevet.

D'autre part, le fuselage de tête produit un important effet stabilisateur comparable à celui obtenu avec la dérive de la 500 cm³ à compresseur de Herz ou des B.M.W. des records de 1937. Cette stabilisation est encore accrue par l'effet gyroscopique des roues ! Ce dernier problème occupe d'ailleurs particulièrement le constructeur qui a une théorie très personnelle sur l'effet gyroscopique des roues. Nous aurons sans doute l'occasion de revenir ultérieurement sur cette théorie.

La rigidité de son engin est également un souci constant pour

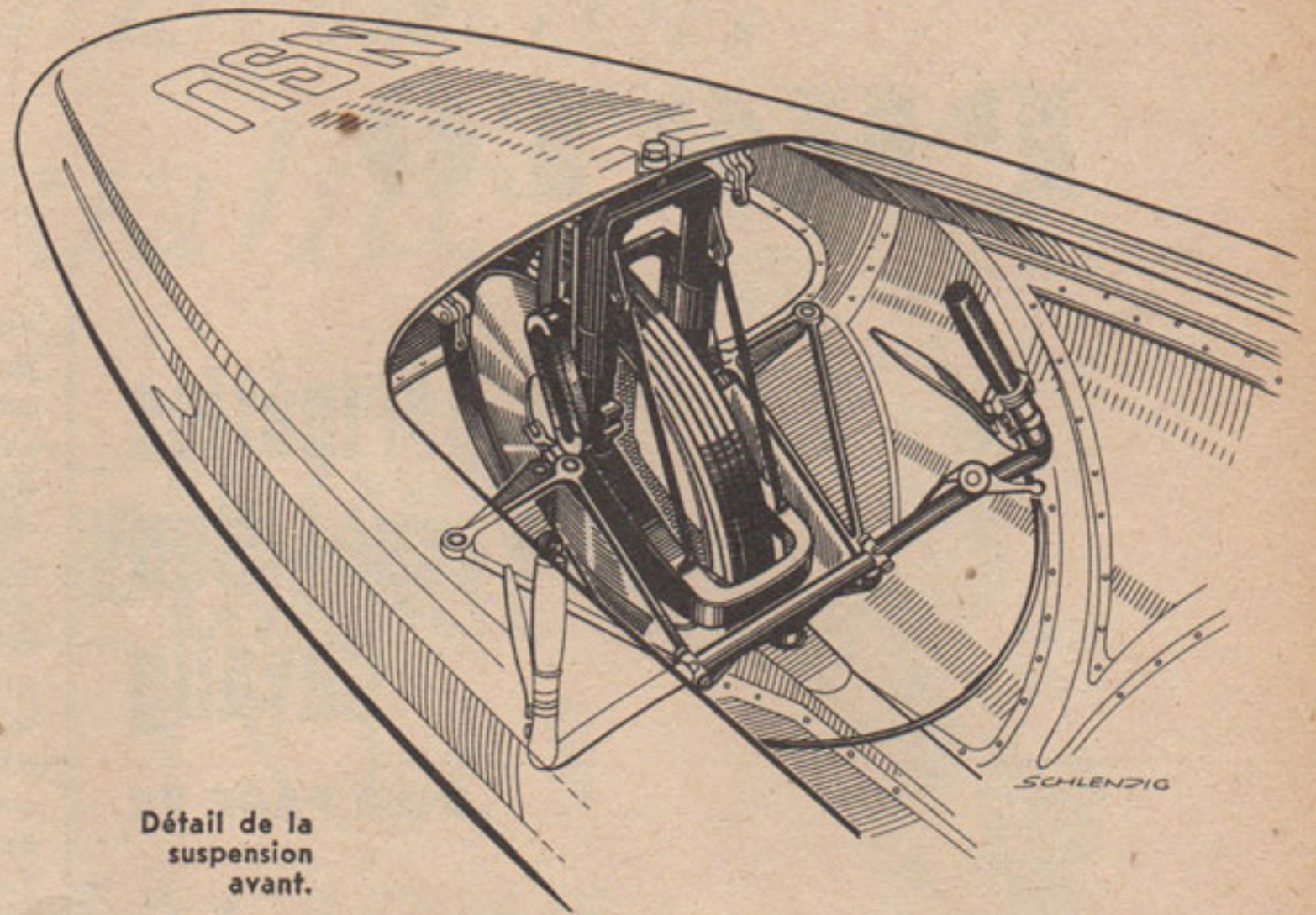


La forme « Tortue » est celle qui offre la plus faible prise au vent latéral. Baumm l'a utilisée dans la partie supérieure de son véhicule, tandis que l'arrondi du bas permet des vi ages assez serrés.

M. Baumm. Pour obtenir cette rigidité, il estime que l'engin doit posséder une fréquence d'oscillation propre supérieure à la fréquence de la route et de l'air. Le tube de fort diamètre en tôle d'alliage léger nervuré qui constitue l'élément principal du « cigare » semble posséder les qualités requises au point de vue rigidité.

Jusqu'alors M. Baumm s'est occupé uniquement de l'aérodynamique. Le côté moteur fut comme dans bien d'autres usines la chasse gardée des ingénieurs sortis des grandes Ecoles Polytechniques. Baumm aurait voulu un moteur de Rennfox mais de 100 cm³ seulement, mais la demande fut rejetée pour des raisons publicitaires.

Après les récents records de Ghio sur Ceccato, les techniciens N.S.U. ont décidé tout de même de s'occuper sérieusement du 50 cm³, mais en fin de compte, Baumm a préparé lui-même le cylindre de Quickly. Ce moteur donne maintenant 4,8 ch. D'une manière générale Baumm a l'intention de s'occuper un



Détail de la
suspension
avant.

peu plus des moteurs de ces engins et nous ne serions pas surpris s'il pensait à un petit Diesel deux-temps. Il doit disposer d'un peu plus de temps maintenant, N.S.U. ayant mis récemment deux dessinateurs à son service.

N.S.U. a communiqué, à l'occasion des derniers records, quelques chiffres concernant ces engins. La longueur des deux machines est identique soit 3,80 m. La largeur est de 0,73 m pour la 50 cm³ et de 0,77 m pour la 125 cm³, tandis que la hauteur du premier est de 0,75 m contre 0,82 m pour la seconde. Les pneus sont respectivement des 2,00 x 16 et 2,50 x 16. La garde au sol des deux machines est de 12 cm, et le centre de gravité se situe à 36 cm au-dessus du sol pour la petite machine et à 38 cm pour la 125. L'empattement est important à savoir 1,80 m. L'angle de braquage est de l'ordre de 20°. Nous avons déjà parlé des moteurs qui n'ont subi que peu de modifications. Mentionnons par contre la boîte à quatre rapports du 50 cm³. Le manque de place a obligé le constructeur à placer le moteur et la boîte côte à côte. Les deux organes sont reliés par un arbre qui porte le pignon de sortie de boîte. Les deux suspensions comportent des anneaux de caoutchouc. Les freins sont d'un diamètre de 150 mm ce qui semble faible, mais pour un véhicule de records, ceci n'a qu'une importance secondaire.

Le refroidissement est obtenu par le petit orifice que l'on aperçoit à gauche de la tête du pilote, tandis que l'échappement se fait pour le dessous également à gauche. On remarque sur nos photos que l'une des deux machines seulement, la 50 cm³, possède une ouverture à l'arrière du carénage pour permettre l'évacuation de la chaleur. Le 125 quatre-temps par contre, reçoit trop d'air par le petit orifice et, de ce fait, l'ouverture arrière a été fermée. La grande vitesse est évidemment à l'origine de ce refroidissement par trop énergétique.

Pour terminer notre entretien, nous avons posé quelques questions extra-techniques à M. Baumm. En premier lieu nous étions intéressés par la position de Baumm vis-à-vis de la Maison N.S.U. et il nous apprit qu'il était considéré comme collaborateur libre bien que sous contrat avec la Maison.

Enfin, nous voulions savoir si Baumm monte également une moto classique. La réponse fut positive, il est possesseur d'une Max, comme il se doit, qui lui procure beaucoup d'agrément. En ce moment, il pense sérieusement à construire une petite voiture de son cru car les quatre enfants posent un problème réel. Pour terminer, citons un spécimen de l'humour de Baumm : le premier avril dernier, il n'a pas hésité à monter un poisson d'avril « gratiné » à un de nos confrères d'outre-Rhin qui avait douté des possibilités du « cigare » volant. Il a fait parvenir par personne interposée une photo de son engin muni de dérives et ailerons stabilisateurs... découpés dans du carton et fixés sur la machine avec de la pâte à modeler. Ledit confrère n'a pas hésité de publier cette photo avec un article à l'appui...

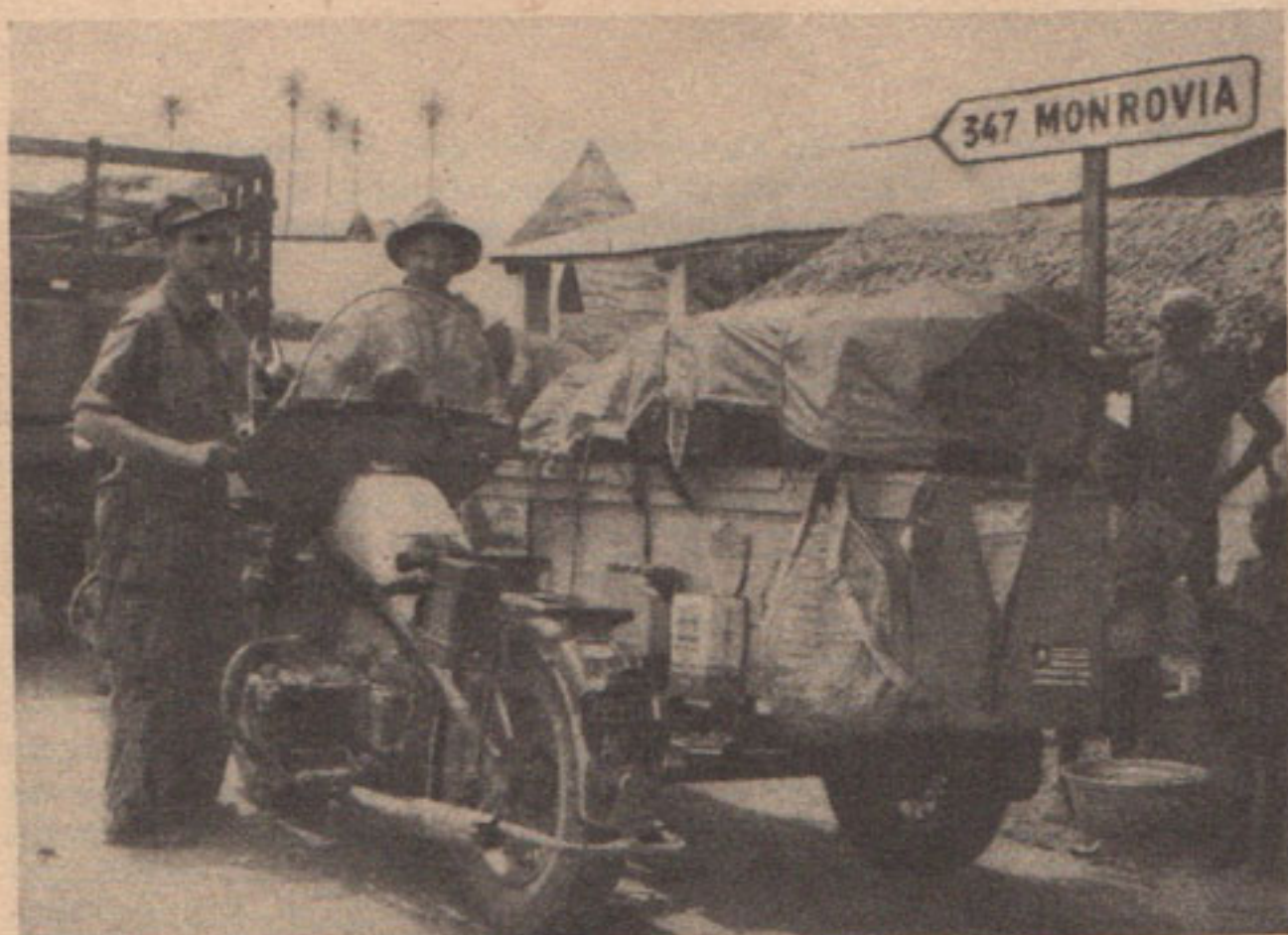
Paul NIEDERMAN.

technique PHOTO

Les péripéties de l'expédition Cavally

VOIR PAGE 32

Voici l'appareil qui a été choisi par notre ami Mahé pour fixer par l'image les vues saillantes de son expédition. Le Semflex est un appareil 100 % français, de classe internationale. Il existe en quatre versions de prix divers suivant qu'ils sont plus ou moins complexes et complets : deux modèles standard l'un avec objectif 4,5, l'autre en 3,5, un semi-automatique f. 3,5, et un automatique intégral f. 3,5, avec obturateur jusqu'au 1/400 de seconde.



Fin d'étape : Une petite concession à l'objectif avant de se mettre en règle avec les autorités. Ensuite une bonne douche et une table bien garnie retaperont nos hommes.

Des troncs d'arbre en travers d'un fossé servent de pont. La machine, embarquée à faux, est dans une situation délicate. Il faudra des heures d'efforts avant de pouvoir repartir.



L'attelage s'est enlisé, une fois de plus. La progression est lente sur les pistes bourbeuses, et l'étape sera courte.

La saison des pluies a détrempe les pistes et chaque kilomètre pose de difficiles problèmes.



Photos
SEMIFLEX

*Belle démonstration
de la qualité*

aux

GRANDS PRIX DE FRANCE

MOTOCYCLISTES

REIMS 15 MAI 1955

Championnat du monde

1^{er}

Geoff DUKE sur GILERA

Record du tour 187 km. 964

2^e LIBERATI sur GILERA

3^e Reg. ARMSTRONG sur GILERA

Catégorie 500 cm³

équipés avec

K.L.G.

La meilleure bougie du monde!

Demandez le Guide d'Allumage à **K.L.G.**, 177, Boulevard de la République à SAINT-CLOUD (S.&O.)

LE BIMA

PEUGEOT

FICHE CONSTRUCTEUR

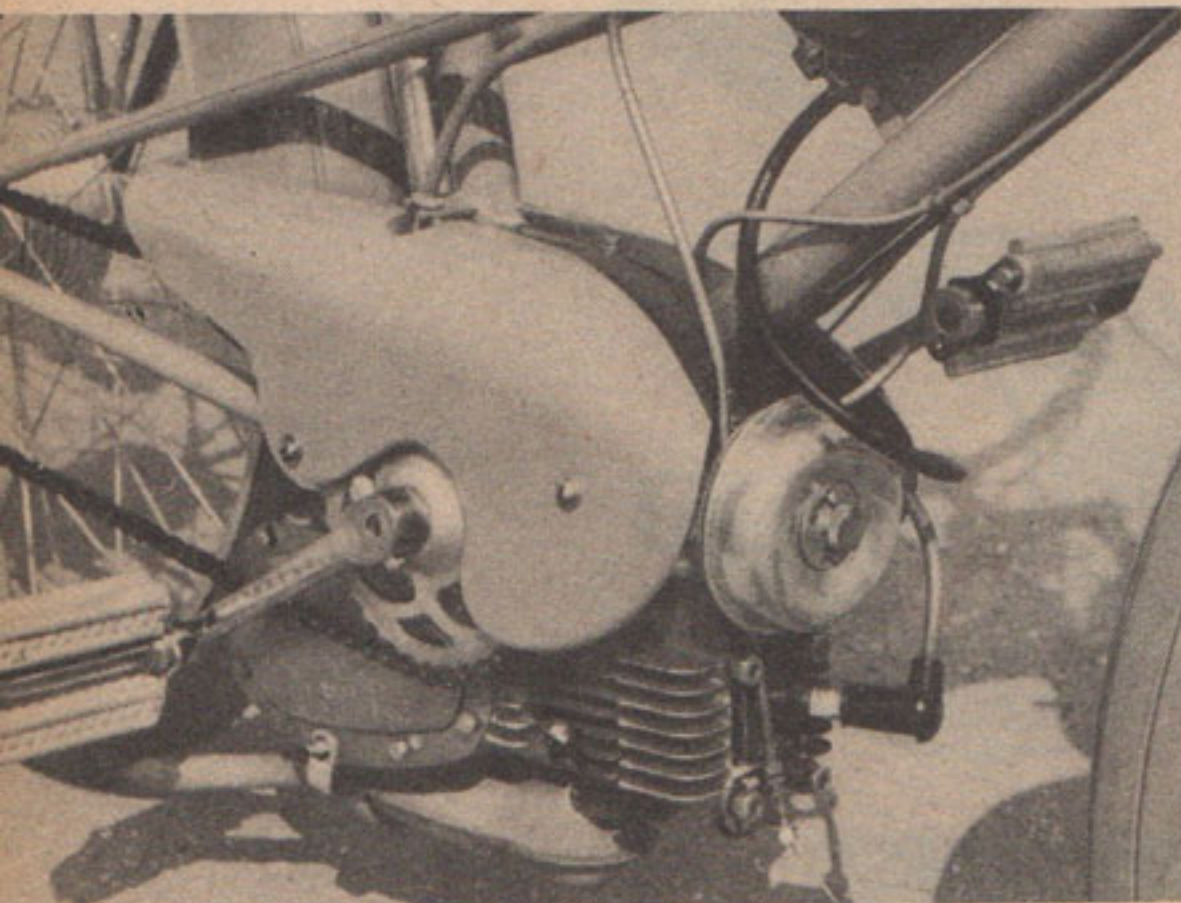
BIMA de luxe.
Prix : 45 000 fr.
Consommation : 1,5 l aux
100 km.
Vitesse : 38 km/h.

Nous avons déjà donné une description précise du BIMA dans notre n° 101, à laquelle nos lecteurs se reporteront pour plus amples détails techniques.

ON pourrait presque dire du progrès qu'il est, comme la vie, un perpétuel recommencement : on voit en effet resurgir périodiquement d'anciennes solutions que l'on croyait définitivement abandonnées.

C'est ainsi que les courroies plates, puis rondes, puis trapézoïdales de nos ancêtres avaient été, comme transmissions, supplantées par la

Le moteur Bima.



chaîne. Et chacun de crier au progrès !

Et puis, tout soudain, ces courroies ont fait leur réapparition sur certains cyclomoteurs des plus connus, ensuite sur d'autres. Elles ont seulement changé de place et se trouvent en primaires au lieu d'être en finales. Elles ont également trouvé remède à leur principal défaut, le maillon métallique d'attache ; elles sont maintenant continues et sans fin. Leur résistance à l'allongement et à l'usure s'est également accrue, bref, elles donnent satisfaction.

Mais Peugeot, au dernier Salon, nous a révélé, dans ce domaine, une nouvelle technique en nous présentant, sur son BIMA, une transmission primaire, sous carter étanche, constituée par une courroie, dite « Timing-Belt », qui, étant dentée, s'enroule sur des poulies, dentées également au même module. C'est, en quelque sorte, une chaîne souple, rigoureusement silencieuse, ne nécessitant ni entretien ni graissage et d'un rendement très élevé, voisin de 100 % puisque sans glissement ni frictions. Complètement isolée de l'extérieur par le carter étanche du groupe moteur, elle ne subit pas



Le Bima, très simple à conduire, d'une propreté remarquable et d'un entretien pratiquement nul, convient particulièrement à la clientèle féminine.

l'abrasion des poussières, ni la corrosion des agents atmosphériques.

Il s'agit donc vraiment d'une solution nouvelle et, surtout, motivée par les avantages qu'elle apporte.

Ce genre de courroie n'a d'ailleurs pas été réalisé pour le seul cyclomoteur : fabriquée par la Gilmer Belting Co., elle a de multiples applications, suivant les cotes de ses divers modèles, pouvant convenir à des puissances variant entre 0,01 ch, jusqu'à 300 ch et pratiquement sans limitation de régime, les courroies de série pouvant être utilisées jusqu'à 50 ch. Elles sont à base d'un caoutchouc synthétique, sur lequel ni l'essence ni l'huile n'ont d'influence, avec une armature interne en fils d'acier spécial, intimement noyés dans la gomme.

Voici donc une des essentielles particularités du BIMA 55. Une autre surprise nous est révélée par le fait que, lancé assez tardivement après bien d'autres marques, Peugeot n'en occupe pas moins le troisième rang parmi les constructeurs de cyclomoteurs, ainsi que l'atteste la statistique des productions par marque pour l'année 1954.

Le BIMA qui servit à notre essai était équipé d'un carburateur Gurtner et d'un volant magnétique Morel à bobine séparée. Il bénéficiait de freins gros corps en alliage léger, et d'un avertisseur électrique; ces nouveaux accessoires étant montés de série sur les modèles « luxe ».

Durant le rôdage, plusieurs amorces de serrage se produisirent, ceci étant dû à un réglage de carburation trop pauvre d'origine. Néanmoins, au bout de quelque 500 km, la machine nous sembla apte à affronter nos divers tests, au cours desquels les réglages de série purent être conservés.

Sur le tour de Longchamp, base désormais retenue pour nos essais de cyclomoteur, le BIMA tourna à vitesse maximum en 5' 20", avec un pilote de 63 kg, ce qui donne une moyenne de 40,500 km/h, et ce, avec un vent assez sensible.

Notre fameuse côte d'essai, accusant un pourcentage moyen de 14 %, accueillit ensuite machine et chronomètres.

Après la lancée réglementaire de 50 m, destinée à amener le moteur au régime maximum, le BIMA grimpa 102 m environ sans l'aide des pédales, et avant que le moteur ne cale.

La seconde tentative eut lieu en pédalant en souplesse et en restant assis sur la selle. La mécanique monta allégrement jusqu'au sommet, en 1' 34" 3/5, ceci donnant une moyenne de 24,372 km/h, avec pilote de 63 kg. Le rythme de pédalage resta normal, quoique rapide vu le braquet de 3,90 m, le conducteur accompagnant simplement le moteur.

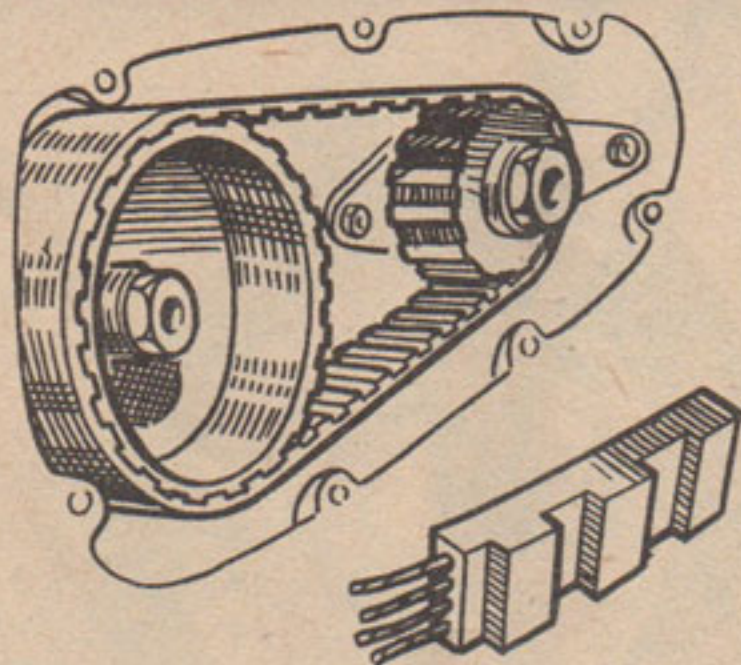
Les différents résultats ci-dessus démontrent que le BIMA reste dans la formule de la bicyclette à moteur auxiliaire. La puissance développée, 0,9 ch, l'indique clairement, par rapport à la majorité des 50 cm³ où les 1,5 ch sont courants.

Le braquet pédalier assez court, nécessite un pédalage rapide en côte, mais est nécessaire pour faciliter les démarrages, surtout dans les rampes.

Au chapitre de la tenue de route et du confort nous noterons : un freinage puissant, une fourche télescopique efficace, une selle large procurant une bonne assise, et un cadre conservant en toutes circonstances une rigidité sans critique. Le moteur est par ailleurs très silencieux.

La mise en route est facilitée par

NOTRE ESSAI



La courroie de transmission primaire.

l'action du décompresseur, obtenue par rotation inverse de la poignée tournante. Un petit levier, sur la branche gauche du guidon, permet de diminuer l'admission d'air au carburateur, par rotation du boisseau de gaz. Il s'avère utile et même nécessaire pour les départs, surtout par temps froid, vu le réglage très juste de la carburation.

Le désaccouplement du galet, de la roue arrière, s'opère par basculement du moteur autour du boîtier de pédalier. Cette manœuvre, commandée par un grand levier situé derrière le fourreau de direction, actionne également le décompresseur. Un ressort, placé en bout du câble de relevage, et travaillant à la compression, assure une puissance de friction constante, même si le pneu est très peu gonflé. Le jeu de la commande de désaccouplement se règle par un système de contre-écrous. Un tendeur, sur la gaine du décompresseur, permet d'en régler l'entrée en action, ceci afin d'obtenir une bonne synchronisation entre le relevage du moteur et son arrêt.

L'accessibilité du carburateur et de la bobine d'allumage se révèle difficile, du fait de la difficulté de démontage des tôles de protection.

En ce qui concerne le système d'allumage, nous devons faire quelques réserves sur son fonctionnement. Les vis platinées semblent devoir néces-

siter de fréquents réglages, tandis que bobine et condensateur sont à surveiller de près. Nous avons d'ailleurs été victime d'une panne provenant vraisemblablement d'un de ces deux éléments, panne assez fréquente si l'on en croit les possesseurs de BIMA. Il semble que le constructeur devrait apporter une attention toute particulière à ce problème, d'autant plus que la position de la bobine, sous le carter de protection et à proximité du cylindre, ne favorise pas son refroidissement.

Puisque nous en sommes aux critiques, mentionnons le système de fermeture peu pratique des coffres métalliques.

Pour nous résumer, nous cataloguerons le BIMA comme un véhicule surtout urbain, puisque répondant davantage à la formule « bicyclette à moteur auxiliaire ». A son crédit nous porterons la simplicité de conduite, sa propreté, un entretien des plus réduits (l'utilisation d'une courroie de caoutchouc pour la transmission primaire supprime toute vidange) des performances honnêtes et un confort satisfaisant, sans oublier la puissance des freins, l'excellente rigidité du cadre et le silence de fonctionnement.

Au passif nous inscrirons : la mauvaise accessibilité du carburateur et de la bobine, le fonctionnement aléatoire de l'allumage, et le peu pratique système de fermeture des coffres.

R. COURT.



Le Bima au sommet de la côte d'essai. La béquille latérale, montée de série, s'avère très pratique pour les arrêts.

RÉSULTATS D'ESSAI

Tour de Longchamp (3.600 m) : 1 tour lancé (vent sensible) : 5' 20", moy. : 40,500 km/h.

Côte des Bruyères : pourcentage 14 %, longueur : 650 m, temps d'ascension, avec pédalage (pilote de 63 kg) : 1' 34" 3/5, moy. : 24,372 km/h. — Distance parcourue sans pédalage : 102 m.

Consommation : 1,5 l environ à 40 km compteur.

Réglages : d'origine ; bougie : Marchal CR 35.

CONCLUSIONS D'ESSAI

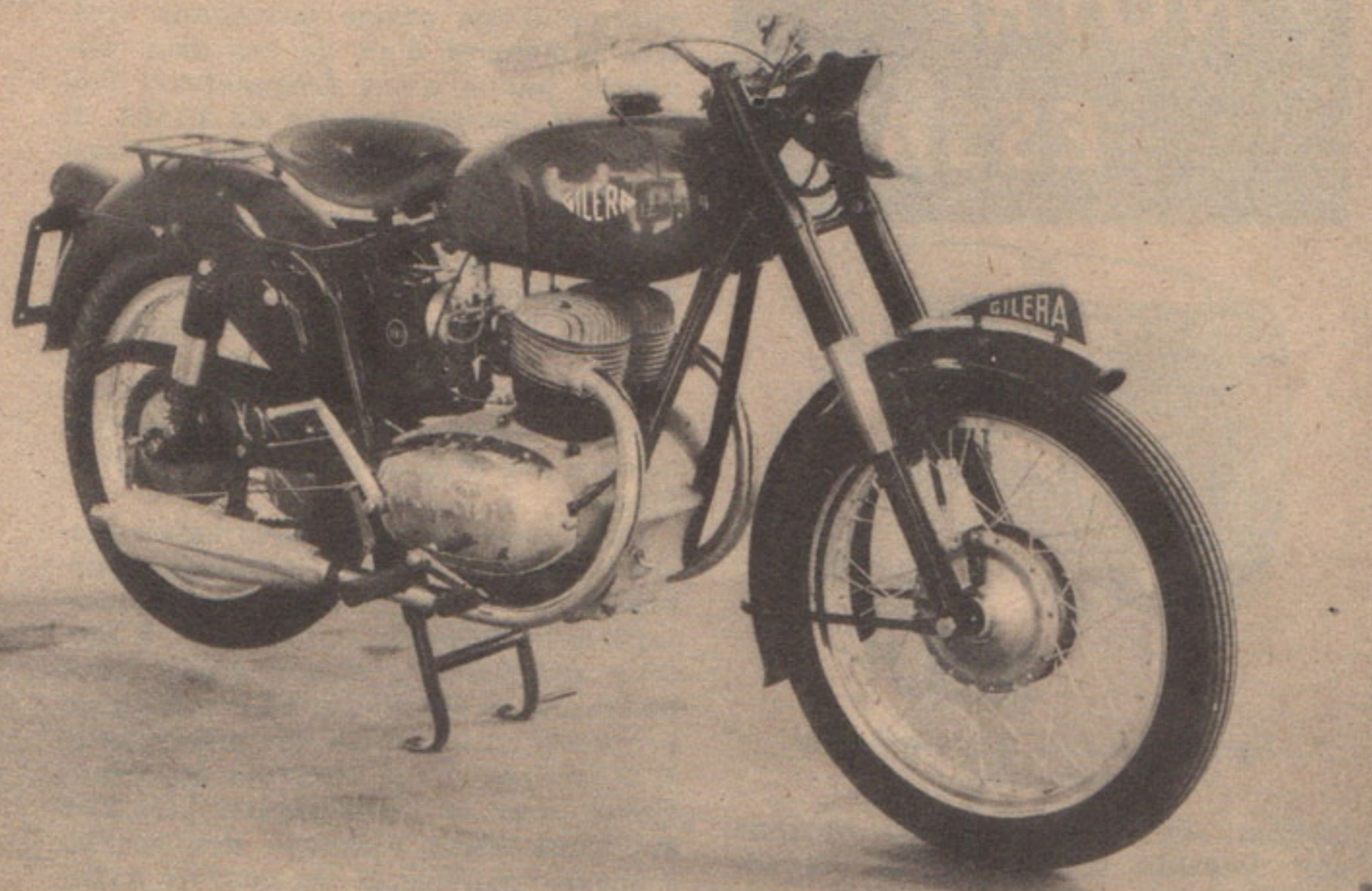
AVANTAGES

Performances honnêtes.
Confort satisfaisant.
Facilité de conduite.
Silence de fonctionnement.
Freinage puissant.
Entretien réduit.

DEFAUTS

Mauvaise accessibilité du carburateur et de la bobine.
Allumage déficient.
Système de fermeture des coffres peu pratique.

EN CAS DE CONTESTATION, n'importe lequel de nos essais peut être réédité devant témoins.



La 300 cm³ twin Gilera.

essai de la

300 cm³ GILERA "Twin"

A l'attention de nos lecteurs italiens, nous donnons, ci-dessous, le compte rendu d'essai de la 300 Gilera, réalisé par notre correspondant Franco Lini.

Cet essai intéressera également nos lecteurs français, qui pourront utilement comparer ses performances avec celles de machines françaises ou anglaises équivalentes.

Il est à noter que la 300 Gilera se caractérise surtout par des accélérations brillantes, la puissance maximum par ailleurs étant très moyenne.



La 300 cm³ Gilera est sans aucun doute une nouveauté de l'industrie transalpine. L'intérêt principal en est fourni par le moteur bicylindre, à cylindres côte à côte, et légèrement incliné en avant, de 10° par rapport à la verticale. Cette solution est peu développée chez les constructeurs italiens et constitue un pas en avant et une évolution, de la part d'une firme pour qui le moteur monocylindre était une tradition.

Quels sont les avantages d'un tel moteur ? A cylindrée égale le moteur bicylindre permet une puissance maximum plus élevée, puisque tolérant un régime plus élevé avec une vitesse linéaire du piston et une sollicitation des organes moteurs moindre.

Ainsi à 6 000 tr/mn, la vitesse linéaire du piston de la Gilera n'est que de 10,5 m/s, alors que sur un mono de même cylindrée et de cotes carrées (73×73), le piston atteindrait 14,6 m/s au même régime. Il faut cependant noter que la Gilera est nettement avantagée par une course très inférieure à l'alésage (54×60).

Mais ce n'est pas tout. Avec la Gilera l'on obtient un fonctionnement plus doux, surtout à bas régime, et des reprises nerveuses. Nous étudierons également le rapport entre la vitesse maximum et la vitesse minima en prise directe. Alors qu'avec une mono ce rapport dépasse difficilement 2-2,5, dans une bi-cylindre l'on atteint 4 et parfois 5. Cela signifie qu'avec une machine ayant

une vitesse maximum de 110 km/h l'on peut parcourir de longues distances à vitesse constante en prise directe, à 44-45 km/h avec une mono et 22-27 km/h avec une bicylindre. En effet il ne faut pas oublier que le moteur bicylindre présente de très faibles vibrations, un meilleur remplissage des cylindres et un refroidissement normal surtout lorsque les cylindres sont côte à côte et légèrement inclinés.

Les dimensions des cylindres sont égales à celles de la 150 cm³ : alésage 60 mm, course 54 mm, d'où un rapport course-alésage de 0,9.

La culasse est en alliage d'aluminium et les cylindres en fonte. La distribution utilise des soupapes en tête parallèles d'un diamètre utile de 22,5 mm tant pour l'admission que pour l'échappement, avec système de commande par tiges et culbuteurs.

La lubrification s'effectue au moyen d'une pompe à engrenages avec soupape de pression ; le réservoir d'huile est encastré dans le carter-moteur. Pour l'alimentation l'on a un carburateur unique, monté sur un conduit en U. Le diamètre du diffuseur est de 20 mm.

L'allumage est assuré par dynamo, batterie avec une bobine et un rupteur par cylindre.

La transmission primaire fait appel à une chaîne double ; l'embrayage à disques multiples (sept) fonctionne dans l'huile.

Rapport de transmission primaire : 1,95.

Rapport de transmission secondaire : 1 : 3,30, avec un pignon de sortie de 13 dents et une couronne arrière de 43 dents.

	Rapports de boîte	Rapport final
1 ^{re}	1 : 2,60	1 : 16,73
2 ^e	1 : 1,67	1 : 10,74
3 ^e	1 : 1,29	1 : 8,30
4 ^e	1 : 1	1 : 6,43

Le moteur est monté sur un double berceau, en tubes d'acier.

Suspension avant : fourche télescopique avec tampons hydrauliques en fin de course.

Suspension arrière : à fourche oscillante avec amortisseurs hydrauliques Sturchev à double effet, réglables.

Les roues sont de 18 pouces avec des pneus de 3" à l'avant et de 3,25" à l'arrière. Cela a permis d'abaisser le centre de gravité de la machine et d'obtenir une stabilité supérieure.

Les freins centraux ont un diamètre de 150 mm et 30 mm de largeur de garniture.

Le réservoir d'essence contient 15 l. Poids de la machine à vide : 130 kg.

Parlons de la puissance du moteur : 12,5 ch à 5 800 tr/mn, avec un taux de compression de 1 : 6. Nous avons donc une puissance spécifique de 41,5 ch/l, et 7,15 ch/l à 1 000 tr/mn.

La vitesse moyenne des pistons ne dépasse pas 10,5 m/s et la pression moyenne effective est de 6,4 kg/cm² au dôme du piston.

Nous nous trouvons devant un moteur d'une puissance élevée aux bas et moyens régimes, avec un couple moteur intéressant. S'il a été projeté pour ne pas dépasser les 5 800 tr/mn, il peut cependant être poussé à 6 500 tr/mn. Il est bien évident qu'après les 6 000 tr/mn l'utilisation de la puissance est réduite et elle ne peut être utilisée que lors d'accéléérations fortes, aux passages de la première à la seconde, et de celle-ci à la troisième.

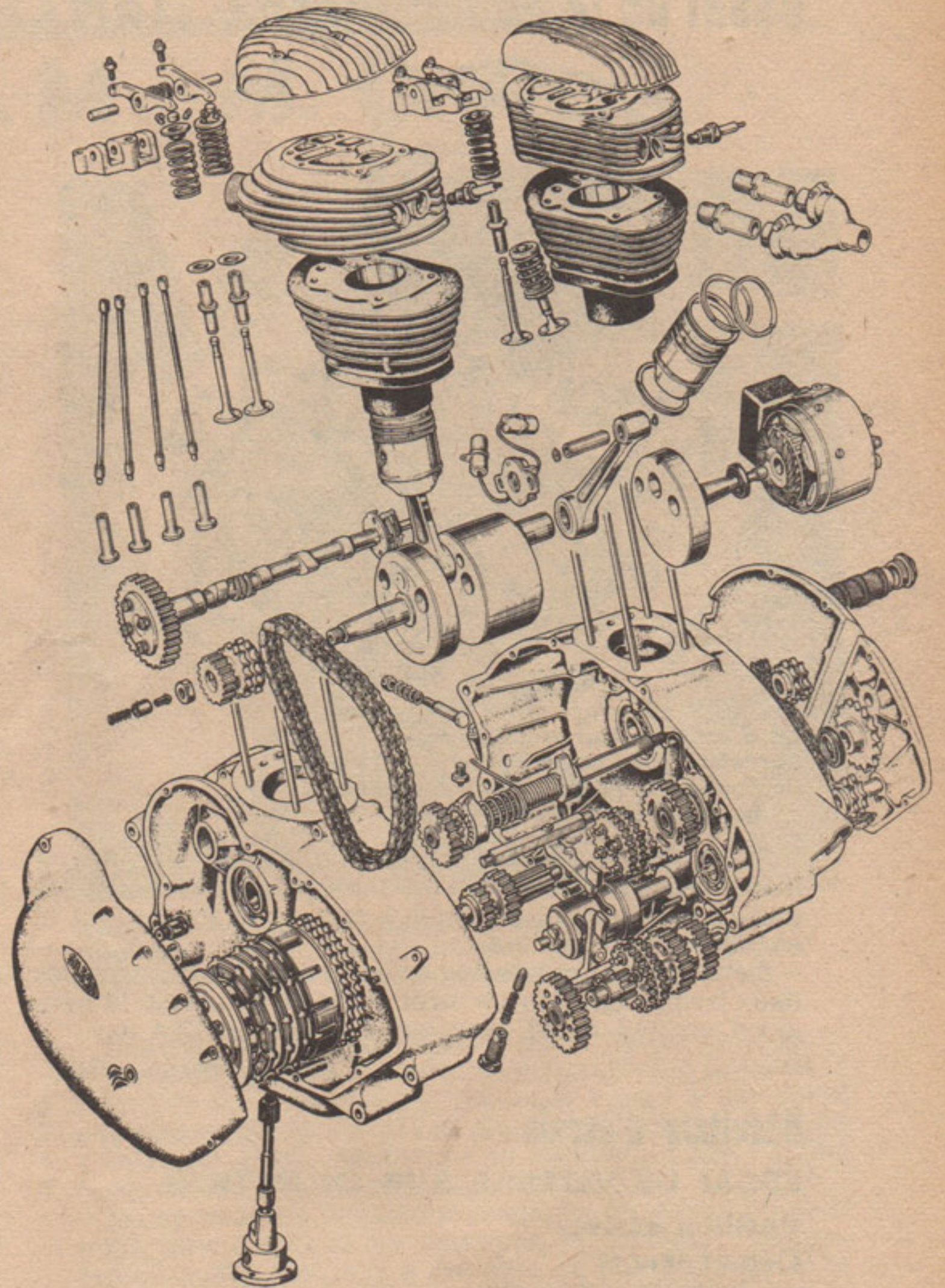
Il ne faut pas oublier que l'on dispose d'un rapport poids-puissance légèrement supérieur à 10 kg/ch.

Par l'étude de la figure 1, vous noterez que la machine arrive en première à 51,5 km/h en 3", passant à la seconde l'on atteint 72 km/h en 8", en troisième l'on passe aux 97,4 km/h en 14", alors qu'en prise directe l'on atteint 111 km/h en 24"; en position couchée l'on peut atteindre les 120 km/h.

La figure 2 vous expliquera que l'on atteint 51,5 km/h à 6 500 tr/mn, les 72 km/h à 6 250 tr/mn, alors qu'à 97 et 111 km/h l'on a respectivement un régime de 6 000 et 5 800 tr/mn.

Les épreuves de freinage ont été faites en bloquant la machine lancée à trois vitesses différentes, en agissant d'abord sur les deux freins, simultanément et ensuite séparément.

En partant de la vitesse maximum qui est d'environ 111 km/h, la machine s'arrête en 51,8 m en freinant des deux freins, en 78,7 m avec le frein avant et en 92,8 m avec l'arrière.



Un éclaté du moteur. L'arbre à cames est situé à l'avant du carter-moteur. On remarquera les cylindres et culasses séparées, les soupapes parallèles (caractéristiques d'un moteur peu poussé) et le volumineux volant central du vilebrequin.

Fig. 1.

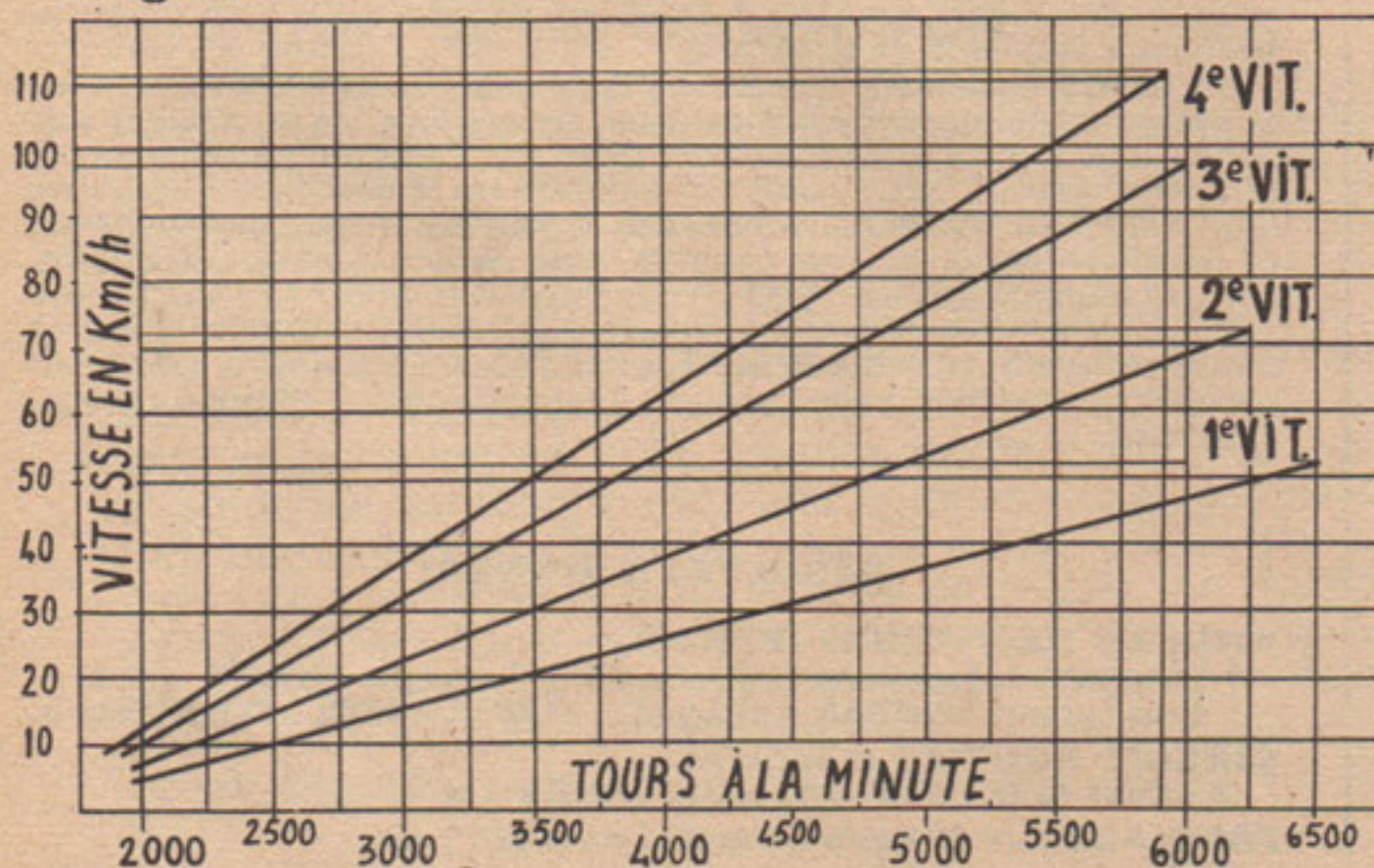
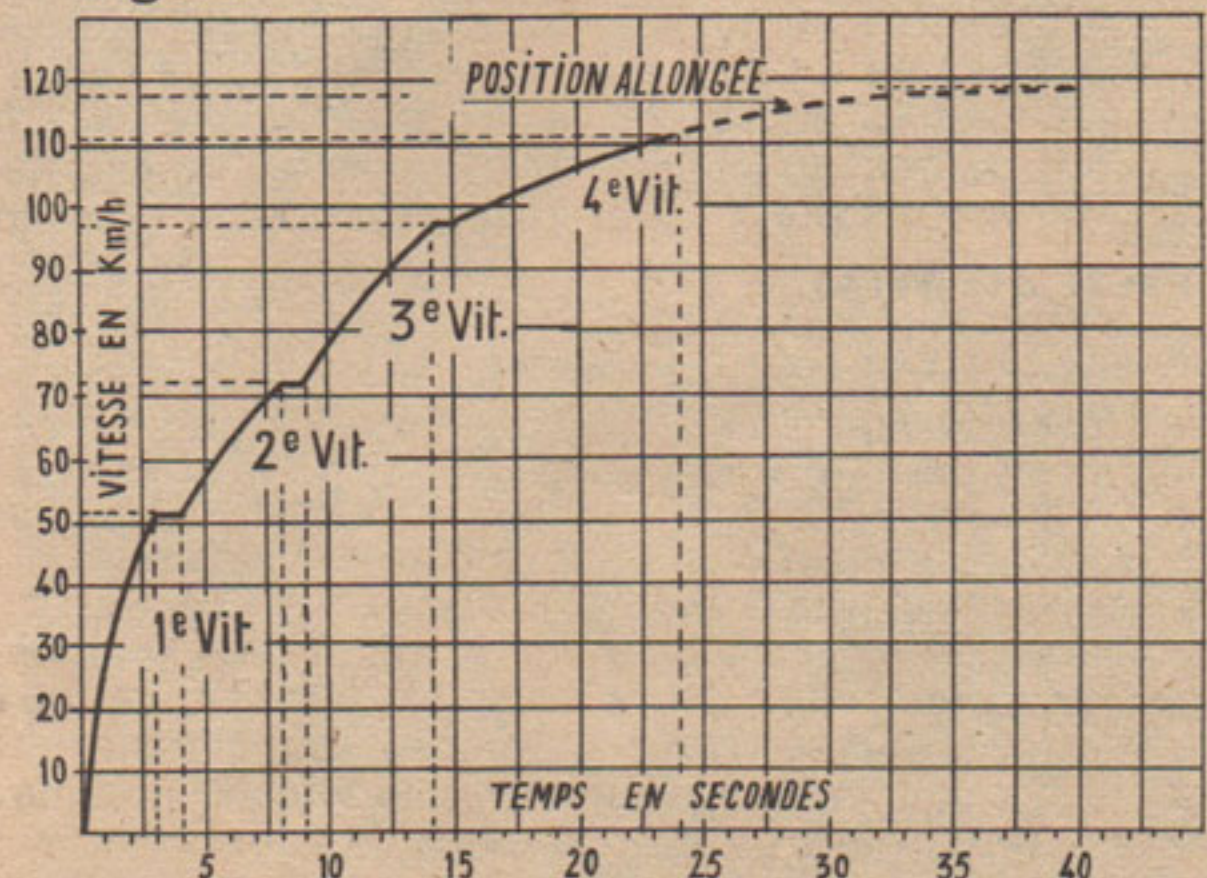
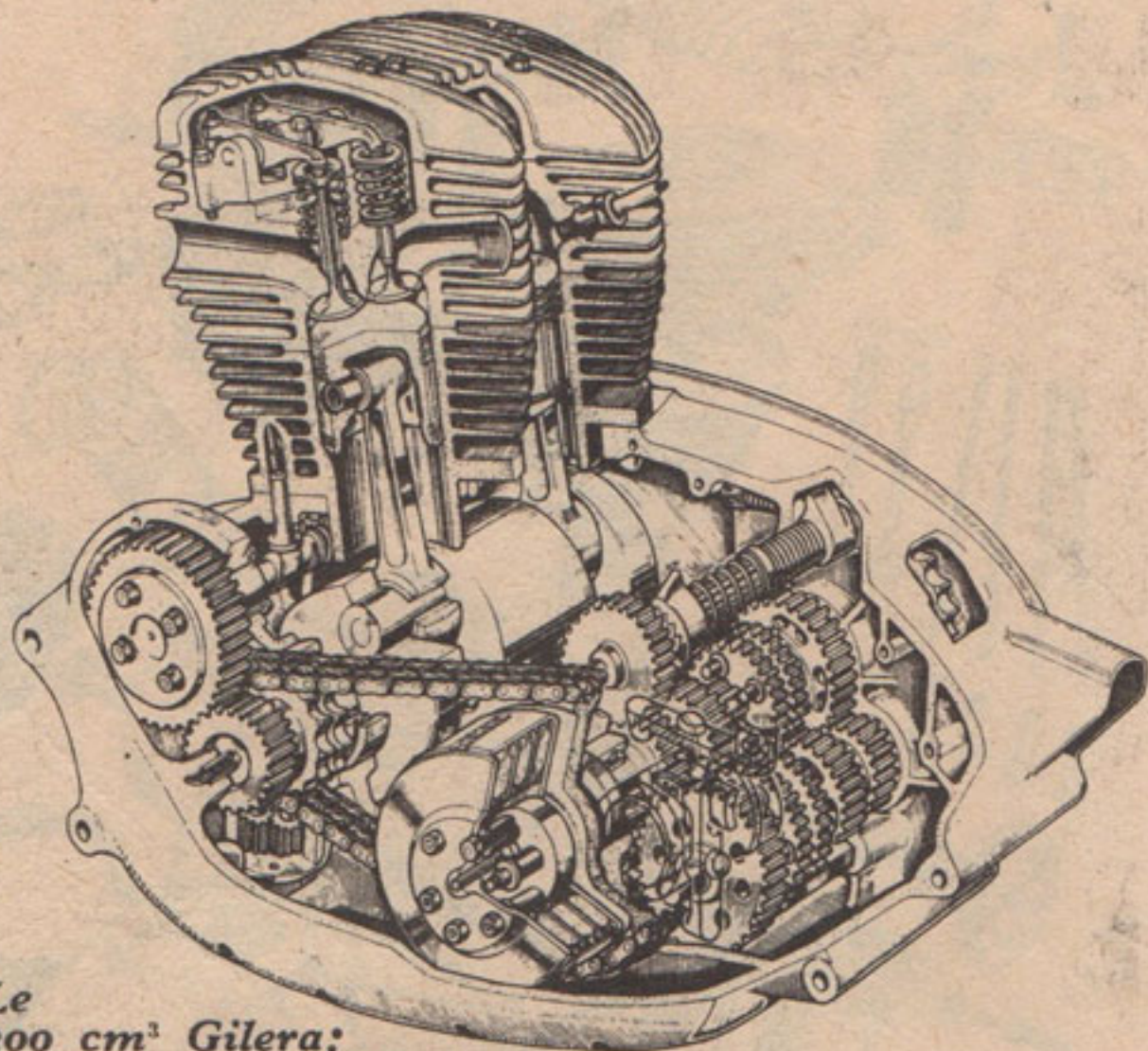


Fig. 2.



essai de la 300 cm³ GILERA "Twin"



Le 300 cm³ Gilera; on distingue l'arbre à cames entraîné par engrenages, la pompe à huile dans le carter, et le volumineux embrayage.

Si l'on freine en utilisant les deux tiers de la vitesse maximum, soit 75 km/h, l'on s'arrêtera en bloquant les deux freins en 28,9 m, en 48,1 m avec le frein avant et en 53 m avec l'arrière.

En faisant la même expérience à 55 km/h, avec les deux freins l'on aura un arrêt après 16,2 m, avec le frein avant en 23,4 m, et avec celui arrière en 23,4 m.

Franco LINI.

Résultats d'essais

ESSAI DE VITESSE SUR 500 MÈTRES

Position assise,

Départ lancé.

Vitesse maximum en :

- 1^{re} : 35" ; moyenne, 51,5 km/h ; 6 500 tr/mn ;
- 2^e : 25" ; moyenne, 72 km/h ; 6 250 tr/mn ;
- 3^e : 18" 2/5 ; moyenne, 97,4 km/h ; 6 000 tr/mn ;
- 4^e : 16" 1/5 ; moyenne, 111 km/h ; 5 800 tr/mn.

Position couchée :

- 4^e : 15" 1/5 ; moyenne, 118,5 km/h ; 6 200 tr/mn.

Accélération, départ arrêté,

changement de vitesse à 5 800 tr/mn :

- 100 mètres en 7" à la moyenne de 51,5 km/h ;
- 200 mètres en 11" 1/5, à la moyenne de 64,2 km/h ;
- 300 mètres en 15", à la moyenne de 72 km/h ;
- 400 mètres en 18" 2/5, à la moyenne de 78,2 km/h ;
- 500 mètres en 21" 1/5, à la moyenne de 85 km/h ;
- 1 000 mètres en 36" 2/5, à la moyenne de 96,3 km/h ;

Essai de freinage :

A 111 km/h :

- avec les deux freins en 51,8 m ;
- avec l'avant en 78,7 m ;
- avec l'arrière en 92,8 m.

A 75 km/h :

- avec les deux freins en 28,9 m ;
- avec l'avant en 48,1 m ;
- avec l'arrière en 53 m.

A 55 km/h :

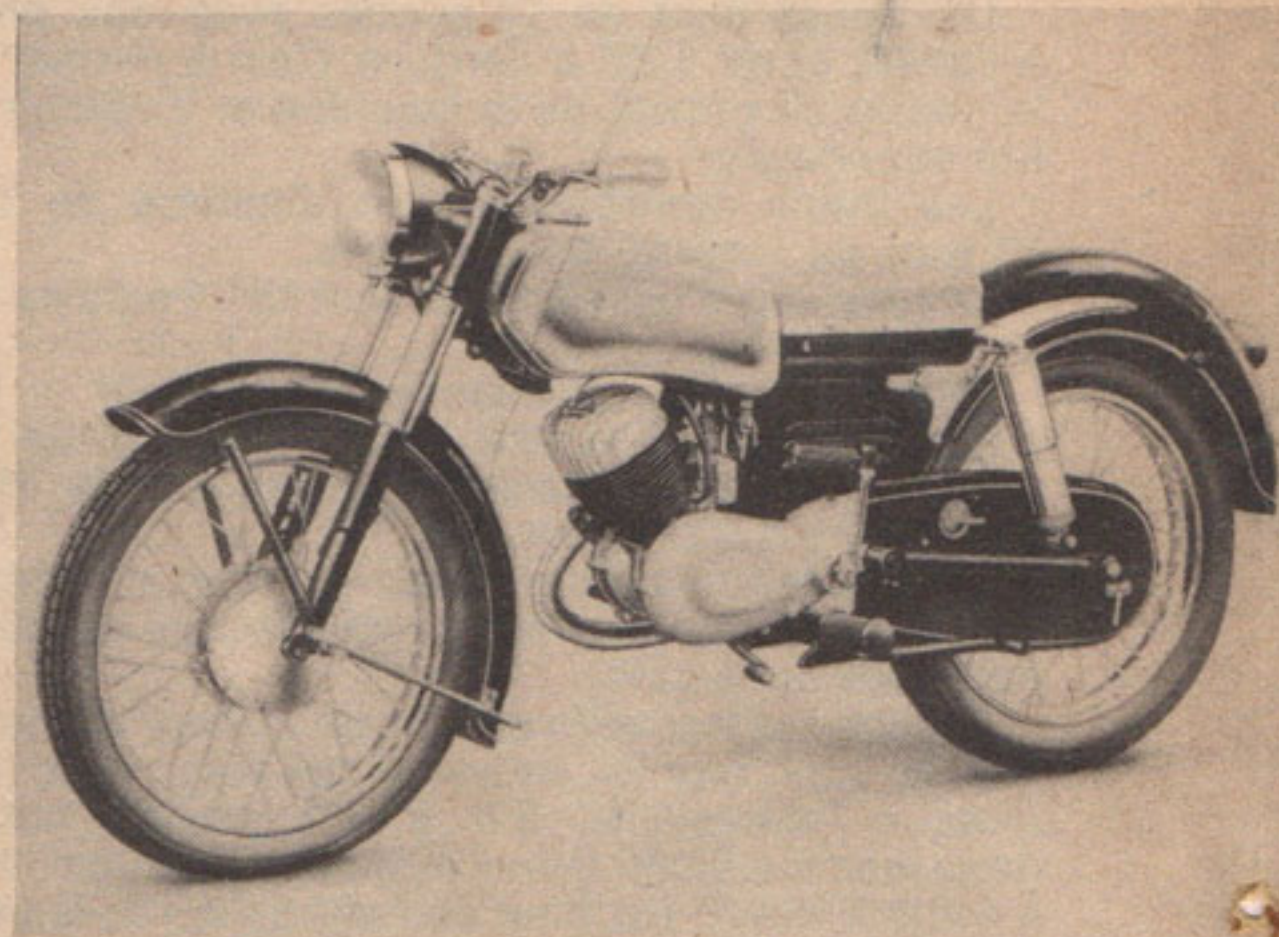
- avec les deux freins en 16,2 m ;
- avec l'avant en 23,4 m ;
- avec l'arrière en 24,3 m.

PERFORMANCES

DE

LA

250



ZÜNDAPP "Elastic"

A la suite de notre précédent article sur la 250 Zündapp Elastic (n° 146), de nombreux lecteurs nous ont demandé des précisions sur les performances de cette machine, et se sont étonnés que nous n'en ayons pas effectué un essai complet.

Nous aurions volontiers publié l'essai de cette 250, mais le fait qu'elle ne soit pas importée nous a conduits à penser que l'intérêt d'un tel article était assez réduit, et qu'il valait mieux « tester » des véhicules en circulation courante.

Cependant, afin de donner satisfaction à tout le monde, nous allons brièvement résumer ci-dessous le caractère et les possibilités de cette Zündapp.

Le surnom « Elastic » traduit admirablement la caractéristique majeure de cette motocyclette : l'élasticité de la suspension et celle du moteur se conjuguent en effet pour en faire une machine très agréable. Le confort s'avère remarquable, d'autant plus que les amortisseurs arrière réglables permettent d'adapter la souplesse de la suspension suivant la charge transportée et l'état du terrain.

La fourche, équipée d'amortisseurs hydrauliques, se révèle assez dure en charge, bien qu'elle soit très souple à vide. Le travail de suspension et d'amortissement se trouve donc assuré pour environ 75 % par les bras oscillants, formule se rapprochant de celle adoptée sur certaines machines de course, et notamment les Norton.

La tenue de route, à grande allure, est sans reproche ; dans les courbes prises très vite, le réglage « dur » des éléments arrière s'impose, afin d'éviter un louvoiement désagréable. Les freins sont puissants et la maniabilité excellente. L'on peut évidemment regretter que Zündapp, à l'instar de nombreux constructeurs allemands, équipe le guidon de ridicules leviers, genre vélo, difficiles à manier.

Le moteur est une réussite : d'une puissance respectable, 13,7 ch, il possède une grande puissance à bas régime, facilitant les accélérations et la conduite. Le silence, d'autre part, a fait l'objet d'études sérieuses, et à grande vitesse, le rare confort de la suspension et le faible bruit de la mécanique donnent la curieuse impression de ne plus toucher terre, mais de voler en une sorte de glissement très agréable.

Nous donnons ci-dessous nos résultats d'essais. Signalons au passage que sur le circuit routier, la Zündapp « Elastic » fut et reste encore la seule machine qui nous permit de ne pas décoller de la selle durant la fameuse « descente de la Forêt ».

On pourra également comparer l'excellente moyenne réalisée, avec la vitesse de pointe, cette comparaison situant bien les possibilités que donne la puissance à bas régime de cette 250. Question consommation, le chiffre avancé par l'usine, 3 l aux 100 km à 60-70 km/h se trouve approximativement vérifié. Au-dessus, il faut payer le tribut à la vitesse, et les deux-temps, sur ce chapitre, sont particulièrement exigeants. On peut toutefois affirmer que l'on dépasse difficilement 4,5 l aux 100 km.

Nos tests de vitesses furent effectués avec les réglages de carburation d'origine, une bougie Bosch 240 T, et de l'essence ordinaire. Le moteur a d'ailleurs tendance à clicqueter, et il est préférable d'utiliser du super-carburant.

R. COURT.

RÉSULTATS D'ESSAI

ANNEAU DE VITESSE (2 548 m) :

- 1 tour lancé, position touriste : 1'31", moy. : 100,809 km/h.
- 1 tour lancé, position allongée : 1'22" 2/5, moy. : 111,330 km/h.

CIRCUIT ROUTIER (9 181 m) :

- Meilleur tour : 6'14" 1/5, moy. : 88,329 km/h.

FREINAGE : de 50 km/h à l'arrêt complet : 7 m.

LE "PARIS RUN" DU SUNBEAM M.C.C.

LE Sunbeam M.C.C. de Grande-Bretagne est un club national ayant des adhérents dans toute l'Angleterre. Entre autres activités motocyclistes, le club a une section « vétérans », qui englobe toutes les motos, des débuts du motocyclisme à 1914 ; les membres de cette section sont au nombre de 400 !

Une délégation de 26 solos et 10 side-cars est venue passer un week-end à Paris. Au nom du Sunbeam M.C.C. nous devons remercier les officiels de la police qui tentèrent d'obtenir l'autorisation de défilé aux Champs-Élysées et de bénéficier ainsi d'une escorte de police motorisée, mais le Préfet de Police ne crut pas devoir l'accorder. Ajoutons que, privés de cette escorte, les malheureux Anglais eurent beaucoup de difficultés dans la circulation parisienne avec leurs motos aux freins rudimentaires et certaines sans embrayage : la gêne pour tous les usagers n'en fut qu'augmentée.

Partis de Boulogne vers 13 heures le vendredi 6 mai, ils durent lutter contre un violent vent de face et une pluie battante avec tout ce que cela comporte comme avantages, eau dans carburateurs, magnétos et courroies d'une adhérence fort discrète. Une seule panne grave, rupture d'une soupape, laquelle, ressoudée à Beauvais, ne tint pas. Après une nuit passée à Beauvais, ville où les motards du M.C. de l'Oise se dépensèrent sans compter pour l'hébergement de nos amis, ce fut le grand départ pour le Gay-Paris. Les membres du M.C. Châtillonnais qui devaient intercepter l'Anglais à Beaumont-sur-Oise, attendirent deux heures l'arrivée du premier concurrent. La version anglaise du retard était l'oubli par les hôteliers de sonner le réveil. Version des amis de Beauvais : refus de se lever, car si les carburateurs des motos digéraient fort bien l'Esso-super (firme patronant la sortie), les carburateurs humains s'étaient réglés à l'alcool, avec les gros gicleurs de circonstance (cela dura jusqu'à une heure du matin). Le regroupement eut lieu à Pierrefitte et l'on descendit d'un camion deux machines avariées de kilomètres, un tri-car Quadrant, de 1904, à deux moteurs de cylindrée différente, un de 250, l'autre de 350, avec entraînement de la roue arrière par courroie à gauche et chaîne à droite, sorte de boîte à deux vitesses. Cette machine était la plus belle, au point de vue restauration, suivie de près par la Juno de 269 cm³, avec un des premiers Villiers de 1914, également descendue du camion. Après le déjeuner à Saint-Denis où il fut souvent question d'entente cordiale et où il y eut de nombreux toasts portés, eut lieu l'opération Paris.

A chaque étape que nous fîmes, ce fut avec la plus grande peine que nous relançons nos amis sur la route pour respecter l'horaire. A croire que les plus grands flegmatiques d'Albion s'étaient déplacés. Néanmoins à 16 h 30 le Sunbeam M.C.C. et le M.C. Châtillonnais déposaient deux gerbes sur la tombe du Soldat inconnu, puis repartaient à une réception remarquable organisée par Esso. Il n'y avait pas de thé, mais cela n'a pas empêché nos visiteurs de se bien soigner et faire honneur au champagne, terminant ainsi une épreuve (pour les foies) fort bien entreprise la veille. Devant les difficultés de la circulation parisienne il fut décidé de laisser les motos au ballon des Ternes et c'est en taxis que presque tous les 56 membres de l'expédition rejoignirent leurs hôtels (entre 19 h. et 20 h !) (Heureusement que la sortie sur les Folies-Bergère ne put avoir lieu, ils seraient arrivés à la fin.)

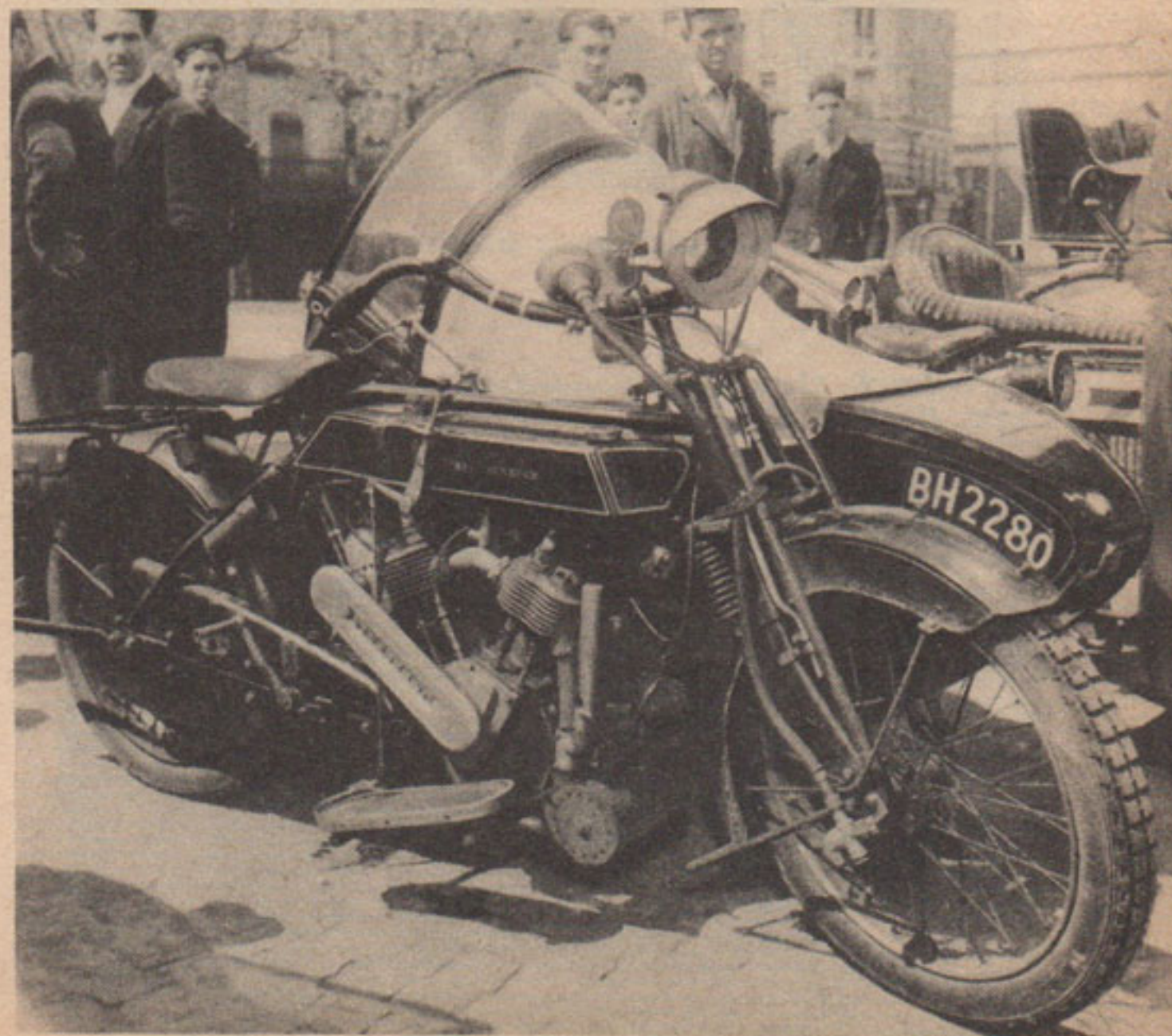


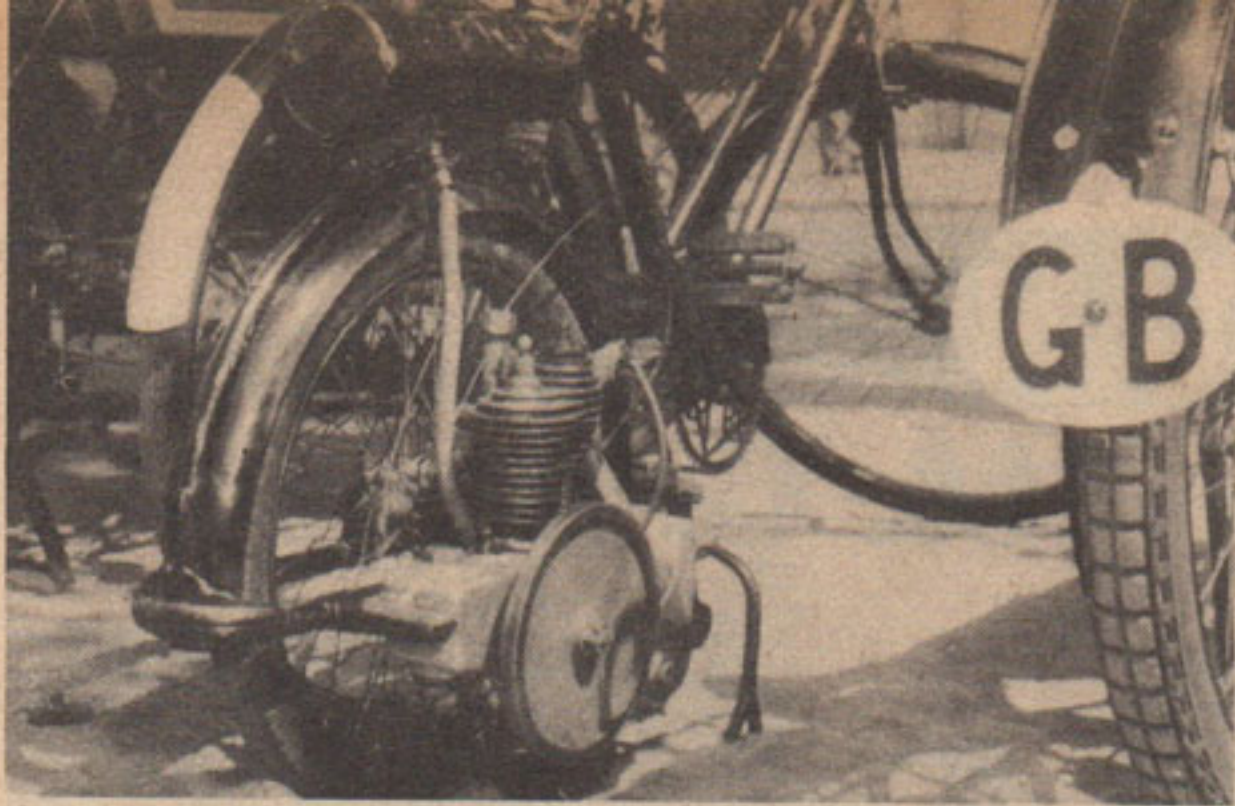
Notre directeur Max Enders s'entretient avec notre confrère Harry Louis, éditeur du « Motorcycle » anglais. Au centre, notre collaborateur R. Dolique.

Néanmoins, deux courageux partirent seuls des Ternes à l'aventure avec leurs motos et atteignirent la place de la République. Un agent les conduisit à pied à leur hôtel situé dans les environs ! Les premiers couchés le furent à 1 heure du matin, d'autres ne se couchèrent pas, Pigalle, Montmartre, n'est-ce pas... Soyons discrets !

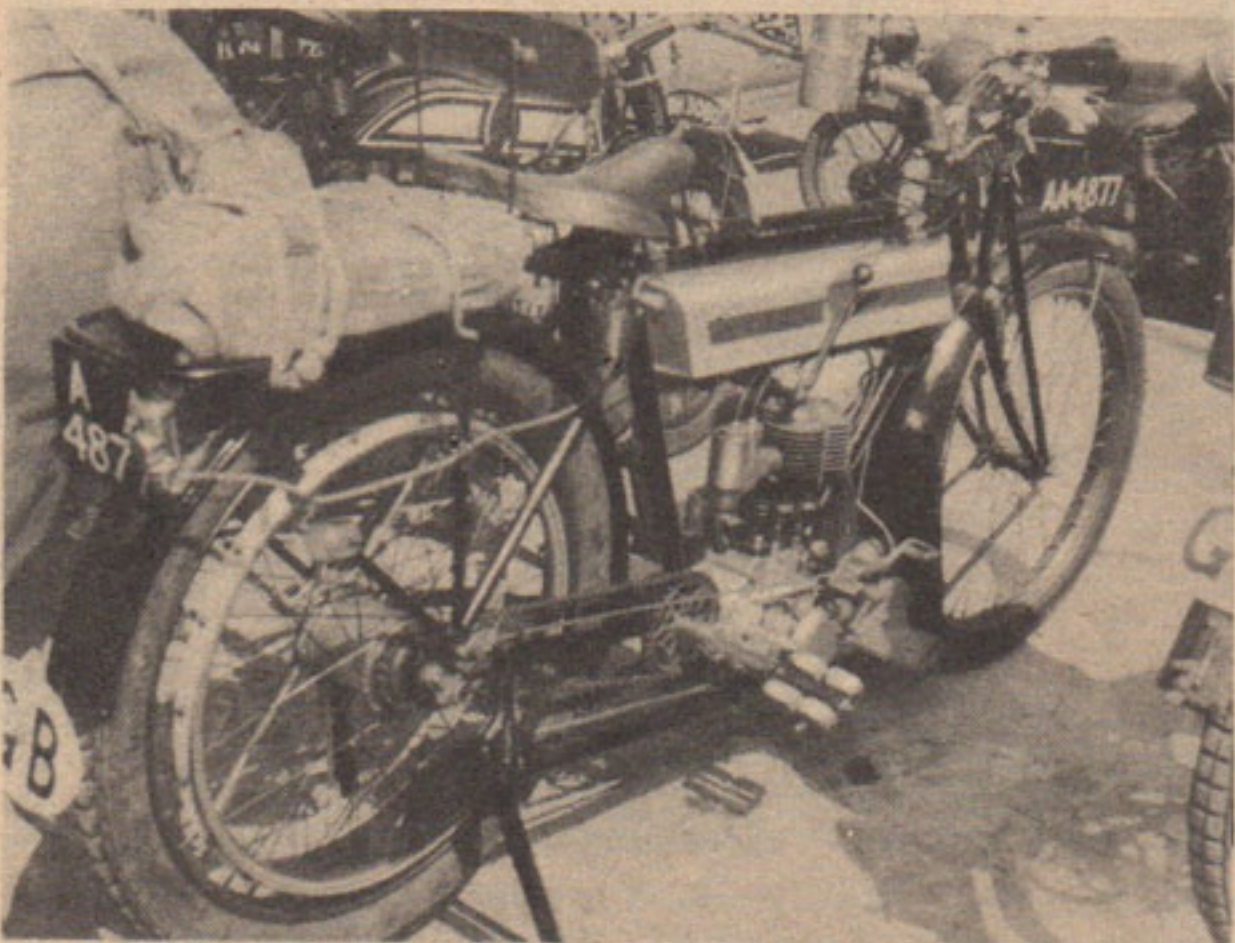
De cette sortie amusante et emplie de bonne humeur nous dirons qu'elle ne sera pas la dernière, l'accueil reçu a incité nos amis à remettre ça l'an prochain et le rodage étant fait (de l'organisation bien sûr) le déplacement de toute une équipe de vieilles machines et des

Une 750 Sunbeam de 1914, avec (déjà!) carter de chaîne secondaire étanche et moteur Jap bicylindre.

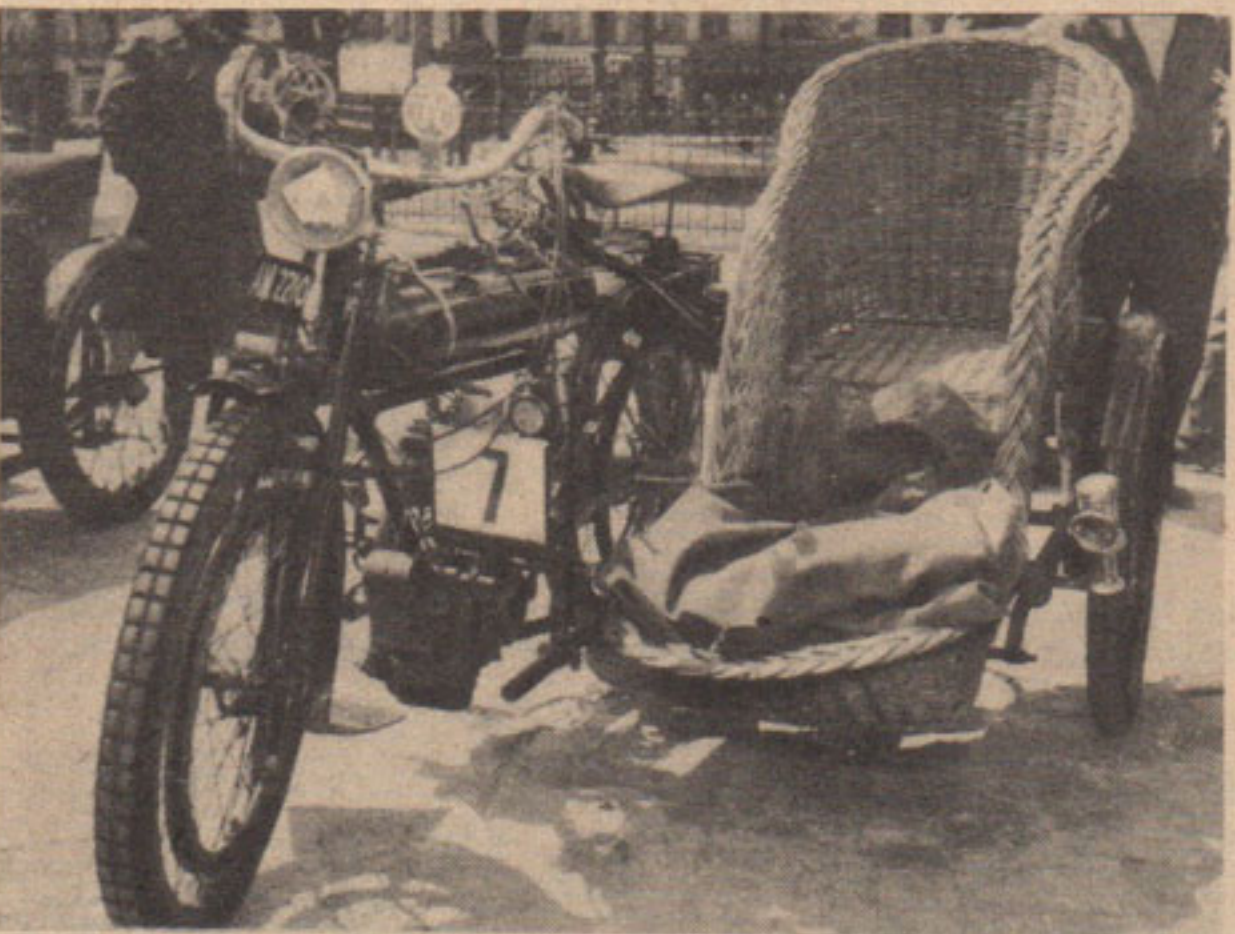




Une curieuse roue motrice auxiliaire.

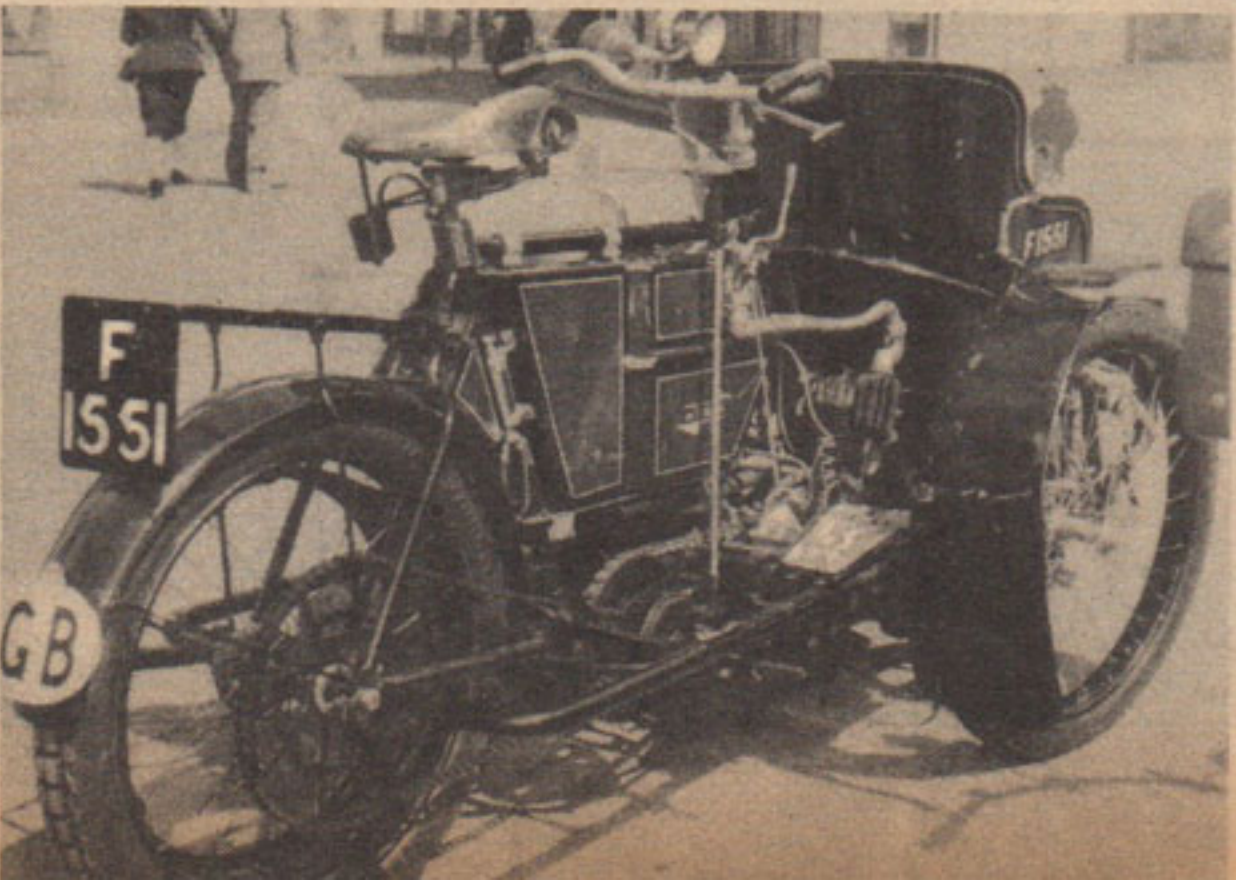


Une Triumph bien conservée.



Une Minerva 412 cm³ avec un vrai « panier ».

★
Le tricycle Quadrant possède deux cylindres, l'un de 250, l'autre de 350.



LE "PARIS RUN" DU SUNBEAM M.C.C.

modernes les encadrant sera orchestré au mieux avec horaire tenant compte de la nonchalance britannique.

La machine la plus remarquable était sans conteste la Wall Auto-Whell, moteur auxiliaire monté sur une troisième roue accolée à la roue arrière d'une bicyclette : cylindrée 114 cm³; les Anglais lui avait donné à l'époque, 1913, le surnom de machine mobile à couper le jambon.

Une moto qui eut de gros ennuis dans Paris, était une Rudge 500 cm³, de 1912, la première machine qui couvrit 60 miles (96 km) dans l'heure : aucune souplesse et pas d'embrayage. La technique de la mise en route sur béquille et pédalage vigoureux eut aussi son petit succès, de même la mise en route par manivelle (comme sur voiture); autre technique sur Velocette 206 cm³, de 1914, amusante : mise sur béquille, le pilote lance le moteur en faisant tourner la roue arrière à la main. Il y avait deux Sunbeam attelées à des side-cars, une 500 et une 750, toutes deux avec le célèbre carter de chaîne secondaire à bain d'huile, mais oui. (Certains ont réussi avec des modèles plus récents 100 000 km avec la même chaîne.) Gros succès aussi pour les side-cars en osier, d'où le nom encore utilisé aujourd'hui de panier.

Nous fûmes étonnés de la souplesse et de l'aisance de pilotage de toutes les Douglas, ce flat-twin longitudinal était vraiment en avance en son temps.

Deux motos qui circulaient dans Paris avec la plus grande facilité étaient la Dart de 1901, 195 cm³, et la Singer 1901, de 198 cm³, toutes deux d'énormes bicyclettes haut perchées. Le moteur de la Singer est logé dans la roue arrière. Lors du convoi vers la gare du Nord pour le retour, le pilote de la Dart eut l'agréable surprise de sentir son pédalier tourner brutalement par blocage de roue libre; la chaîne retirée ne l'empêcha pas de continuer gaillardement. Pour clore ce court aperçu technique signalons la présence d'une Singer 500 du T.T. de 1914.

Toutes nos félicitations à M. G. F. Little d'avoir osé faire cette sortie en territoire étranger, avec de si vieilles machines, et attendons la prochaine qui sera un nouvel exemple de l'amitié qui règne dans la grande famille motocycliste internationale.

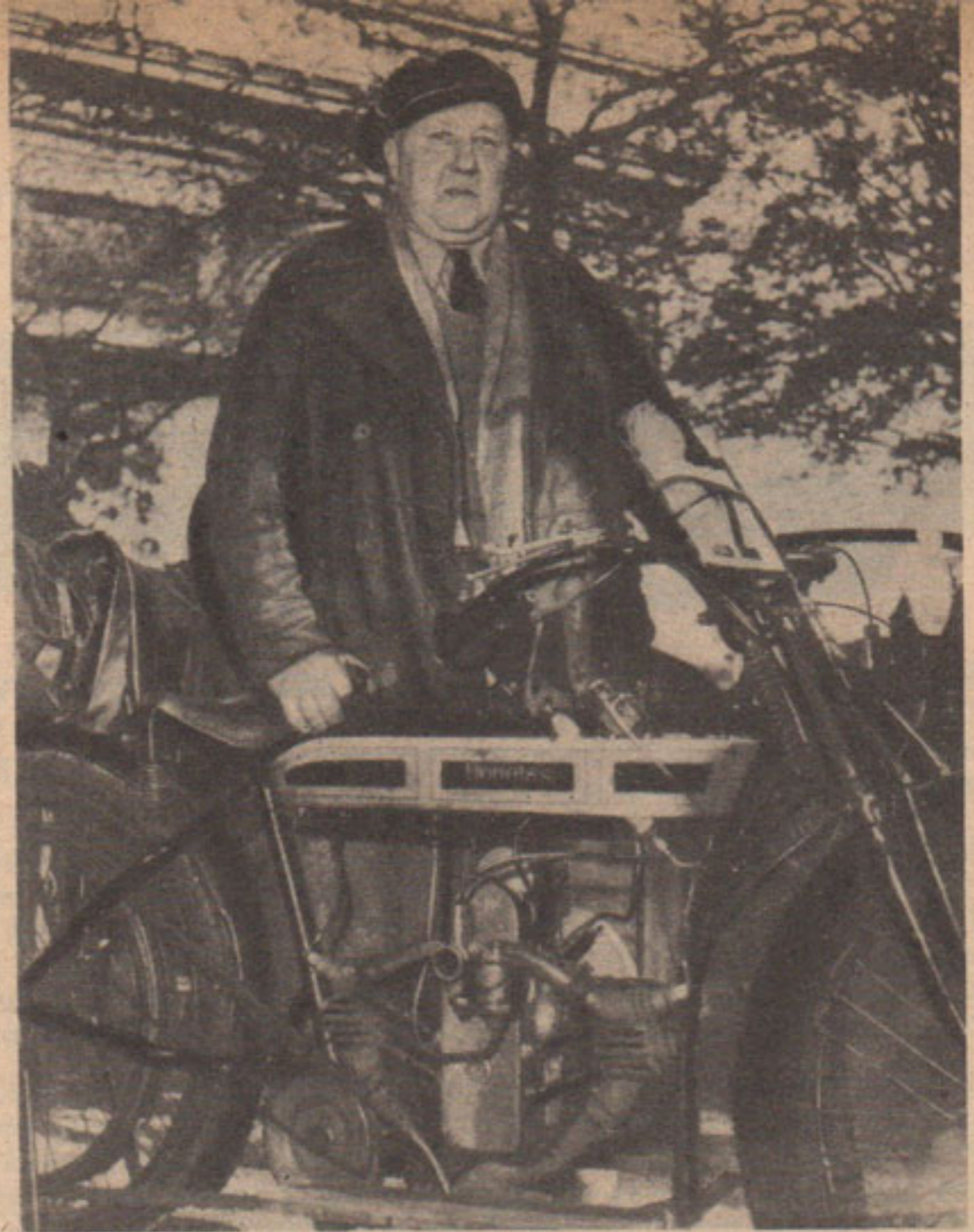
R. DOLICQUE.

SUNBEAM M.C.C. - "PARIS RUN"

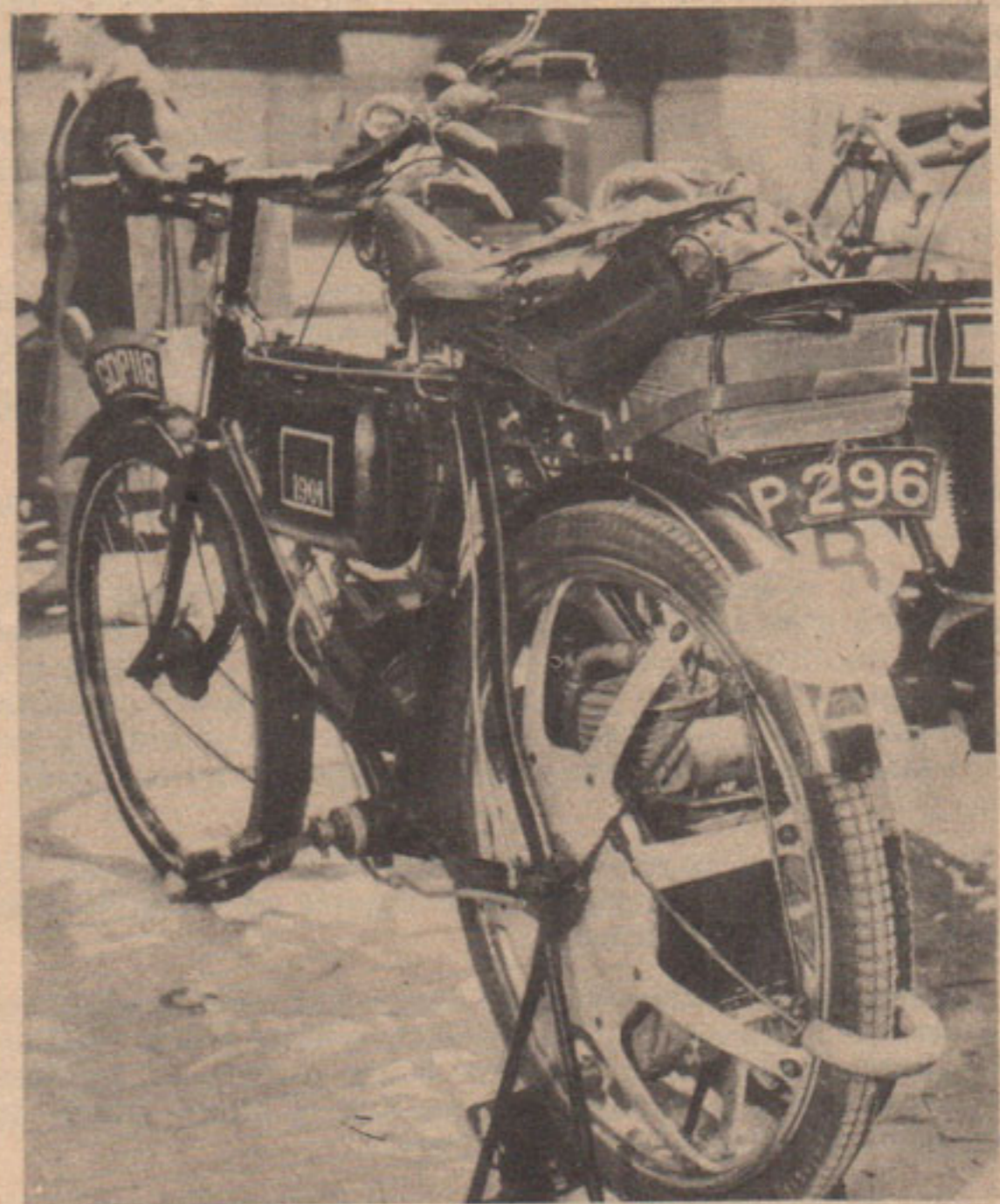
Liste des participants :

1. **Mrs E. Little, 1913, Wall Auto-Wheel, 114, cm³.**
Roue motrice auxiliaire s'adaptant à un cycle normal.
2. **J. Moore, 1901, Singer, 198 cm³.**
Roue arrière motrice.
3. **W. Searl, 1901, Dart, 195 cm³.**
4. **C.A. Rea, 1903, Buchet, 402 cm³.**
Un rare modèle d'origine française.
5. **N. Manby, 1904, Quadrant Forecar.**
Un curieux tricycle bicylindre, avec moteur de cylindrée unitaire inégale : 250 et 350 cm³.
6. **W. Grove, 1906, Triumph, 300 cm³.**
La plus vieille Triumph roulant en Angleterre.
7. **J.A. Whitmarsh, 1909, Minerva, 412 cm³.**
8. **G.F. Little, 1911, Triumph, 498 cm³.**
9. **W. Kitchen, 1911, Triumph, 498 cm³.**
Modèle autrefois apprécié des pilotes de Speedway, possède un moyeu arrière deux vitesses.
10. **C. Clowes, 1911, Triumph, 498 cm³.**
Modèle avec moyeu arrière trois vitesses.
11. **F.A.C. Bussey, 1912, Rudge, 499 cm³.**
La première machine qui atteignit les 96 km/h.
12. **W. Durrant, 1912, Triumph, 499 cm³.**
13. **D. Barlow, 1912, Rudge, 499 cm³.**
14. **D. Pickering, 1912, Premier, 499 cm³.**
Une machine très rare. Un système auxiliaire d'échappement aide au balayage du cylindre. Cette motocyclette a déjà parcouru de très longues distances.

15. **H. Appleby, 1912, Humber, 493 cm³.**
16. **D.W. Pearce, 1913, Bradbury, 550 cm³.**
17. **S.W. White, 1913, Triumph, 499 cm³.**
18. **D.C. Fawcett, 1913, Wanderer, (twin).**
Un intéressant twin d'origine allemande.
19. **G. de L. Easton, 1913, Premier, 349 cm³.**
20. **J. Dickins, 1913, Williamson.**
21. **C.P. Hayward, 1913, Douglas, 348 cm³.**
Le premier flat-twin en long.
22. **W. Moore, 1914, Douglas, 348 cm³.**
23. **K.G. Little, 1914, Juno, 269 cm³.**
Moteur Vickers deux temps.
24. **W. Lowe, 1914, Premier.**
25. **F. Harney, 1914, Velocette, 206 cm³.**
26. **D. Nowell, 1914, B.S.A. 557 cm³.**
27. **D.C.M. Houghton, 1914, Alldays Matchless, 500 cm³.**
Le démarrage du moteur s'effectue par une manivelle entraînant la roue arrière.
28. **J.G. Boulton, 1914, Rudge-Multi, 750 cm³.**
29. **E. Kennard, 1914, B.A.T. 750 cm³.**
Moteur J.A.P. bicylindre 750 cm³.
30. **W. Garrard, 1914, Royal Enfield, 750 cm³.**
31. **J. Griffith, 1914, Sunbeam (& sidecar) 750 cm³.**
La Rolls-Royce des motocyclettes. Moteur J.A.P. 750 cm³.
32. **E.E. Thompson, 1914, Sunbeam (& sidecar), 500 cm³.**
33. **S.F. Grant, 1914, Triumph, 550 cm³.**
34. **F. Hesk, 1914, Singer, 500 cm³.**
Modèle Tourist-Trophy.
35. **F.O. Bussey, 1914, Triumph, 550 cm³.**
36. **L. Wilson, 1902 Panhard et Levassor, 16 ch.**
La seule voiture engagée; elle obtint l'autorisation de participer à ce rallye motocycliste du fait que son propriétaire est membre du Comité du Sunbeam M.C.C. Le pilote T.W. Lightfoot, rendit une visite de courtoisie à la Maison Panhard.

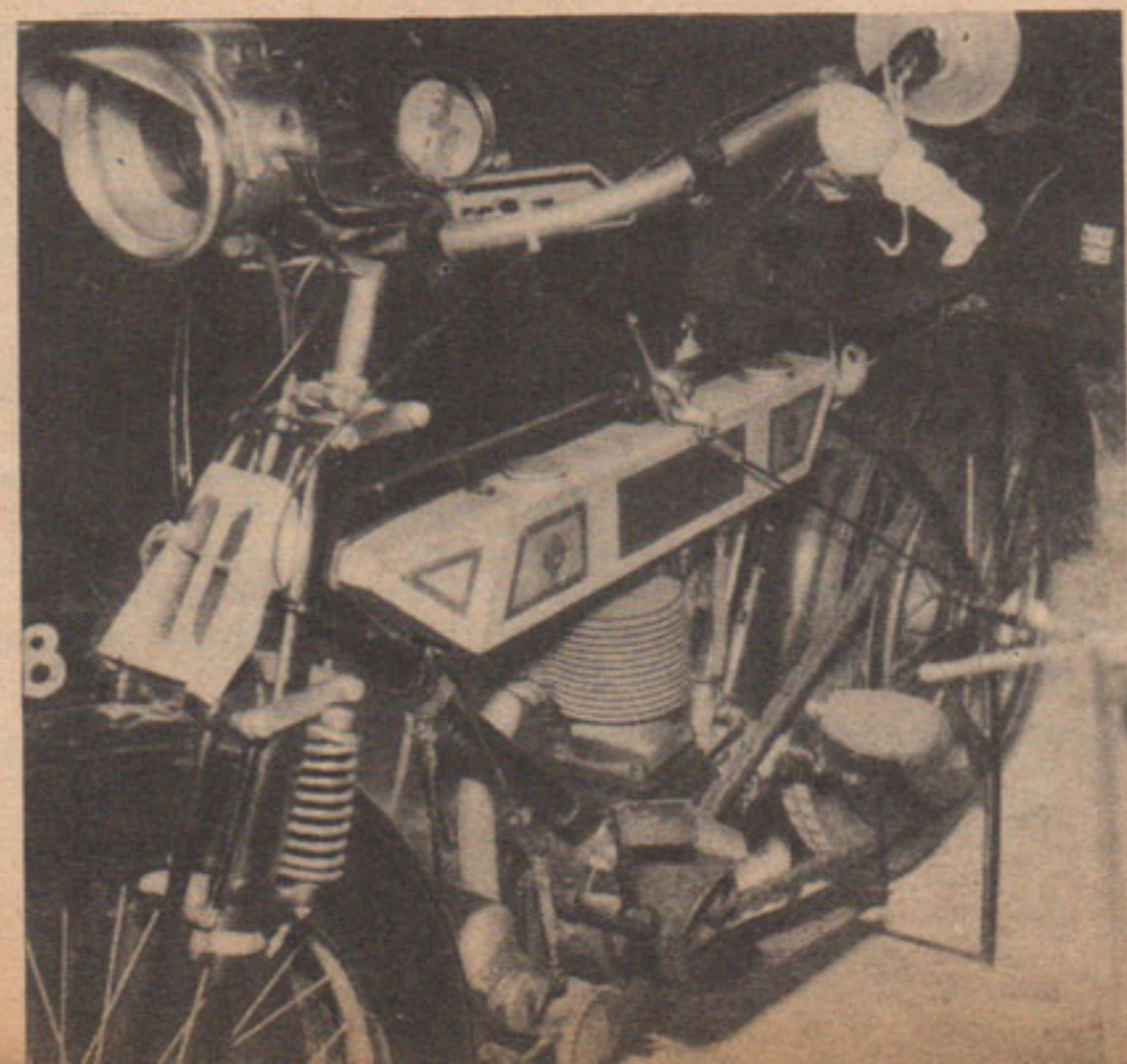


Une bicylindre Douglas 348 cm³ de 1914.



Une roue motrice Singer de 1908.

Triumph 498 cm³ de 1911.



voyages et itinéraires

TRAVERSER LA PERSE EN MOTOCYCLETTE est simple et économique. Je l'ai fait à raison de 4 000 fr. par semaine, y compris la nourriture et l'essence. Mais ne croyez pas qu'aucun problème ne se pose.

Ici, rien ne se passe de façon ordinaire. Je l'apprends le premier jour de mon voyage : je ne trouve pas le poste de douane. Cela peut paraître incroyable mais, dans cette partie du monde, c'est le touriste qui doit se mettre en quête de l'homme qui timbre les passeports. Fréquemment, il occupe un bureau sans aucune indication spéciale et qui, souvent même, se trouve à l'écart de la route.

Enfin, je mets la main sur le dispensateur du cachet. Sa première question est pour me demander si j'ai suffisamment d'argent pour traverser le pays. Je lui dis posséder 200 000 dracmas en billets (il faut vous dire que j'ai changé en Grèce 2 livres contre cette somme et la garde précieusement pour la montrer aux postes frontière). Ensuite, il veut savoir si j'ai un appareil photo car il est interdit de prendre des photographies en Perse. Sachant le mien bien caché, je lui réponds non. Cela m'évite la pose des scellés mais il paraît qu'en donnant un pourboire, l'employé s'arrange pour que la ficelle des scellés soit assez lâche pour libérer tout de même l'objectif.

Je suis rattrapé au poste frontière par un Anglais et sa femme qui ont une 350 B.S.A. et se rendent également en Australie. Nous nous mettons d'accord (à ma grande joie) pour poursuivre le voyage ensemble.

Depuis mon départ, je pensais bien rencontrer d'autres motocyclistes allant dans la même direction et, franchement, je ne crois pas que j'aurais été aussi loin si j'avais su devoir effectuer ce voyage seule. Ce couple d'Anglais, Mick et Maggie, voyage dans les mêmes conditions que moi, c'est-à-dire, tente, sac de couchage, popote.

Nous partons donc pour la ville prochaine où, paraît-il, il y a une banque (chose assez rare).

En entrant à la banque, je m'aperçois qu'à un guichet on paye 78 rials pour 1 livre tandis qu'au guichet d'à côté c'est 240 rials. Inutile de vous dire vers quel guichet je me dirige. J'apprends alors que la banque charge des personnes étrangères à cet organisme d'acheter des devises au marché noir. Dans le cas présent, la personne faisant ce genre de transaction occupe un bureau dans la banque !

La traversée de ce pays est dans l'ensemble merveilleuse. Une partie du territoire est montagneuse, une autre un véritable désert et une autre verte de végétation.

Les routes sont généralement assez mauvaises, mais, malgré tous les bagages que je transporte, la suspension arrière à bras oscillants rend les choses supportables. Sans une bonne suspension, les routes de Perse casseraient la machine et useraient le pilote. Quelle différence entre les routes et les tapis de Perse !

Les prix pratiqués sont très bien pour les pauvres voyageurs. Pour 50 fr., on vous donne 10 œufs, et pour 100 fr. vous pouvez acheter un poulet. Évidemment, il faut le vider et le plumer mais ça vaut la peine.

Un jour, j'essaie de photographier un Persan qui ressemble étonnamment à Charlie Chaplin mais, effrayé, il détale à toutes jambes. Beaucoup de Persans ont peur d'être pris en photo. Ils pensent que leur image ira dans la « petite boîte » et qu'après cela je posséderai leur âme. Photographier les femmes est encore plus dangereux. Elles peuvent appeler la police au secours avec force hurlements.

En Perse, les policiers contrôlent les étrangers sur la route. Je suis arrêtée souvent et, à chaque fois, il me faut montrer mon passeport, ce qui me donne envie de leur jouer un tour. A un de ces arrêts, au lieu de donner mon passeport, je tends mon permis de conduire international et les deux passeports de mes amis. Il me rend mon document avec le sourire mais commence à discuter au sujet de la photo figurant sur un des passeports. Puis, au bout de quelques minutes, nous laisse partir, ce qui prouve que le principal est bien d'avoir un papier, quel qu'il soit !

Après différents arrêts de ce genre, au cours desquels j'ai d'ail-



LONDRES - ME

OU LE VOYAGE D

PANNEAUX DE
SIGNALISATION
POSÉS
SANS DOUTE
PAR DES
HUMORISTES
DE LA
R.A.F.



leurs l'occasion de dépanner, le même jour, deux motocyclistes indigènes poussant leur machine (il s'agissait de bougies encrassées mais les Persans en général ignorent tout de leur véhicule), j'arrive à Téhéran où je suis accueillie d'une façon splendide.

Nous entrons à Téhéran, recouverts tous les trois de poussière. Nous « tombons » sur le directeur du stade municipal. Il nous emmène au stade et nous donne des lits dans la loge du Shah. Nous

nous sentons comme des « rois ». Puis, il nous invite dans un des meilleurs restaurants de la ville, avec nos motocyclettes. Nous pénétrons dans le restaurant sur nos machines, passons entre deux tables occupés par des dîneurs. Après nous être excusés, un coup de poignée tournante et nous franchissons la salle principale. Heureusement, nos machines ne consomment pas d'huile car, sans cela, les consommateurs auraient pu se plaindre de la fumée. Sur-tout qu'il s'agit d'un des restaurants les plus cotés de Téhéran. (Il faut dire que cette idée vient de notre cicérone qui, craignant les voleurs, a absolument voulu que nous rentrions nos motos.) Puis des journalistes arrivent et prennent des photos qui paraissent le lendemain dans quatre journaux et trois magazines.

J'aime beaucoup nager et dans le stade il y a une piscine, mais le directeur m'avertit qu'à Téhéran il est interdit aux hommes et aux femmes d'utiliser la même piscine ensemble.

Après quelques jours de repos, nous quittons Téhéran et, auparavant, remercions notre hôte pour sa gentillesse. Il nous répond que c'était son devoir et est désolé que son hospitalité ait été aussi misérable !

L'hospitalité en Perse va d'un extrême à l'autre. On m'a jeté plus de pierres que partout ailleurs et j'ai eu également plus d'invitations que dans n'importe quel autre pays. Plus d'une dizaine de fois des camions se sont arrêtés à notre hauteur et les conducteurs nous ont offert des pastèques gratuitement. Mais il est bien rare d'avoir pu passer un village sans qu'un des habitants nous lance au moins une pierre.

En Perse, pour un voyageur, il y a deux problèmes principaux. Le premier est celui de l'eau. Il est difficile de choisir un ruisseau qui ne soit pas contaminé. Je me rappelle qu'une fois, m'étant arrêtée pour demander à un homme où je pourrais trouver de l'eau

Un autre conseil. Si vous voulez voyager en Perse, ne portez jamais de barbe. Si vous êtes barbu, les indigènes penseront automatiquement que vous êtes médecin et, dès que vous vous arrêterez, vous serez entouré par des quantités de malades. Mick est entré en Perse avec une barbe mais, après avoir été attaqué de la sorte dans cinq ou six villages, il y a renoncé. Mais, c'est peut-être un endroit rêvé pour un étudiant voulant s'exercer. Si vous avez une barbe, les Persans vous laisseront même les opérer.

On m'a souvent demandé ce que cela coûtait pour effectuer un



L'ORIENT MYSTÉRIeux

LBOURNE en 500 B. S. A.

'UNE JEUNE FILLE MODERNE

par Jean Paulsen. (Suite.)

potable (quel langage ai-je donc utilisé ? J'ai simplement fait voir mon seau en toile), il me désigna un ruisseau qui ressemblait plus à un caniveau se dirigeant vers un égout qu'à de l'eau de source. En effet, un homme était baissé et buvait à même le courant et, à quelques mètres au-dessus de lui, il y avait un restaurateur qui y vidait l'eau de vaisselle. La seule solution est d'employer des pastilles de purification et je m'en sers tout le temps.

Le deuxième problème particulier à la Perse est celui des clous. La traversée des villages est d'un grand risque car les rues sont pleines de toutes sortes de débris.

Au cours de mon voyage, en Perse j'ai ramassé pas moins de douze clous et tous dans le pneu arrière. Réparer la chambre à air sur ma machine est malgré tout un travail assez facile. La roue arrière s'enlève en dévissant l'écrou et, par une coïncidence heureuse mon pneu arrière s'en va comme s'il était six fois trop grand.

Je n'ai jamais été retardé plus d'une heure par un pneu crevé.

Si, il y a une exception à cette règle, c'est le jour où je suis tombé en panne près de la tombe de Omar Khayyam. Un passant m'a offert d'effectuer cette réparation à ma place, mais il a mis beaucoup plus longtemps que moi. (Sans doute par manque d'habitude !)

Dès que l'on mentionne à un Persan que l'on va en Afghanistan, il vous prodigue toutes sortes de conseils et il vous dit que les Afghans coupent la gorge des gens aussi facilement que l'on épluche une pomme. Ce genre d'information nous a été donné de nombreuses fois et vous pouvez imaginer ce que nous ressentions en passant la frontière.

CONTROLE
SUR LA
ROUTE

voyage comme le mien dans ce pays. Si vous vivez sous la tente, faisant vous-même votre cuisine et en évitant d'acheter des souvenirs trop coûteux, il faut compter environ 16 000 à 18 000 fr par mois. Eventuellement, cela vous coûtera un peu plus car vous verrez peut-être des « occasions » dans un magasin.

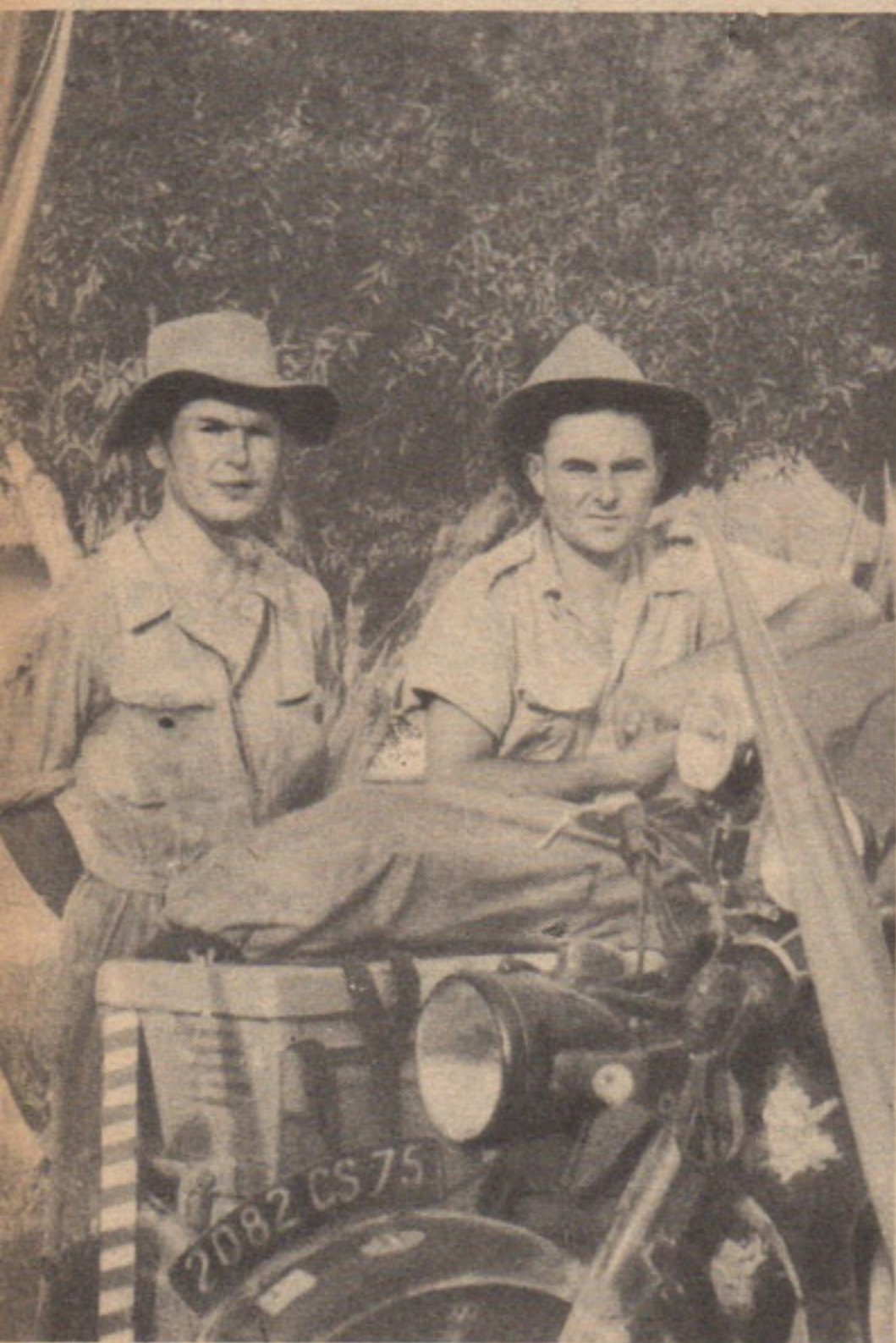
(A Meshed, une ville près de la frontière russo-afghane, j'ai acheté un manteau en peau de mouton pour 900 fr. Il est décoré de dessins persans entièrement faits à la main.)

N'importe qui peut voyager de cette façon économique. Il suffit d'avoir une moto qui ne vous laissera pas « tomber », le courage de se libérer des routines de la maison et le désir de s'évader.

(A suivre.)



expédition Cavally



VOIR Nos 136-138-139-140-142-144.

Bien des choses se sont passées depuis que nous ne vous avons envoyé de nos nouvelles. Non pas que nous ayons fait un grand kilométrage, mais par la diversité des événements qui nous sont survenus. Après avoir traversé la Guinée, y compris la zone forestière de Kissidougou à N'Zérékoré, nous sommes passés au Libéria par l'unique piste qui traverse le pays du Nord au Sud (douane de Ganta). Là, malgré les recommandations que nous avons et le genre sportif de notre visite, il ne nous a pas fallu moins de deux jours à la douane libérienne en discussions et formalités pour qu'on nous laisse le libre passage (et encore, grâce à l'intervention du consul libérien en Guinée française qui n'hésita pas à faire 200 km pour venir nous dépanner sur place).

Nous sommes d'abord descendus par Firestone et Robertsfield, où nous avons pu procéder, dans les ateliers des Américains, à quelques soudures et réparations sur nos machines. A Monrovia, capitale du Libéria, nous avons été reçus par l'Ambassade de France et par tous les Blancs de ce fichu pays. Le ministère de l'Intérieur libérien nous ayant fait un laissez-passer pour voyager dans l'arrière-pays, nous sommes partis ensuite vers l'Ouest du côté des mines de fer de Bomi-Hills, région où il y avait d'intéressantes constatations à faire sur des questions de sorcellerie et de meurtres rituels. Ensuite, la côte de Monrovia à Harper étant parfaitement impraticable, nous avons cherché un autre itinéraire possible pour pénétrer dans l'intérieur vers l'Est et rejoindre la Côte-d'Ivoire. Nous sommes donc remontés au Nord du pays et avons gagné la petite agglomération de brousse de Tappita avec quelques difficultés. Ensuite, cette région étant particulièrement pluvieuse et la saison des pluies commençant, nous avons dû attendre plusieurs jours avant d'avoir une éclaircie au travers des tornades.

Et nous avons quitté Tappita à travers la forêt par des petites sentes pas trop mauvaises mais où il y avait beaucoup de ponts inexistants ou coupés qu'il a souvent fallu refaire. Nous allions évidemment beaucoup moins vite qu'à pied dans cette région. Nous sommes arrivés, en allant droit vers l'Est à la boussole, en pleine forêt dense dans laquelle nous circulions sur des sentes très étroites dans une pénombre où la photo était généralement impossible. Bientôt, nous sommes parvenus dans une région accidentée où il y avait des à-pics à grimper à quatre pattes et impraticables en moto même au treuil. C'est alors que, trompés par les cartes (qui sont toutes fausses), nous sommes arrivés au village libérien de Throphleh situé sur la rivière Nuon, qui, en principe, d'après les cartes, aurait dû faire la frontière. En réalité, la frontière se trouvait à 15 km plus loin sur une petite rivière nommée Nimöy-Daim (et 15 km dans cette zone, cela représente une demi-

journée de marche à pied très pénible). Nous avons donc laissé nos motos au village de Throphleh et sommes partis à pied en direction de l'Est et de Toulépleu situé en Côte-d'Ivoire française.

Au départ de Tappita, nous avons avec nous deux guides Ghyo libériens dont l'un parlait assez bien l'anglais. Le second nous laissa carrément « tomber » dès les 10 premiers kilomètres, estimant que le travail était trop dur et qu'il y avait trop de risques (les Noirs n'aiment pas traverser cette région, il y a trop de lieux « totems » où les Diables auxquels ils croient, leur cherchent, paraît-il, des ennuis et ils ont une peur terrible).

Nous avons donc continué avec le guide qui nous restait et qui était assez sympathique. Après trois jours de marche à pied très fatigante à travers la forêt primaire, nous sommes arrivés au village français de Klobli en Côte-d'Ivoire. Un Français, mineur et chercheur d'or, qui prospecte la région et se trouvait dans ce village indigène fut fort surpris de voir arriver deux Blancs, sales, déchirés et mal rasés, accompagnés d'un seul porteur noir, par une piste où, paraît-il, depuis plus de dix ans, pas un Blanc n'était arrivé. Ensuite, nous sommes allés jusqu'à Toulépleu, petit chef-lieu de subdivision de Côte-d'Ivoire. Nous avons été particulièrement bien reçus. Il y avait justement une fête dans le pays (très genre « sous-préfecture ») au cours de laquelle on en profita pour nous montrer comme des animaux curieux... Ce dont nous nous serions bien passés...

Le lendemain, nous repartions à pied vers le Libéria à travers la grande forêt, couchant et mangeant dans les cases indigènes dans des villages où la population était très méfiante mais pas antipathique.

Au bout de deux jours de marche, nous avons retrouvé nos motos au village libérien de Throphleh et sommes repartis vers l'intérieur du Libéria pour rejoindre Tappita. Nous sommes ensuite revenus en France (Côte-d'Ivoire) par Danané et Toulépleu en faisant un itinéraire total de :

Libéria :

- 700 km de pistes automobilisables ;
- 300 km de sentes forestières en motos ;
- 60 km à pied en territoire libérien (grosse forêt primaire).

Territoire français limitrophe (Côte-d'Ivoire) :

- 50 km à pied ;
- 10 km en camions ;
- 400 km en moto sur pistes automobilisables.

Nous voici donc revenus à Toulépleu, où nous sommes hébergés chez un commerçant français, chercheur d'or et mineur et où nous avons établi un véritable quartier général : la région étant

particulièrement intéressante (tant du côté libérien que du côté français) et notre expédition n'étant pas seulement un raid mécanique mais aussi une mission d'études, nous rayonnons dans cette zone de forêt dense, à pied la plupart du temps, parfois aussi avec une jeep qui a été mise à notre disposition, ce qui nous a déjà permis de voir des choses particulièrement intéressantes du point de vue ethnographique. Nous avons même pu faire quelques bandes de film sur des sujets locaux.

Dans quelques jours, nous allons aller faire une reconnaissance en canot sur le fleuve Cavally, puis, par la suite, nous descendrons en territoire français vers Taï, Grabo, Tabou et Bliéron, passant parfois de l'autre côté du fleuve en territoire libérien, quand ce sera possible, avec les motos.

D'une façon générale, nous sommes très mécontents de l'accueil « administratif et chicanier » qui nous a été fait souvent par les autorités libériennes (sauf à Monrovia) et nous avons envoyé une protestation officielle à M. Ennery Knight, ambassadeur de Libéria à Paris ainsi qu'une note à M. le Chargé d'affaires de France à Monrovia. Nous avons d'ailleurs communiqué cette correspondance à plusieurs journaux parisiens et il est possible qu'elle soit prochainement reproduite dans la Presse française.

Du côté mécanique, les machines continuent évidemment à souffrir. N'ayant plus de suspension à mon side-car, le châssis casse assez souvent et n'est plus qu'un amas de soudures. Le châssis B.M.W. du side-car à Ciret semble beaucoup mieux se comporter et les ressorts à lames de ce châssis semblent bien préférables aux barres de torsion trop fragiles du châssis Zündapp. Nous avons aussi très souvent des ennuis avec nos deux carburateurs (Solex allemand) qui n'ont pas de réglage à main (seul, le changement de gicleur est possible). Ces carburateurs ne donnent plus un bon mélange dès qu'ils sont un peu encrassés, de même que le matin, avec la brume persistante qui règne dans cette région humide, ils sont embués de gouttelettes et il faudrait, pour bien faire, les démonter avant chaque départ matinal. Du côté moteur, nous n'avons encore pas eu de gros ennuis sauf une soupape grillée sur ma machine. Nous en sommes au km 12 000 dont 3 000 de goudron, mais nous estimons que les 9 000 autres kilomètres valent environ le triple d'un kilomètre équivalent sur goudron.

Dans l'ensemble, sauf pour la mécanique qui nous a donné bien du souci jusqu'à maintenant, nous sommes assez satisfaits de notre voyage. Nous avons déjà groupé de nombreux films et documents, envoyé de nombreuses notes. Du point de vue sportif, nous avons réalisé le premier Paris-Monrovia à motocyclette et venons d'en demander l'homologation officielle à la Fédération Française de Motocyclisme.

Nous espérons bien que nous terminerons la seconde partie de ce voyage et que ce Paris-Monrovia deviendra, au retour : Paris-Monrovia-Paris.

C. MAHÉ.

Deux incidents

l'un mécanique, l'autre physique, retardent l'expédition "Cavally"

Après avoir quitté l'épaisse forêt libérienne et ivoirienne qu'ils ont en partie traversée, après avoir effectué l'inférieur trajet Taï-Pata le long du fleuve Cavally, Mahé et Ciret qui avaient été chaleureusement accueillis à Abidjan, capitale de la Côte-d'Ivoire, par les autorités civiles et militaires ont quitté cette ville le 2 mai. Après 80 km sur la belle route goudronnée (la dernière pour eux avant de retrouver l'Algérie) le différentiel de Mahé se bloqua net dès l'arrivée sur la « tôle ondulée » et la machine dut regagner Abidjan remorquée par celle de Ciret. Lorsque le pont arrière fut démonté, on s'aperçut que le gros pignon de différentiel qui donne l'entraînement à la roue arrière de la moto avait trois dents de broyées. Il était apparemment impossible de continuer d'autant plus que les deux coéquipiers n'avaient pas la rechange de cette pièce, bien qu'ils soient munis de 80 kg de pièces de rechange. Mais chacun sait combien la mécanique Zündapp est abondante et compliquée et il n'est tout de même pas possible d'emporter une moto de rechange, d'autant plus que les deux machines de l'expédition Cavally n'avaient pas coûté moins de 250 000 francs au total, rien que pour la réparation des deux moteurs et l'achat de certaines pièces indispensables.

Par un truc astucieux, Ciret, le mécano de l'équipe, enleva purement et simplement le pignon cassé, et le différentiel fut remonté sans cette pièce. Seule la roue du side-car restait donc tractée. Un télégramme fut envoyé à Paris, demandant l'envoi du pignon à Ouagadougou, à 1 300 km d'Abidjan, ce qui permettait aux voyageurs de gagner un peu de temps plutôt que d'attendre interminablement à Abidjan. Et les deux side-cars remontèrent sur Ouagadougou. Ils sont actuellement à Diébougou et ont parcouru 1 000 km. « Voyage infernal nous dit Mahé, la roue du side étant seule tractée et le « pincement » n'étant pas possible sur un side de ce genre, je suis constamment tiraillé à gauche par la poussée de la roue de droite. A tel point que dans certaines côtes à plus de 30 %, alors qu'il fallait donner toute la puissance à la machine, j'ai été envoyé plusieurs fois dans le fossé à gauche de la route : il fallait ensuite remorquer mon side avec l'autre machine pour l'en sortir. J'ai fait les deux dernières étapes (sable et tôle ondulée) en attachant mon guidon à droite par une corde, de cette façon,

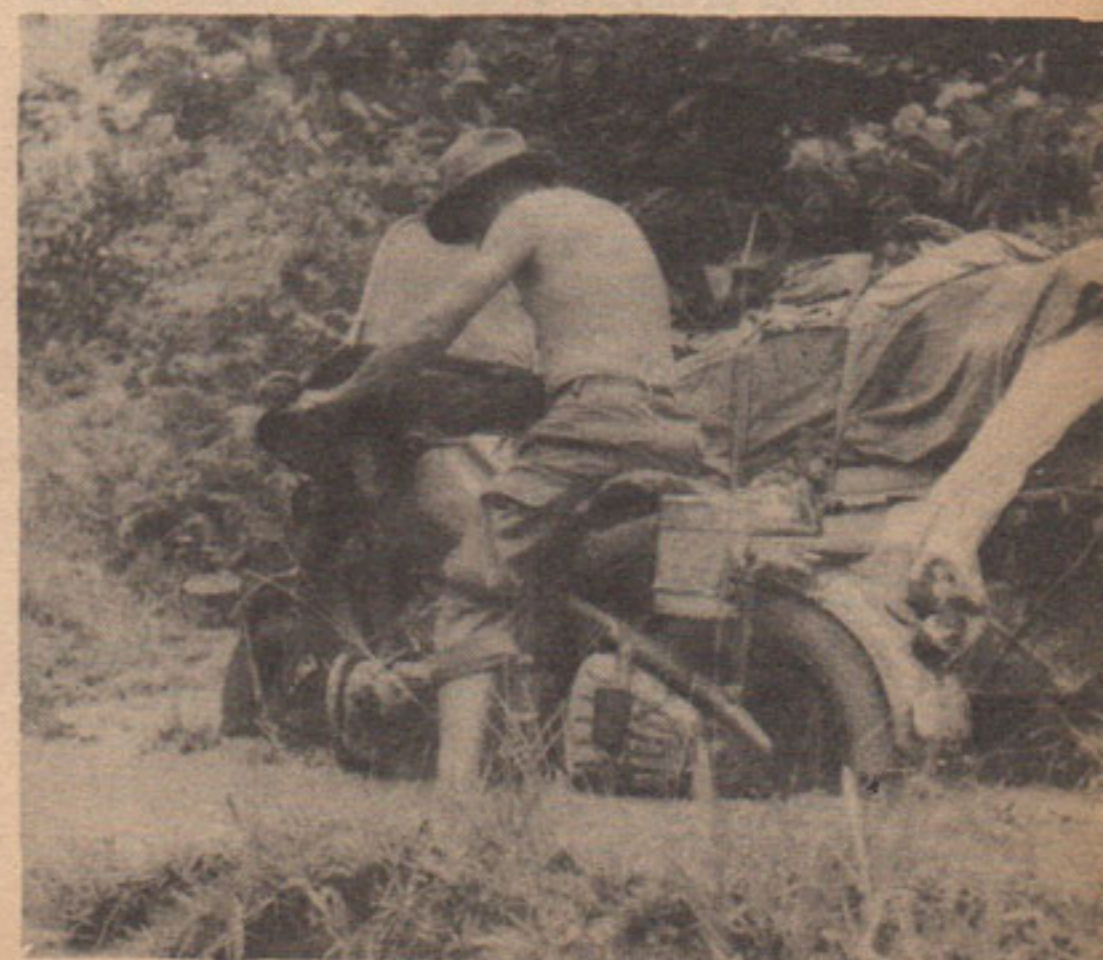
la machine est sollicitée un peu moins vers la gauche. Inutile de dire que je suis arrivé à Diébougou, après ces 1 000 km, avec les bras, les poignets et les épaules enkylosés. »

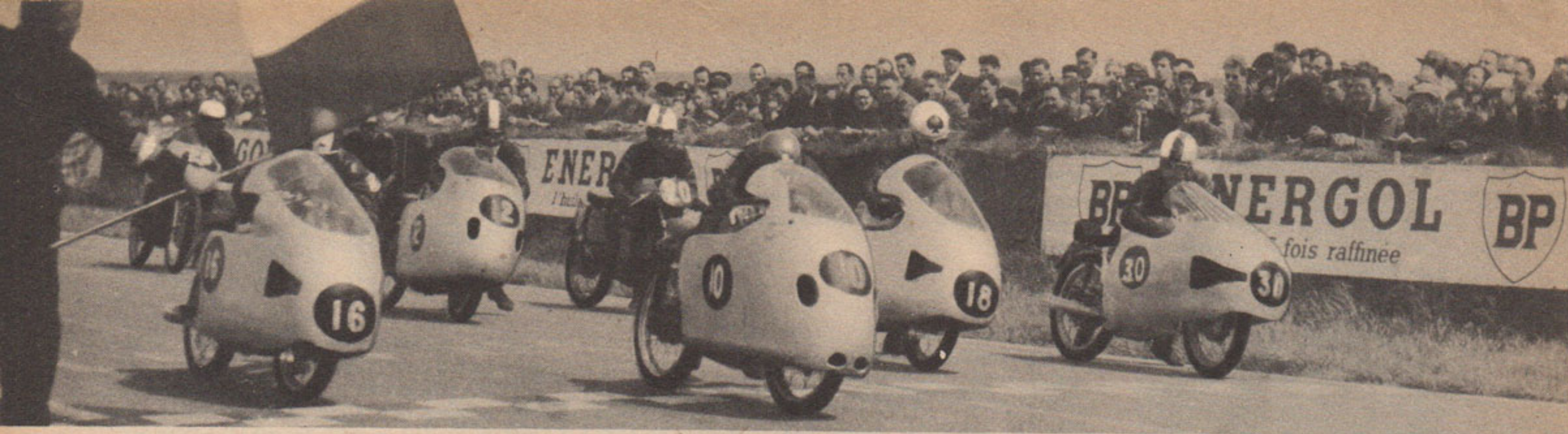
* *

Très intéressante région que cette savane du pays Lobi où vit une des races les plus primitives d'A.-O.F. Après notre séjour prolongé dans la zone de grosse forêt primaire où nous étions bien souvent dans une pénombre continue, où il nous fallait la nuit étendre une bâche sur la boue du poto-poto pour y dormir, nous étions tout heureux de revoir le ciel bleu de la Haute-Volta, une atmosphère plus claire et une température plus chaude mais moins humide.

* *

C'est malheureusement cette charmante région qui fait frontière avec la Gold Coast qu'a choisi Ciret pour tomber malade. Il est en effet alité depuis quarante-huit heures avec une fièvre qui a atteint 40° C et descend maintenant à 38,5° C, dans une case de passage du petit chef-lieu de subdivision de Diébougou où il n'y a que trois ou quatre Européens. « Bien que nous ayons trouvé presque partout bon accueil, nous n'avons pas eu à Diébougou, l'aide que nous aurions souhaitée de la part de nos compatriotes. Seul, le médecin noir, et nous lui présentons par ces lignes toute notre reconnaissance, s'est dérangé et est venu faire une piqûre au malade. Quant aux quelques Blancs, très occupés par leurs affaires et leur vie administrative et papassière, nous sommes encore à attendre leur visite », nous écrit Mahé, qui naturellement, pour la circonstance s'est déguisé en infirmier et fait au malade les tisanes indigènes qu'il réclame. Lorsque le mauvais souvenir en sera effacé, il restera pour eux une anecdote passionnante, mais actuellement il s'agit de faire tomber la fièvre et de poursuivre jusqu'à Ouagadougou où, si la pièce de rechange est arrivée, il leur sera possible de faire la réparation qui s'impose avant de se diriger vers l'Est, par Niamey et Zinder, pour remonter ensuite par le Sahara qu'ils devront traverser en plein été après la fermeture administrative des pistes.





GRAND PRIX DE FRANCE A REIMS

CETTE épreuve a mis une fois de plus, et durement, l'accent sur la nécessité de choisir entre deux formules : ou adapter les circuits aux machines, ou adapter les machines aux circuits.

Les Italiens sont les tenants de la première, tandis que les Anglais optent farouchement pour la seconde.

Chaque thèse a ses partisans, qui se prévalent d'arguments qu'ils pensent logiques et apportent la solution la meilleure à un problème difficile.

Il faut améliorer les circuits, estiment les Italiens, car ils ne correspondent plus aux possibilités grandissantes des machines d'usine, et deviennent une source de risques graves pour les pilotes.

La machine de course, rétorquent les Anglais, ne doit pas être un engin ultrasécial, auquel ne conviennent que des parcours spéciaux mettant seule en valeur la puissance, mais un engin routier, qui doit s'adapter au maximum à un circuit routier, avec tout ce qu'il comporte de bon et de mauvais.

Il semble qu'en toute logique, la formule anglaise soit la plus constructive; ne nous a-t-elle pas déjà valu des progrès considérables dans la tenue de route, et l'école britannique, dans ce domaine, n'a-t-elle pas été fidèlement suivie par tous les constructeurs?

Mais, répétons-le, ce problème est difficile, car c'est à peu près au nom des mêmes raisons que les adversaires aboutissent à des conclusions différentes.

Notre collaborateur R. Dolicque analyse par ailleurs, avec pertinence, les risques que comporte la formule illustrée par le G.P. de France, et ces risques, nullement exagérés, risquent de faire stagner la compétition internationale dans une impasse.

N'est-il pas curieux, d'autre part, de constater que la F.F.M., qui avec empressement avait suivi l'idée absurde entre toutes de réduire la vitesse en diminuant les cylindrées, soit la première à choisir le circuit le plus rapide pour le G. P. de France, et à puérilement tirer parti de la publicité qu'offrent les 200 km/h dépassés en ligne droite? L'organisation d'un G.P. pose certes un lourd problème financier, mais doit-il faire oublier le problème sportif?

La sensationnelle victoire de Collot, au circuit de Gênes, devant trois quatre-cylindres Gilera, pourrait fournir la réponse.

R. COURT.

Les courses

125 cm³

La confrontation Mondial-M.V. s'annonçait passionnante. Provini avait réussi le

meilleur temps à l'entraînement en 3' 26" 6/10 à la moyenne de 144,657 km/h; mais Taveri et Ubbiali n'étaient pas loin. Dès le départ, Taveri prend le commandement et mène durant un tour, tandis que Provini, grand favori, rate son démarrage et passe très attardé. Aux second et troisième tours, Ubbiali mène, mais Ferri, sur Mondial, prend avec autorité la tête au quatrième tour. Très à l'aise, et sensiblement plus vite que son rival direct Ubbiali, il réussit à se détacher et bat plusieurs fois le record du tour, l'établissant finalement en 3' 16" 8/10, avec une moyenne de 151,861 km/h.

Au onzième et avant-dernier tour, le Mondial casse, et Ferri doit abandonner la victoire à Ubbiali et sa M.V. Taveri se classait second, Lattanzi troisième tandis que Provini, après une belle remontée, soufflait la quatrième place à Copeta. Chez les privés, Krebs, sur Mondial, réglait un peloton de M.V. qui effectuèrent toute la course roue dans roue.

Les luttes seront dures entre Mondial et M.V. pour le Championnat du Monde, les machines étant sensiblement de valeur égale. Ceci promet du beau sport dans cette catégorie qui sera certainement la seule à présenter une quelconque animation.

Résultats

1. Ubbiali (M.V.) les 100,167 km en 40' 29" 8/10, (moyenne 147,598 km); 2. Taveri (M.V.) 40' 48" 6/10; 3. Lattanzi (Mondial) 40' 48" 7/10; 4. Provini (Mondial) 41' 0" 6/10; 5. Copeta (M.V.) 41' 39" 4/10; 6. Ferri (Mondial) à 1 tour; 7. Krebs (Mondial) à 2 tours; 8. Webster (M.V.); 9. Kronmuller (M.V.); 10. Scheydhauer (M.V.).

350 cm³

Les 350 démarrèrent avec la pluie et un vent assez violent. Les Guzzi, avec Dale, Kavanagh et Colombo, prirent immédiatement le commandement, et attendirent tranquillement Agostini qui, ayant loupé son départ, remontait à une cadence stupéfiante et rejoignait le trio de tête au septième tour. A ce moment précis, Kavanagh se retirait, Dale et Agostini augmentent l'allure et lâchent Colombo, moins vite sur une machine d'usine 1953. Les deux leaders descendent à tour de rôle le record du tour, qui reste finalement la propriété d'Agostini en 3' 2" 1/10, à la moyenne de 164,210 km/h.

Alors que l'on attendait la victoire de Dale, c'est Agostini qui l'emporte au sprint. De toutes façons, Guzzi ne risque rien pour le Championnat du Monde, étant la seule usine à concourir.

Chez les privés, une lutte opiniâtre mit aux prises Murphy sur A.J.S., Collot et

Storr sur Norton. Ces trois pilotes ne devaient se départager que sur la ligne d'arrivée.

Autre duel, celui qui opposa Haldeman sur sa Norton carénée à Flahaut également sur Norton. Ce dernier devait finalement l'emporter.

Goffin, sur une Norton très rapide, terminait quatrième, immédiatement derrière les pilotes d'usines.

Résultats

1. Agostini (Guzzi, pn. Avon) les 200,328 km en 1 h 16' 16" 5/10, moyenne 156,729 km
2. Dale (Guzzi) 1 h 16' 17 7/10; 3. Colombo (Guzzi) 1 h 17' 50" 3/10; 4. Goffin (Norton) 1 h 18' 46" 3/10; 5. Murphy (A.J.S.) 1 h 19' 9" 6/10; 6. Collot (Norton) 1 h 19' 10"; 7. Storr (Norton) 1 h 23' 52"; 8. Flahaut (Norton) à 1 tour; 9. Fitton (Velocette); 10. Bohrer (Parilla) à 2 tours; 11. Wood (Norton); 12. Haldeman (Norton); 13. Whelan (A.J.S.) à 3 tours; 14. Guérin (Norton).

500 cm³

Les Guzzi ne prennent pas le départ. L'on pouvait espérer une lutte Gilera-M.V., mais les événements démontrèrent la nette supériorité en vitesse des machines d'Arcore.

Les Gilera avaient été distribuées comme suit: à Duke la plus rapide, à P. Monneret la seconde, à Liberati la troisième, moins vite que celle de Monneret, et la plus calme pour Armstrong. Le classement durant la course refléta exactement les possibilités de chaque quatre-cylindres.

Nous ne dirons rien sur le phénomène Duke, pilote exceptionnel, qui une fois de plus domina d'une façon absolue, établissant un nouveau record du tour à 187,964 km/h.

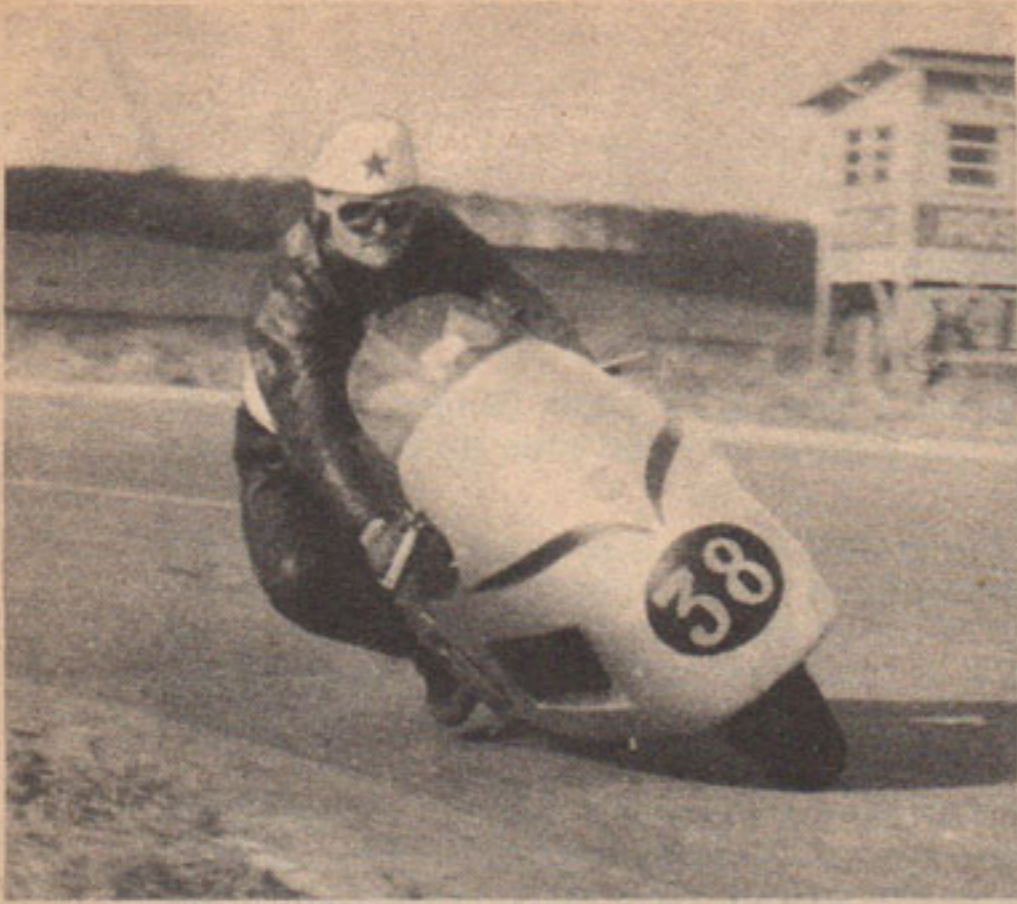
P. Monneret, second jusqu'au vingt-quatrième tour, où une rupture de chaîne le contraignait à l'abandon, démontra sa parfaite maîtrise sur les circuits rapides. Liberati et Armstrong tournèrent sans être inquiétés, et finalement le trio Gilera termina avec un tour d'avance sur la première M.V., pilotée par Forconi, Bandirola ayant cassé à mi-course.

Après l'abandon de Goffin, Collot finissait premier des privés, à trois tours.

Résultats

1. Duke (Gilera, pn. Avon) les 250,410 km en 1 h 22' 52" 8/10, moy. 180,298 km; 2. Liberati (Gilera) 1 h 24' 53"; 3. Armstrong (Gilera) 1 h 25' 15" 2/10; 4. Forconi (M.V.) à 1 tour; 5. Collot (Norton) à 3 tours; 6. Dauwe (Norton) à 4 tours; 7. Camathias (Norton); 8. Beauvais (Norton) à 5 tours; 9. Bayle (Norton); 10. P. Monneret (Gilera) à 8 tours; 11. Bandirola (M.V.) à 10 tours.

Commentaires (acerbés) après Reims



Le style très personnel de Bandirola.



Collot reçoit un baiser de Mick Micheyl et la coupe Motocycles des mains de notre collaborateur Nebout.



Duke et Monneret s'entrelient avant le départ.

Chacun sait que la critique est aisée et les organisateurs du « magnifique » circuit de Reims pourraient nous le préciser si nous n'avions mis nos lecteurs et eux-mêmes au courant de nos prévisions avant le Grand Prix de 1954. Au risque de paraître peu modestes, nous devons reconnaître, malheureusement, que nos prophéties se sont réalisées point par point. Ce qui était une erreur en 1954 est devenu une folie en 1955 car nous avons assisté cette année à une version empirée de la course (?) 1954, et ce n'est pas faute de critiques de notre part à l'issue du premier Grand Prix couru à Reims.

Dès le 1er mai 1954 n'écrivions-nous pas dans « Motocycles » : « technique et organisation du circuit de très grande classe, mais sur le plan sportif, trop rapide, le rapport homme-machine diminuera encore et nous n'aurons qu'un circuit de machines, aux rares virages, aux lignes droites fastidieuses pour les spectateurs ; nous irons à Reims avec inquiétude. »

Le 1er juillet 1954, nous disions que les coureurs privés avaient l'air de petits garçons auprès des coureurs d'usine qui avaient un rôle en or, un écart de 10 km d'une machine à l'autre suffisant à faire la sélection.

L'insipide Grand Prix 1955 a vu augmenter l'écart entre « officiels » et « privés », notamment par le carénage intensif des machines d'usine. L'an dernier, en 250, les quatre N.S.U. terminent avec deux tours d'avance (soit quelque 16 km d'avance en cinquante-cinq minutes !) sur le premier privé, Wood, lui-même précédant les cinq privés suivants d'un tour. Cette année, les 250 ont été remplacées par les 125, il y eut un intérêt relatif à cette course, justement parce M.V. et Mondial ont des vitesses équivalentes. Les cinq premiers (tous officiels) terminent avec un tour d'avance sur Ferri, accidenté, mais précédant les privés de 16 km au minimum après quarante minutes de course ! C'est en 350, que les écarts n'ont pas ridiculisé les privés ; l'an dernier P. Monneret sur une A.J.S. d'usine 1953 prenait, sans forcer son talent, le meilleur sur Goffin, à 23 secondes et Matthews à 24 secondes. En 1955, la pluie qui fut de la partie diminua l'écart autant que le cavalier seul de Guzzi en machines d'usine. Comme l'an dernier en 500, où P. Monneret manqua son départ, la course fut sauvée par le départ manqué d'Agostini.

Le classement est tout à fait logique, les deux Guzzi d'usine dans le proverbial mouchoir, suivies à l'33" par une ancienne Guzzi d'usine, puis les vraies machines-client britanniques. En ce qui concerne les 500, l'an dernier, notre excellent Collot est le seul à terminer à deux tours des Gilera, les trois privés suivants, à trois tours. Cette année Duke enfonce le clou davantage en reléguant le premier privé, Collot, encore lui, à trois tours (25 km), les deux suivants à quatre tours.

Est-ce là de la course bien construite ?

Est-ce par de telles démonstrations de vitesse, mais d'où pratiquement est exclue toute lutte que l'on espère attirer les spectateurs ?

Certes l'on assiste à deux courses dans une, et on nous l'a déjà assez dit, mais chacun sait que l'intérêt d'une épreuve est centrée sur les hommes de tête.

D'autre part, les organisateurs pour faire le nombre en course ont cru devoir accepter les engagements de coureurs dont les prestations antérieures n'auraient pas dû être qualificatives pour un Grand Prix (comptant pour les

championnats du monde), si peu digne de ce nom soit-il.

La politique d'augmenter la moyenne au maximum sur les circuits actuels a atteint son paroxysme à Reims et elle porte ses fruits, mais des fruits invendables ; cela est la faute des fédérations, complices involontaires des organisateurs et des constructeurs italiens.

L'excès en tout étant un défaut, la solution au problème de la course apportée par les organisateurs du Grand Prix d'Espagne est l'antithèse de Reims, et il est symptomatique d'entendre les constructeurs des 500 italiennes protester contre la dureté du circuit pour les fortes cylindrées, mais entre ces deux types de circuit il y a place pour les circuits où le facteur humain peut avoir un rôle égal au facteur mécanique. Nous n'avons pas compris l'abandon du circuit de Rouen-les-Essarts ; dans celui-ci les privés, bien que placés, ne terminaient pas à quelque 30 km du premier, et il n'y avait pas moins de spectateurs qu'à Reims. Il est vrai que l'A.C. de Champagne est fort bien introduit auprès de l'A.C.F. et partant, de la F.F.M.

La nouvelle politique de course britannique, quoi que les constructeurs anglais en disent, a été imposée par le surclassement de leurs machines par les italiennes, mais, comme nous l'avons déjà souligné c'est la meilleure, c'est-à-dire : machines d'usine servant de prototype aux machines-client de la saison suivante. Surtout, n'oublions pas que lorsque les Anglais ne supporteront plus les privés en 350 et 500, ç'en est fini de la course dans ces catégories, ceux qui ont des doutes n'ont qu'à consulter les résultats de toutes les courses nationales et internationales des dix dernières années. Et c'est encore grâce à eux que les marques italiennes « découvrent » leurs chefs de file britanniques actuels, car si les Anglais sont coureurs nés, ce n'est pas avec des 125 que l'on découvrira ceux capables de piloter les monstres de la formule actuelle qui atteignent 240 km/h.

Les Collot, Goffin, Flahaut, etc..., continentaux, qui n'ont pas été remarqués par certains spectateurs peu avertis à Reims sont néanmoins capables de terminer dans le même tour que les vainqueurs avec une machine identique.

Il est curieux de constater le revirement d'opinion de certains journalistes de la presse quotidienne dite spécialisée. Ils brûlent ce qu'ils ont adoré en 1954 et avant le 15 mai 1955. Leurs yeux se sont enfin ouverts (errare humanum est...), de « prévisions de courses magnifiques » nous sommes tombés à « épreuves mornes et sans intérêt » et on y attaque la F.I.M. et « ceux qui ont permis de tels circuits avec pour corollaire les machines d'usine actuelles et leur carénage ; la formule devrait être changée, etc. ».

Espérons que l'an prochain, pour faire du neuf qui ne serait pas raisonnable, on n'organisera pas à Reims des courses pour machines sport et série qui, bien que certaines atteignent 170 km/h, ne feront qu'aggraver la situation de l'indigeste (pour les motos) circuit rémois.

Si les membres de la Commission sportive de la F.F.M. sont des sportifs honnêtes, il ne leur reste qu'une solution, interdire le circuit de Reims dans sa forme actuelle à toute compétition motocycliste.

R. DOLICQUE.



La rentrée de Brassine et de Frantz en ce printemps 1955 sonnera-t-elle le renouveau du moto-cross français... ce moto-cross qui, il y a un an à peine, se trouvait décapité de ses deux atouts maîtres : le champion en titre depuis trois ans (1) et le joker du moto-cross, ex-champion de France 350 — titre qu'il abandonna en 1952 sans combat pour postuler à la catégorie 500, la seule vraie sur le plan international.

Tous deux reprennent du service après un an entier passé à soigner leurs plaies, leurs bosses et leurs fractures. Consacrons leur une interview de bienvenue.

Avant, saluons au passage les champions de France en titre qui porteront le maillot tricolore jusqu'à la remise en jeu en fin de saison : en l'occurrence en 500 le Messin Molinari, qui

(1) Rappelons que le titre n'a été décerné que quatre fois, la première fois à Michel Verrechia, en 1950.

MOTO-CROSS

BRASSINE ET FRANTZ UN AN SUR LA TOUCHE

Comment FRANTZ rentre dans le bain

était d'ailleurs le challenger direct au titre 500 en présence du tenant Brassine et du joker Frantz, René Klym en 350 et Robert Klym en 250.

Un bonjour amical aussi à Godey, ce vieux renard, champion de France 350 en 1953, qui a dans son sac plus de tours que de chance.

Ceci fait, la hiérarchie aurait voulu que nous commencions nos interviews par le champion à forfait Gilbert Brassine. Malheureusement au moment où nous écrivons ces lignes, Gilbert est passagèrement reclus à la chambre après une mauvaise chute à Thomer-la-Sogne, le 11 avril, mais, aux dernières nouvelles, ce ne sera rien.

Nous passons donc d'emblée à Frantz, à « Henri » complètement « récupéré ». Nous allons lui demander entre deux entraînements, deux courses et son travail avec papa, entrepreneur en couverture-plomberie, des tuyaux sur sa tuile de l'an passé et comment il recouvrera la forme après un entracte d'un an.

*
*
*

Sixième étage — porte face d'un immeuble cossu, près du Parc des Expositions. Ce sont deux petits Frantz : Charles-Henri et Hervé, qui m'ouvrent la porte — leur père tout craché, trois et cinq ans, mais il est impossible encore de dire si la graine s'élèvera à la stature du père... quelque chose dans le genre d'un « cavalier géant sur un cheval colosse » cher à Victor Hugo. Ceci dit pour les 1,80 m et les 80 kilos du gars et pour l'énorme marmite de la F.N.

« Il fait bon chez toi »... allumons une « Boule d'or », cigarettes ramenées de Belgique voici quinze jours après March, et mettons en route notre pointe Bic :

« Je t'ai vu pour la dernière fois, le 27 mai 1954, à La Ferté-Bernard, chez Seery (M.C. Maine). Rappelle-toi, Gilbert était déjà sur la touche, c'est d'ailleurs lui qui a donné le départ avec sa main cassée. Je me souviens de ton empoignade avec Archer, tu avais été sensationnel.

— Tu penses si je m'en rappelle, ça été ma dernière course... Trois jours après, à Niort, je restais sur le carreau, dommage, j'étais en grande forme.

— Oui, on parlait même de toi pour les Championnats du Monde, tu commençais à faire peur aux plus forts. Tu avais, je crois, gagné neuf courses sur douze depuis l'ouverture. Au fait as-tu fait ton compte ?

— Oui, vingt-neuf en 1953, dix-sept en 1952. Quant aux Championnats de France en une ou plusieurs épreuves, ça a toujours été pour moi une autre paire de manches, à croire que ma tête ne leur revenait pas, il y avait toujours quelque chose.

— Rappelle-nous brièvement les circonstances de ton accident.

— Oh ! ça a été vite fait, trois jours après La Ferté-Bernard, sur le circuit de Niort : deux petits bouts de ligne droite avec des virages en épingle, un lit de rivière à sec qu'on abordait au droit en freinage. A la première manche, au premier tour j'étais derrière les deux Anglais Archer et Cheney, en arrivant dans la rivière on a écrasé tout, ma roue avant a touché, s'est bloquée et je suis passé par-dessus, mais ma jambe droite est restée

*Les deux équipiers
... même casque, mêmes machines, même amour du "métier" !*

Au centre, tout à la fois le supporter, l'ami et le mécano : Camberland de Narbonne qui a gagné Paris-Nice.



coincée entre le guidon et le réservoir et la bécane l'a cassée en faisant chandelle : dix minutes après, j'étais à l'hôpital.

— Il y avait de méchants dégâts ?

— Un peu : fracture ouverte du tibia et du péroné éclaté en sept morceaux sur 7 centimètres... on a été à deux doigts (... de pied, aujourd'hui j'en rigole...) de me le couper et sans le docteur Dumeau je ne serais jamais remonté sur une pétoire.

— Ça a été long, tu as dû t'ennuyer ?

— Tu parles, je suis resté un mois et demi à l'hôpital en attendant que les chairs se referment, puis que les os se ressoudent — comme si ça ne pouvait pas se faire en même temps. Je n'ai recommencé à marcher que le 15 janvier... Compte, ça fait huit mois dans le plâtre, huit mois sans bouger c'est te dire ce que j'avais comme raideur et comme atrophie musculaire.

— Qu'as-tu fait comme rééducation ?

— Du vélo, puis quand on m'a dit que mes os étaient tout à fait solides, j'ai signé pour Seéry et je suis arrivé le 27 février, en même temps que ma moto qui arrivait tout droit de chez F.N. : onze mois sans remettre le derrière dessus, j'ai cru que j'allais pleurer de joie quand je l'ai retrouvée.

— Et quel a été ton moral dans cette affaire ?

— Il a toujours été bon et dès que j'ai su que je gardais ma jambe j'étais sûr de ne pas décrocher, mais à côté de ça, qu'est-ce que j'ai pu avoir comme ennuis et comme soucis de toutes les façons, c'est pas croyable ! Je t'assure que pour une fois j'ai vraiment apprécié la plomberie-couverture-chauffage central...

— Et cette première course, cette première manche ? Tes impressions ?

— Bonnes, mais ma patte était faiblarde, j'ai fait cinq tours pendant lesquels je suis tombé trois ou quatre fois, et puis les copains n'en croyaient pas leurs yeux ! Quant à moi, j'avais repris confiance et dès le surlendemain je m'entraînais tout seul à Argenteuil. Le 3 mars je courais chez Pourquoi à Meaux avec Jacquemin, Ancel, Melin, etc., crois-moi j'en ai bavé : je suis tombé, j'ai crevé et, histoire de me remettre dans le bain, je me suis fait une déchirure musculaire qui m'a handicapé un mois, mais déjà je sentais que ça reviendrait. Le 13 j'étais chez Seigneur à Tours avec Archer, Cheney, les frères Klym : ça allait terriblement vite, et puis je n'avais pas le réflexe d'ouvrir juste au start et je parlais toujours dernier ; évidemment j'étais fatigué, fatigué. Enfin, j'ai terminé sixième derrière les Klym, Archer, le Suédois Gustaffson et Chuchart.

» Le dimanche suivant course à Pithiviers où l'A.M.C. Orléanais réunissait Molinari, Chuchart, Vouillon, Amedeo, le Belge Fruytof, Klym René, etc. Amedeo tout neuf a fait premier : une course comme ça ! moi j'ai terminé troisième au classement général derrière lui et Vouillon ; j'étais plus résistant, je commençais à tenir à peu près la distance.

» Le 27 mars, c'était Argenteuil : pluie et boue... tu sais comme c'est dur quand c'est profond comme ça. C'est Hall qui a gagné devant Archer, Cheney, moi j'étais complètement lavé, j'ai abandonné.

» Le 23 avril c'était Montreuil où je retrouvais Gilbert qui a cassé — j'ai fait quatrième derrière Archer, Amedeo et Vouillon qui vont très bien. Je souffrais encore pour tenir les trois manches, mais je ne faisais pas de folies, je récupérais de temps en temps en attendant que ça revienne.

» Le 10 avril en Belgique, à March, je me suis qualifié pour la finale où je n'ai pas terminé (1^{er} Nilson, 2^e Leloup, le premier des Français fut Lusseyan qui était treizième).

» Le 11 c'était Thomer-la-Sogne où j'ai eu des ennuis : d'abord j'ai cassé ma chaîne, ensuite j'ai été complètement écœuré par l'accident de Gilbert qui est resté assommé pendant près d'une demi-heure sur le bord de la piste. Tu sais, Gilbert et moi on est un peu devenus conscrits du casse-patte ! Molinari a gagné, j'ai fait deuxième derrière lui à la troisième manche.

» Enfin le dimanche 17 à Tarare j'ai fait troisième et J'AI GAGNÉ MA PREMIÈRE MANCHE, c'était bon !

— Sûrement la première d'une nouvelle série. Comment ça s'est passé. Explique.

— Ça a été assez mouvementé, à la première manche je pars en tête mais dans une butte raide ma vitesse saute, je réenclenche, mais j'ouvre trop vite et je me retourne sur mes chevaux — je repars dernier dans la poussière, j'essaye de recoller le peloton mais je passe à travers une barrière, enfin j'ai quand même réussi à terminer cinquième derrière Nilson, Rietmann, Moli-



*Frantz revient
petit à petit
en grande forme,
et son sourire
optimiste traduit
la confiance en
ses moyens
retrouvés.*

nari, etc. A la deuxième manche je me mets à côté de Nilson, bien décidé à lui coller le train : manque de pot, il se « lève » et nous voilà tous les deux par terre et me revoilà à nouveau dernier dans cette sacrée poussière, bref j'ai quand même fait quatrième derrière Molinari. A la troisième manche — la mienne — j'avais bien affûté mon coup — je pars en tête à la sauvette en profitant de ma traînée de poussière. Quand je me suis retourné au bout de cinq tours, j'avais près de 400 mètres d'avance... heureusement, parce qu'au tour suivant je loupe la butte de tout à l'heure, que je redescends en tête-à-queue, le temps de repartir dans le bon sens et voilà le Suédois qui se rapproche, au tour d'après je la reloupe... au tour d'après encore, cette fois le Suédois est dans ma roue ! Je me suis demandé s'il allait passer, j'ai ouvert, on a fait comme ça un tour, puis un autre, il n'en restait plus qu'un et tout d'un coup il n'y avait plus personne derrière, le gars était tombé et les autres étaient très loin, j'avais gagné ! Au classement général : 1^{er} Nilson, 2^e Rietmann, 3^e moi, 4^e Molinari, 5^e un autre Suédois, 6^e Vouillon, 7^e Charrier, 8^e Prieur, etc.

— Le 24, c'était Argenteuil : chez toi puisque tu t'es inscrit au M.C.B.N., tu te frottais notamment aux Anglais : Basil Hall, Draper, à deux Belges, aux Français Molinari, Melioli, etc. Je crois que tu as gagné trois manches sur quatre ?

— Oui, mais la mécanique m'a joué des tours. A la première manche, je suis parti en tête et je leur ai fait le coup de la poussière ; ça allait au poil, je me suis détaché tout de suite et j'ai terminé loin avec 400 mètres d'avance, 2^e Basil Hall, 3^e Molinari (doublé par l'Anglais sur la fin), 4^e Melioli très en forme. A la deuxième manche je suis reparti en tête et ça a été pareil, avec derrière moi un Melioli décidément en grande forme, donc : 1^{er} moi, 2^e Melioli. A la troisième manche je pars en quatrième position : 1^{er} Molinari, 2^e un Belge, 3^e Melioli ; au troisième tour, j'étais deuxième et comme je commençais à chasser la Gilera de Melio, en bas de la descente j'affûte mon coup, j'ouvre pour attaquer et pft... un basculeur qui descend... (et Frantz d'ajouter avec un petit clignement d'œil) : ne le dis pas, mais j'ai dû passer 7 000 tours et des poussières, tu sais on perd l'oreille à rester longtemps sur la touche. Tiens à ce propos, j'ai changé de casque, ma coquille du genre pilote d'essai était trop isolante et j'entendais plus assez mon berlingot.

— Qui a gagné la manche ?

— Meliori, 2^e Molinari, j'ai terminé dernier avec mon basculeur sous le bras, mais Maurice (Maurice Hamon, mécano de Frantz pour ne pas le nommer) a réparé pendant la pose. La quatrième manche a été comme les deux premières. J'ai réussi à partir en tête et ils ne m'ont pas revu. Au classement général, étant donné ma casse, j'étais troisième. 1^{er} Melioli (dis bien qu'il a fait des courses superbes), 2^e Molinari, 3^e moi, 4^e Hall, etc.

— Laissons donc à César ou plutôt à Melioli le bénéfice...

— Tu parles, c'est le cas de le dire.

— ... le bénéfice de cette victoire, avec toutes nos félicitations pour sa grande forme. Qu'as-tu pensé de cette journée ?

— Que cette fois j'étais enfin « récupéré ». En effet, je n'étais pas trop fatigué, j'avais bien roulé à ma main avec encore quelque chose dans la poignée. Et puis le public a été très chic, lui aussi m'avait récupéré. Je retrouvais les beaux jours.

— Il ne reste plus qu'un dimanche ; le 1^{er} mai.

— Oui le 1^{er} mai, la fête du boulot, pour moi la fête du moto-cross. Je courais à Méru — c'était presque une intime. Il y avait Schmit, Vanlerberghe, Martin, Drobecq. J'ai gagné la première (après être parti en tête)... A la deuxième manche je repars en tête mais à mi-course je casse ma chaîne et termine dans les choux. A la troisième manche je repars en tête, je reprends de l'avance et tout d'un coup plus de compression, c'est resté un mystère, j'ai dû écraser un caillou sous une soupape puisque je n'ai rien trouvé. C'est Schmit qui a gagné après une jolie course : quant à moi, tu penses, je termine loin au classement général ! »

* * *

Posons maintenant à Frantz quelques questions d'ordre général concernant le moto-cross vu de la touche :

« Que penses-tu des risques ?

— Ça a l'air d'aller toujours plus vite — à quoi ça tient ? Augmentation du métier des gars, puissance accrue des moteurs, toujours plus vite surtout quand on regarde.

— Cependant la F.I.M. vient de réduire la moyenne maximum permise sur un parcours à 60 kilomètres. Si ça va plus vite, il faut ajouter des difficultés, même des chicanes.

— Evidemment c'est d'accord, mais pour nous c'est plus un risque de stock-car qu'un risque de vitesse — ce qui fait surtout mal ce sont les bécanes, la sienne et celles des autres. Les lignes droites, donc les grandes vitesses, permettaient de bagarrer tout franc... au bout le plus fort en chevaux et en technique était passé. Moins de lignes droites, donc plus de risques d'accrochage ou de chute sur roues. De toutes façons il faut doubler, on arrive à le faire même là où il n'y a pas la place... tiens un exemple : la rivière de Niort, avec la F.N., j'aurais mieux fait d'attaquer les Anglais sur une grande ligne droite, mais il n'y en avait pas ! La largeur des pistes a plus d'importance que la vitesse, c'est à cela que les dirigeants doivent veiller.

— Que penses-tu de la formule actuelle des Championnats de France ?

— On est revenu à l'épreuve unique après qualification en cours de saison, moi ça me va, au moins on est rapidement fixé.

— Autre question : quels sont les gars qui te paraissent le plus en forme en ce début de saison ?

— Chez nous il y a trois tout forts qui dominent le lot et qui sont les plus coriaces pour le titre : Molinari, Klym René, Chuchart, j'y ajouterai évidemment Brassine quand il sera revenu dans le bain. Derrière eux, tout un lot, je les cite d'après ce que j'ai vu ce printemps : Melioli, Amedeo, Vouillon, Charrier, Haziannis, Jacquemin, et j'en oublie.

— Et chez les étrangers ?

— Les mêmes gros bras, avec Leloup qui revient en grande forme, Mingels, des Anglais et maintenant aussi de nouveaux clients belges, hollandais et des Suédois, entre autres Somja.

— Et les machines ? Tu es toujours coureur d'usine F.N. ?

— Oui, je suis revenu depuis deux ans à la F.N. c'est la plus dure à manier, mais quand on la possède, celle qui a le plus de ressources et aussi à mon avis et de loin, la plus solide. Et puis, il y a des chevaux de 1 800 à 7 500 tours et ça permet drôlement de jouer à la conduite en tirant court ou long suivant le moment.

— Que verrais-tu comme perfectionnement à leur apporter ?

— C'est difficile à dire, mais on en trouve toujours et ils en trouveront encore. On pourrait par exemple gagner sur la maniabilité, mais la difficulté est déjà, par exemple pour la F.N., de placer un si gros moteur dans un cadre... ; sur le poids aussi — en tout cas sûrement sur les amortisseurs télescopiques qui ont tous tendance à l'échauffement et amortissent mal après quelques tours.

— Comment est ta F.N. cette année ?

— La même que l'année dernière, mais avec un nouvel arbre à cames qui doit donner encore un peu plus de chevaux ; la chasse de la fourche aussi a été modifiée. Et puis c'est solide, toutes les bécanes sont solides si on considère ce qu'on leur demande, elles ont rattrapé le terrain : le massacre du début a bien travaillé pour la sécurité des coureurs et de l'usager... dis-leur !... nos rodéos ont aussi leur utilité ! Puisque tu me parles de F.N. dis bien combien ils ont été chics avec moi : sans savoir ce que je ferais, ils m'ont repris sans discuter aux mêmes conditions que l'an dernier.

— Combien êtes-vous chez F.N. ?

— Comme pilotes officiels, il y a Mingels, Leloup, Somja et puis Brassine et moi, c'est tout je crois. »

* * *

Voilà l'histoire de ces quelques dimanches qui ont refait de Henri Frantz le joker du moto-cross français — celui qui peut prétendre à tout et que les plus grands du moment traitent de nouveau d'égal à égal.

Terminons par un hommage : Frantz a beaucoup souffert physiquement, moralement, mais jamais il n'a perdu l'espoir et la confiance, disons la tranquille confiance en sa valeur et en ses possibilités. Chez lui assurance et modestie se mélangent à l'état naturel : IL Y CROIT ET C'EST TOUT SIMPLE.

Son but actuel ? mettre les bouchées doubles et rattraper le temps perdu... c'est aussi tout simple, mais nous le verrons... tout un sacré programme !

Dans un prochain numéro : interview de Brassine, trois fois champion de France 500 cm³.

R. MOUCHET.



Frantz, après une longue immobilisation, a retrouvé avec plaisir sa F.N. A nouveau, la route du Championnat de France s'ouvre devant lui...

*garde-toi
à droite,*
GARDE-TOI
A GAUCHE



Collot, que l'on peut considérer comme le numéro 1 du sport motocycliste français, ne maintient pas sans lutte sa domination. A Bourg-en-Bresse, ce fut un duel terrible avec P. Monneret, en catégorie 500, tandis qu'à Rochefort, en 350 cm³, il eut fort à faire avec Flahaut.

CIRCUIT DE BOURG-EN-BRESSE

Cette épreuve se caractérise surtout par le triomphe en 500 cm³ de Collot sur P. Monneret, tous deux sur Norton 55. En 250, les N.S.U. prennent les premières places, avec Camathias et Bayle, tandis qu'en 350 Campbell règle Burggraf.

Résultats.

175 cm³ : 1. Burggraf (M.V.), les 30 t, soit 93 km, en 59' 26" 2/5, moy. 93,870 km/h; 2. Bétemps, 1 h 1' 19" 4/5, à 1 t; 3. Schaad, à 2 t; 4. Beauvais, à 2 t; 5. Bouin, à 2 t.

250 cm³ : 1. Camathias, les 30 t, soit 93 km, en 54' 11" 2/5, moy. 102,980 km/h; 2. Bayle, 54' 42" 3/5; 3. Meter, 55' 44";

4. Pierre Monneret, à 1 t; 5. Schaad, à 1 t.

350 cm³ : 1. Campbell (Norton), les 33 t, soit 102,300 km en 56' 34" 2/5, moy. 110,065 km/h; 2. Burggraf, 56' 54" 4/5; 3. Hall, à 1 t; 4. Lambert; 5. Guérin, à 1 t.

500 cm³ : 1. Collot (Norton), les 33 t, soit 102,300 km en 54' 59" 1/5, moy. 111,630 km/h; 2. Pierre Monneret, 55' 43" 2/5; 3. Camathias, à 1 t; 4. Bayle, à 1 t; 5. Haldemann, à 2 t.

Sidecars : 1. Murit (B.M.W.), les 25 t, soit 77,500 km, en 45' 5" 2/5, moy. 103,140 km/h; 2. Bétemps, 45' 33" 4/5; 3. Camathias, 46' 39" 1/5; 4. Duhem, 46' 56" 1/5; 5. Reichlin, à 2 t.

CIRCUIT DE ROCHEFORT

Encore une fois Collot l'emporte sur P. Monneret, et signe un beau doublé en 350 et 500 cm³. A noter la bonne tenue de Flahaut, deuxième en 350 et de Taveri, deuxième en 500 cm³.

En 250, P. Monneret emmène sa N.S.U. à la victoire, devant la Guzzi de Jacquier-Bret.

En side, Haldemann, Murit et Drion échantent des politiesses.

Résultats.

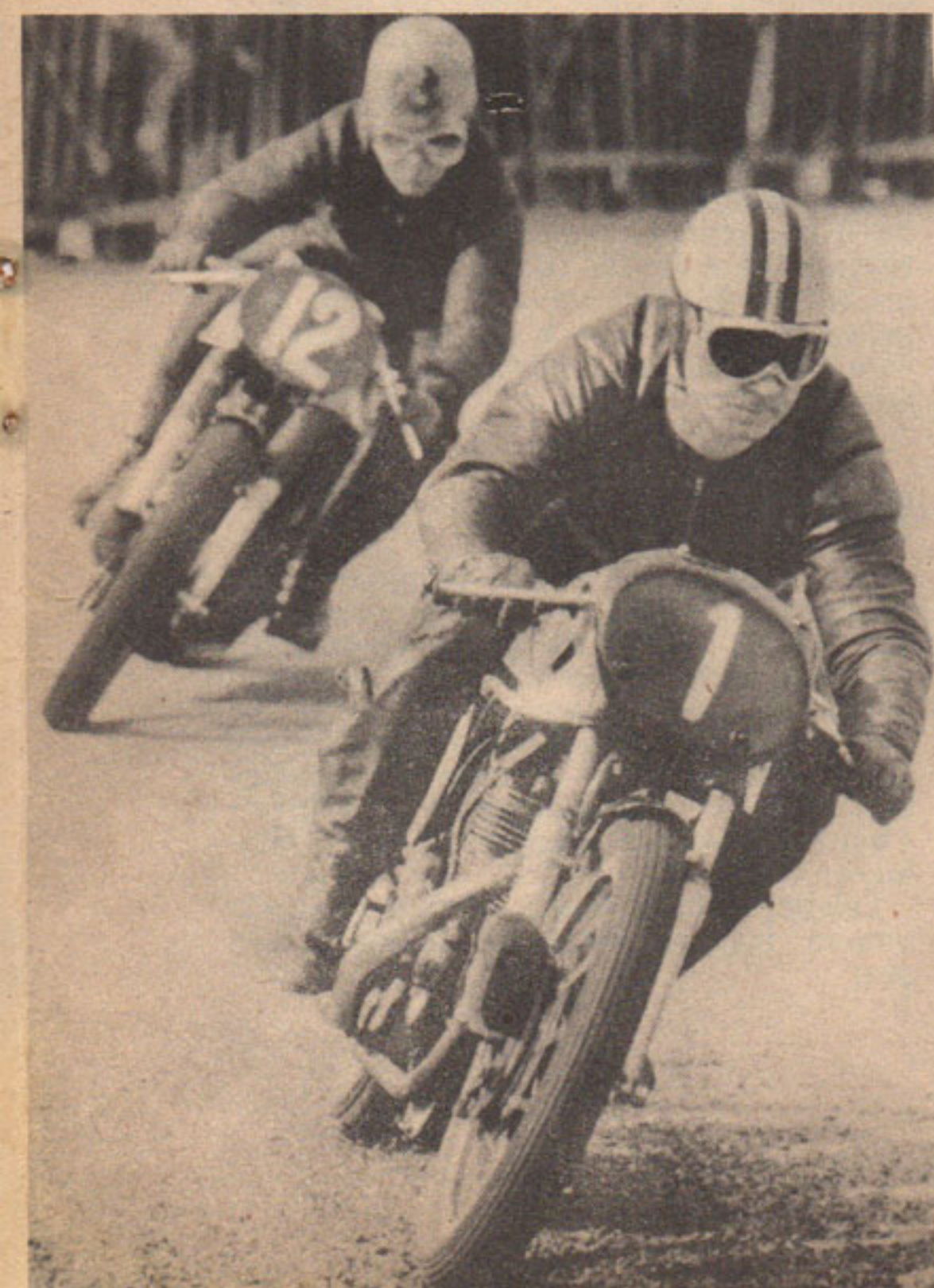
250 cm³ : 1. Pierre Monneret (N.S.U.), 43' 14" 4/5 (84,023 km); 2. Jacquier-Bret, 43' 34"; 3. Jean-Pierre Bayle, 43' 38"; 4. Schaad 44' 25".

350 cm³ : 1. Jacques Collot (Norton), 49' 37" 1/5 (90,976 km/h); 2. Flahaut (Norton); 3. Pierre Monneret (A.J.S.), 50' 0" 4/5; 4. Guérin; 5. Bruguière.

500 cm³ (épreuve qualificative pour le Casque d'Or Veedol) : 1. Jacques Collot (Norton), 48' 20" 3/5 (93,395 km); 2. Taveri (Norton), 48' 49"; 3. Pierre Monneret (Norton), 49' 17" 1/5; 4. Flahaut (Norton), à 1 t; 5. Jean Bayle, à 1 t.

Sidecars : (Coupe Martini). — 1^{re} manche : 1. Haldemann (Norton), 21' 37" 2/5; 2. Murit (B.M.W.); 3. Drion (Norton).

Deuxième manche : 1. Drion (Norton), 22' 32" 1/5 (81,318 km/h); 2. Murit (B.M.W.); 3. Haldemann.



première
des huit épreuves
comptant pour
les championnats
d'Europe
de
Moto-cross



Leloup, Belgique.

LE GRAND PRIX DE SUISSE

COMME à l'accoutumée, les championnats d'Europe de moto-cross 1955, cinquième du nom, seront courus selon les mêmes règles que celles des championnats du monde de vitesse, c'est-à-dire que le titre sera décerné en fin de saison par l'addition des quatre meilleurs résultats obtenus par les coureurs à l'occasion des Grands Prix « nationaux » des pays participants, à savoir : Suisse (8 mai), France (22 mai), Italie (5 juin), Angleterre (3 juillet), Belgique (7 août), Grand-Duché du Luxembourg (14 août), Hollande et Suède, et ceci avec le coefficient suivant : 8 points pour la place de premier, puis 6, 4, 3, 2, 1 points jusqu'à la sixième place, quel que soit le Grand Prix couru.

On sait que ces championnats d'Europe ont en fait valeur de championnats du Monde, puisqu'ils mettent en lice les meilleurs Belges et Anglais, qui sont à la fois les promoteurs et les maîtres incontestés de ce sport et, également, les Italiens (qui jusqu'ici très occupés par la vitesse ne peuvent être considérés que comme des velléitaires du moto-cross), les Luxembourgeois qui commencent à avoir de très bons éléments, les Allemands et les Suisses qui font leurs classes. Pendant que nous y sommes, précisons que les Américains et les Australiens, chez eux, s'évadent enfin de la conception moto-cross de cirque et de rodéo sur 1 000 et 1 200 cm³ grand tourisme tel qu'ils l'ont pratiqué depuis 1945, pour adopter la conception européenne sur des machines « exprès pour », généralement des Gold-star 500 cm³.

Nous aurons d'ailleurs, dans un prochain numéro, l'occasion de donner une interview, à la fois pittoresque et assez étonnante de leur premier homme : Bud Ekins, qui aurait, paraît-il, sa place dans les grandes réunions européennes.

Les tenants des cinq premiers titres successivement attribués ont été les suivants : en 1950, l'Anglais Draper (premier et seul championnat disputé en une épreuve unique); en 1951 et 1952, le Belge Leloup (championnat formule actuelle); en 1953 et

1954, son compatriote Mingels (tous deux coureurs d'usine F.N.).

Voilà ou nous en sommes. Quels sont les favoris pour cette année? A nouveau les Belges Mingels et Leloup et un troisième larron, le Suédois Nilsson sur B.S.A., mais ils ont de redoutables outsiders : le Belge Somja également sur F.N. et notre Frantz, toujours sur F.N., sans compter, surtout si la saison est pluvieuse, les Anglais, dont Draper et Smith.

**

Passons maintenant à la relation du premier de ces grands prix nationaux, comptant pour les championnats d'Europe : le Grand Prix de Suisse, qui s'est déroulé à Genève le 8 mai.

LE GRAND PRIX DE SUISSE

Ce fut une course « péripétique », un véritable scénario à renversement de situations, avec hécatombes de roues et pas mal de bobos avant, pendant et après — quelque chose à la façon du combat des Horace et des « coriaces » — en bref sur vingt-quatre participants, sept seulement ont été classés. Ceci n'enlève rien, tout en apportant certains enseignements que nous verrons tout à l'heure, à la régularité de la course. En tout cas cela montre encore une fois combien la formule actuelle des championnats d'Europe portant sur tous les Grands Prix est circonstanciée.

Cet aspect « péripétique » tint à un concours de circonstances et à un point faible mécanique de la marque qui alignait le plus de partants. Il n'est absolument pas question ici de minimiser la victoire des uns au bénéfice des « si »; le mieux est donc de laisser le lecteur tirer lui-même les conclusions. Aussi, pour ce faire, nous allons relater par le détail le film de ces

courses à épisodes qui n'ont pas été sans quelque peu sidérer « Ouin-ouin », héros national suisse, qui, de réputation, passe, on le sait, pour n'être pas très rapide.

Les participants.

Évidemment, il y avait là tous les gros bras, ou presque à l'exception de Frantz et de Brassine, qui avaient, avec raison, préféré parfaire leur remise en forme physique dans des circonstances plus tranquilles et à qui il reste encore sept Grands Prix pour défendre leurs chances aux championnats d'Europe. Il y avait donc tous les gros bras partagés en deux séries éliminatoires de douze coureurs, qui devaient qualifier chacune les sept premiers pour une seule compétition sur vingt tours... les meilleurs temps de ces éliminatoires ayant également pour effet de désigner les places au start derrière les élastiques (le recordman étant placé à la corde côté du lâché).

Dans la première série, étaient notamment : Mingels (B), Ward (A), Baeten (B); dans la seconde : Leloup (B), Somja (B), Nilsson (S) et Jansen (B)... ce qui d'ailleurs présentait à priori un bon équilibre que personne ne songea à critiquer. Voici la liste complète des participants avec quelques commentaires :

BELGIQUE :

Le champion du monde Mingels, pilote d'usine F.N., l'hercule des gros bras avec ses 100 kg, pilote du genre foudroyant;

Somja, autre officiel F.N. — 25 ans, également du type costaud — est arrivé en trois ans au tout premier plan international; il se caractérise par un style peu spectaculaire, mais extraordinairement efficace c'est une sorte de Brassine du grand moment;

Leloup, officiel F.N., ex-champion du monde, très en forme et toujours très sûr;

Jansen, coureur d'usine Saroléa, très rapide, l'homme aux coups d'éclats;
Van Heuverswijn, son coéquipier, l'homme qui ne tombe jamais.

SUÈDE :

Un seul représentant, mais de très grande classe, Nilsson sur B.S.A., qui joue les épouvantails et qui plusieurs fois déjà cette saison s'est offert le luxe de battre Mingels... un des trois favoris.

ANGLETERRE :

Draper, B.S.A., 28 ans, ex-champion du Monde en 1950 (formule sur une seule course);

Stonebridge, sur B.S.A., 28 ans également, l'aisance personnifiée;

Smith, B.S.A., le « comming man » en particulier dans la boue;

Nex, B.S.A., l'homme sûr, celui qu'on voit à l'arrivée;

Ward, A.J.S., sans pitié pour les autres et pour sa mécanique;

Ogden, B.S.A.;

Bantham, Ariel.

FRANCE :

Molinari, champion de France 500 cm³; Charrier;

indubitablement nos deux représentants les plus aguerris pour ces grandes internationales. (Rappelons que Charrier s'est classé premier des Français à Namur.)

« Les » Klym sur B.S.A. : Robert, champion de France 350 cm³ et René, champion de France 250 cm³ : deux de nos meilleurs 500, en pleine ascension.

Et, enfin, Desmoulins sur Saroléa à l'entraînement et sur la Gilera n° 2 de Molinari aux éliminatoires.

SUISSE :

Thevenaz, sur Condor (500 bicylindre deux temps);

Courajod, sur Ariel; qui bien que roulant très en progrès, avaient peu de chance d'être qualifiés.

Ceci dit, parlons un peu du terrain avant d'en arriver à la relation de ces deux manches qualificatives qui auront de lourds incidences psychologiques et matérielles sur le déroulement de la course proprement dite.

Le terrain.

C'est celui devenu classique du lieu-dit « **Le bout du Monde** », faubourg de Genève, en bordure même de l'Arve et autour du magnifique petit stade olympique inspiré des réalisations nordiques. Caractéristiques essentielles : 2 000 m, vite (18 dents sortie moteur pour la B.S.A. avec endroits pour la quatrième), des lacets pour le pilotage sur et entre des bosses plissées; une ligne droite en bordure de l'Arve et un W dans la ligne de pente d'une bosse raide... Nous y ajouterons, car elle va jouer un rôle essentiel dans le déroulement de la course : une banquettes située 80 m après le départ, avec, sitôt sa rupture, une route transversale en dur. Etat du terrain : sec, archi-sec, mi-chemin de terre, mi-escarpement herbeux... conditions qui, à priori,

handicapaient sérieusement les Anglais Draper et Smith qui sur le gras auraient été principaux favoris.

Pendant que nous y sommes, insistons sur le panache, la discipline et l'organisation, l'énorme public sagement rangé derrière les barrières blanches de cet « eden » pour sportifs. Mais, tant il est vrai que rien n'est parfait sous le soleil — qui riait à plein — deux petites critiques sont à faire, respectivement : l'absence de dossards aux couleurs nationales et un départ du type « heure H » trop draconien, à croire que, comme dans la chanson, les organisateurs avaient avalé une pendule... quelques minutes de sursis pour changer une bougie encrassée avant le départ, nous paraissent un libéralisme nécessaire... nécessaire pour ne pas, le cas échéant, diminuer une course par le forfait inattendu et évitable d'un gros bras (cas de Bantham) — certes sans pour cela attendre qu'un gars démonte et remonte son moteur comme ça c'est vu à Montreuil...

Forme « physico-mécanique » des gars.

Là aussi un commentaire est nécessaire, cette forme s'est vue dès l'entraînement — voilà donc où on en était :

Les handicapés.

Ils étaient une kyrielle, à savoir : Stonebridge (côtes luxées trois semaines auparavant);

Charrier (côtes luxées également et assommé pendant une demi-heure le dimanche précédent à Surgères);

Baeten (en délicatesse avec sa nouvelle Matchless);

Ward (plus de troisième : cassée à la fin de l'éliminatoire);

Mingels (il avait fait changer son moteur après les essais et le nouveau fut long à mettre au point et l'handicapa pendant l'éliminatoire);

Draper, l'homme de la boue... sur terrain sec;

Smith, idem;

Klym René (pas familiarisé avec une B.S.A. d'usine arrivée d'Angleterre le matin même);

Desmoulins (Saroléa cassée à l'entraînement, monte pour la première fois la Gilera de secours de Molinari).

Les « en pleine forme ».

Jansen qui établit le record du tour à l'entraînement (1 seconde de moins que Mingels : 2' 40");

Mingels (ayant retrouvé tous ses chevaux pour l'épreuve proprement dite);

Nilsson;

Somja;

Leloup (du grand Leloup);

Van Heuverswijn;

Klym Robert, en grande forme mais qui doit encore apprendre à doser le risque et le possible. L'audace et les qualités de pilotage ne suffisent pas à faire un grand coureur international, il doit courir souvent, plus souvent à l'étranger.

PREMIÈRE MANCHE ÉLIMINATOIRE

Elle alignait donc d'après le choix des organisateurs : Mingels, Van Heuverswijn, Ward, Stonebridge, Draper, Charrier, Baeten, Bantham, Klym Robert et les deux



Jansen,
Belgique.

Suisse Thevenaz et Courajod... les sept premiers étant qualifiés pour la finale.

Ce fut une série à la sauvette. Le Français Robert Klym, champion de France 350, réussit à prendre latête et à la conserver jusqu'à la fin pour terminer avec une confortable avance bouclant les quinze tours en 42' 52" 2/10, soit avec près d'une demi-minute sur l'Anglais Stonebridge tirant dans sa roue son compatriote Ward amputé de sa troisième pendant les derniers tours et qui s'était assuré près de 20" sur Mingels dont le nouveau moteur marchait mal; en cinquième position venait Van Heuverswijn qui assura calmement sa qualification, en sixième position Draper et enfin, dernier qualifié, Baeten. Le Français Charrier ratait sa qualification d'une place et d'une vingtaine de secondes. Derrière eux venaient le Suisse Thevenaz, à plus de 2', son compatriote Courajod et enfin Bantham, parti à la traîne « because » sa bougie.

DEUXIÈME MANCHE ÉLIMINATOIRE

Cette seconde série réunissait, elle, Leloup, Jansen, recordman du tour, Somja, Nilsson, Molinari, Smith, Nex, Klym René, Ogden, Desmoulins et le Suisse Caretti,

Elle fut dès le départ menée à fond de train. Somja partit en tête emmenant Smith et Jansen. Puis venait le peloton avec Leloup Nex et Klym René dernier qualifié de cette série... Il est symptomatique de noter que les cinq premiers qualifiés bouclèrent les quinze tours en un temps meilleur que Klym Robert, vainqueur de la première éliminatoire. Molinari, mal parti, se retira dans le deuxième tour et en huitième position sur ennui mécanique, ainsi qu'Ogden qui cassa un amortisseur dès le premier tour.

Nilson,
Suède.



LE GRAND PRIX DE SUISSE

LA FINALE

Cette épreuve unique, en vingt tours, comptant pour l'attribution du titre se présentait de la façon suivante : tous les gros bras étaient qualifiés à part notre champion de France Molinari et Charrier.

Ceux qui en voulaient le plus étaient respectivement : Jansen que son record resté debout depuis la veille gonflait à bloc — Mingels qui, précisément, n'avait pas digéré ce record et qui avait récupéré tous ses chevaux — Klym Robert qui avait fait cavalier seul à sa manche et qui se croyait capable de courir son va-tout... et derrière ces sangs bouillants : Somja qui avait vérifié son implacable efficacité, Leloup très sûr et en grande forme et le spectaculaire et rapide Nilsson qui certainement se rappelait fort à propos avoir déjà battu Mingels à plusieurs reprises cette année, et puis derrière eux : Nex, Baeten Stonebridge tous dans le coup, sauf Ward avec — ou plutôt sans sa troisième, et enfin René Klym avec son « usine » pas encore complètement à sa main... il ne manquait somme toute qu'Eddie Constantine, mais il était manifeste quand même que ça allait barder... En fait de mémoire de Suisse, on n'a jamais vu une chose comme ça !

LES 20 TOURS DU GRAND PRIX

Donc il y a derrière les élastiques — des élastiques latérales pas très modernes qu'il vaut mieux pour les carreaux ne pas regarder de trop près — il y a quatorze gars et 500 ch bien décidés à gagner les championnats d'Europe. Ils sont placés suivant les temps des manches.

C'est du peu, les moteurs sont en route, on attend « l'heure H », le départ sera donné au quatrième top... (ils ont avalé une pendule !)

Le silence s'est fait dans les rangs, les gars sont sous les ordres du starter, regard tendu... devant, la piste gazonnée s'ouvre large sur les championnats du Monde

Partis ! Pétrarade, fumée, poussière et tout le toutim... l'élan d'une division blindée avec cependant un petit air équestre et pavoisé qui rappelle sans doute les croisades à en croire une snobinette genre Marie-Chantal qui s'écrie : « Ah ! C'est monstrueusement féodal »... Tu parles ! Féodal ou pas, il y a tout de suite du vilain et un rentredans quasi général au premier virage (après la ligne droite faisant suite à la ban-

quette) avec des gars répandus sous la poussière qui tournoie. On voit Baeten en ressortir comme un diable, puis un autre et enfin Klym, mais un revient à pied, pendant que les commissaires ramassent sa moto : zut, c'est Somja, une des premières chances de la journée, pas de veine ! On apprendra que son réservoir a été littéralement éventré. La série est ouverte, on peut hélas ! commencer à compter : et de un. Nex aussi se relève tant bien que mal et abandonne : et de deux.

Au premier passage c'est Smith qui débouche en tête suivi de la meute où l'on distingue le petit Jansen et le gros Mingels qui « ouvrent » pour se dégager.

Au deuxième tour c'est encore Smith cette fois suivi de Mingels qui rattrape dur... Jansen ? non, tout le peloton qui commence à s'étirer avec, dans le milieu, Leloup. Jansen, lui, est déjà en route pour l'hôpital — et de trois de moins. Sur ce, abandon de Klym Robert qui casse sa boîte ça fait quatre !

Au quatrième tour, Mingels passe à tout-va chassant dans la roue de Smith ; ils attaquent presque ensemble la banquette, l'Anglais a le côté droit, le Belge le milieu — attention — saut presque jumelé, Mingels rebondit comme une balle sur le dur de la route traversière et, littéralement éjecté de sa machine, tombe lourdement et reste sur le carreau, on l'emmène sur une civière — ça fait cinq.

Smith tout seul continue donc à conduire la course, après il y a Draper isolé et à 200 m Leloup qui décolle du peloton. Un tour, puis deux sont bouclés comme ça. Pendant ce temps Nilsson qui s'est échappé remonte très fort mais casse sa roue au raccordement de la banquette et de la route à l'endroit où a chuté Mingels — ça fait six.

Revoilà Smith, ça y va : banquette, raccordement, et glin-glin ce sont ses rayons qui fichent le camp : pauvre Smith ! fichue ta place de leader, tu n'iras pas loin ! Il tourne en bout de ligne droite, attaque la première descente et, évidemment, passe par-dessus sa roue — ça fait sept et on est au neuvième tour !

En effaçant ainsi systématiquement les premiers on est arrivé à Draper, c'est lui qui mène, mais il chute, Leloup passe au moment où il repart mais, sur un coup de nerfs, l'Anglais le repasse et se retrouve en tête, et voilà Leloup qui rajuste son coup, mais un vent de déroute semble souffler sur les roues avant des B.S.A. et le public se presse de plus en plus aux alentours de la banquette...

Reprenons haleine ; il est nécessaire de faire le point de ce méli-mélo... d'ailleurs ça devient plus facile puisqu'on est à la fois à mi-course et à la moitié des effectifs ; il ne reste en effet que sept hommes sur quatorze, à savoir et dans l'ordre : Draper qui tourne en tête devant Leloup de 50 m, Leloup tout seul, Klym René qui se trouve maintenant en troisième position, Stonebridge qui souffre visiblement, Baeten qui le passe, revient sur Klym, chute, repart, regagne sur Klym, Stonebridge, en cinquième position, Van Heuverswijn qui ratatouille dans les montés, Ward enfin trop long ou trop court sans sa troisième et c'est tout.

Que va-t-il se passer ? Il semble que c'est écrit dans la roue de Draper que tout le monde regarde, d'ailleurs l'inquiétude a gagné le parc et le flegme britannique lui-même a disparu... les coéquipiers de Draper s'agitent, courent le long de la piste en poussant une roue et en traînant des boîtes à outils. Manifestement ils vont en direction de l'endroit fatal aux B.S.A. !

— tout juste et ça ne traîne pas : au douzième tour Draper casse précisément là où on l'attendait, quelle organisation ! il fait ça au déballage : roue en 8, chambre sortie entortillée autour du moyeu, c'est à la fois tragique, décevant et comique... comique de voir tant de mécanos se bousculer pour changer une roue !

Draper arrêté — et de huit — tous ceux qui restent remontent d'un cran, voilà donc Leloup en tête avec un demi-tour d'avance sur Klym, puis Stonebridge qui, on vient de le voir, est passé par Baeten qui se rapproche de Klym, chute, repart et remonte sur Klym. Sur ce, Draper rentre en course avec une roue neuve changée à une vitesse d'usine, mais il est quand même loin, dernier. Van Heuverswijn, lui est aux prises avec sa moto qui recule dans les montées et Ward enfin continue à être ou trop long ou trop court.

L'épidémie de « casse-roues » va-t-elle continuer ? Non ! elles sont solides chez F.N. : la victoire ne peut plus échapper à Leloup qui exploite d'ailleurs sa chance en scientifique qu'il est ; derrière lui Klym se méfie à la fois de Baeten et de sa partie cycle et c'est l'arrivée dans l'ordre :

1. LELOUP, sur F.N. (B.), 56' 30" 3, 20 tours;
2. Klym René, B.S.A. (F.), 57' 40" 2, 20 tours;
3. Baeten, Matchless (B.), 59' 42" 9, 20 tours;
4. Stonebridge, B.S.A. (A.), 60' 26" 2, 20 tours;
5. Van Heuverswijn, Saroléa (B.), 57' 06" 9, 19 tours;
6. Ward, A.J.S. (A.), 57' 25" 2, 19 tours;
7. Draper, B.S.A. (A.), 57' 38" 9, 19 tours.

Aucun autre n'est classé, puisqu'il fallait pour cela avoir un minimum de 15 tours sur 20 (le 8^e, Smith, est à 12 tours, puis Nilsson à 14 tours, Mingels à 16 tours, Klym Robert à 18 tours, Jansen à 19 tours et enfin Somja et Nex... à 20 tours).

CONCLUSION

Elle s'inscrit dans les chiffres : 8 points pour Leloup ça compte ! mais ça compte d'autant plus que Mingels, Somja et Nilsson ont tous 0 point.

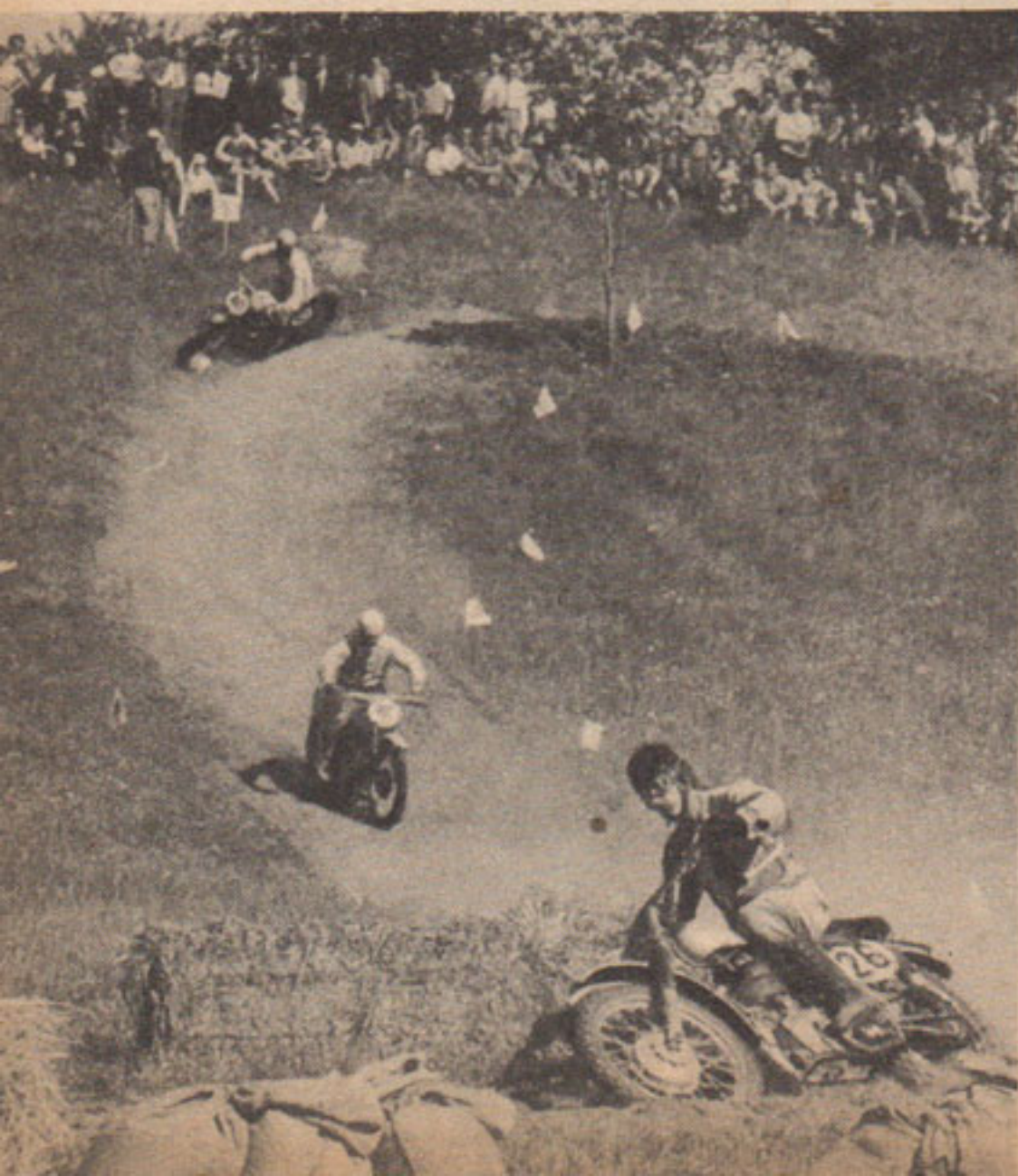
Certes, il reste encore sept courses, mais Leloup va pouvoir mener ses championnats d'Europe « aux aguets » derrière ces 8 points, on peut lui faire confiance pour ça : c'est un malin !

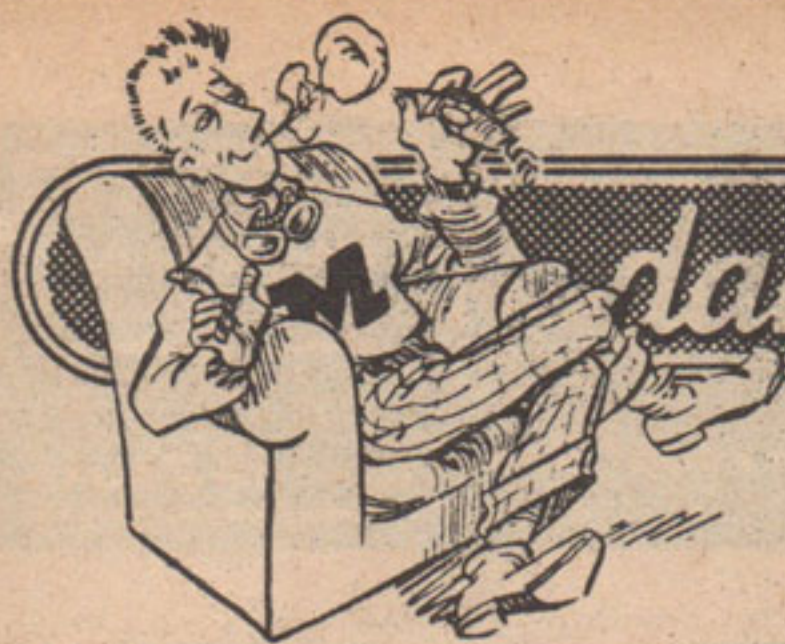
La conclusion, ou plutôt la leçon de chose, s'inscrit aussi dans les faits matériels : 1^o cette banquette malencontreusement suivie de cette route traversière ; 2^o ces roues cassées... Voyons d'abord la banquette puis ces roues qui toutes sont des roues de B.S.A. !

En ce qui concerne la banquette, convenons qu'elle était mal située ainsi en plein déboulé de départ — c'est multiplier le risque sans raison : un gars qui chute et tout le reste lui plonge dessus... L'effet casse-roues de cette banquette est dû surtout au fait que son fossé touche ou presque au dur de la route traversière située quelques mètres plus loin, c'était difficile à prévoir, c'est, en tout cas, aussi à réformer.

Les trois roues cassées des B.S.A. ? Elles prouvent indubitablement un point faible de la marque... point faible soupçonné jusqu'ici et toléré sans doute parce qu'on ne croyait pas qu'il était... aussi faible que cela ! (qualité de la jante ? chasse de la fourche ?). En tout cas la preuve est faite cette fois. Ça peut coûter les championnats d'Europe 1955 à la marque des trois fusils !

R. MOUCHET.





dans les CLUBS

LIÈGE-MILAN-LIÈGE, LE GRAND CHAMPIONNAT D'ENDURANCE DU ROYAL MOTOR UNION, SE DISPUTERA LES 22, 23 et 24 JUILLET

Le Royal Motor Union de Liège rééditera cette année, les 22, 23 et 24 juillet, son grand championnat d'endurance motocycliste « Liège-Milan-Liège ».

Cette épreuve comportera 2 445 km à couvrir en une seule étape, comme de coutume, à travers la Belgique, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie.

Par rapport à 1954, l'itinéraire sera allongé en Allemagne par une étape supplémentaire Fussen-Mittenwald à l'aller et Mittenwald-Fussen au retour. En Autriche, il sera réduit au strict minimum, le parcours autrichien ne s'étendant que sur 70 km compris dans une étape neutralisée de 89 km Mittenwald-Vipiteno. Cette décision a été prise par les organisateurs du fait de l'interdiction des passages des rallyes en Autriche, durant les mois de juillet et d'août. Les concurrents disposeront de deux heures quinze minutes pour effectuer ces 89 km. Aucune pénalisation pour retard ne sera appliquée à l'issue de ce tronçon neutralisé mais la mise hors compétition y sera néanmoins observée, à l'aller comme au retour.

En Italie, l'itinéraire de 1954 sera intégralement respecté avec deux passages au Passo di Stelvio et une ascension du redoutable Gavia.

Les participants seront répartis en trois catégories, à savoir : solo d'une cylindrée jusqu'à 250 cm³ ; solo d'une cylindrée au-delà de 250 cm³ ; side-cars, toutes cylindrées réunies.

Cette belle épreuve est dotée de 90 000 fr belges de prix en espèces et de plusieurs coupes de valeur. Son règlement est actuellement à l'impression et sortira incessamment de presse, en français et en allemand. Il sera aussitôt expédié à tous les anciens concurrents, à tous les clubs motocyclistes de pays traversés, etc.

Ce véritable championnat européen d'endurance sera à nouveau assuré de la participation de nombreuses marques belges et étrangères tandis que bon nombre de pilotes ont déjà fait part de leur intention d'être au départ.

Il est certain qu'un succès dans une épreuve aussi retentissante est avidement recherché et « Liège-Milan-Liège 1955 » marche déjà vers une nouvelle et brillante réussite.

A.M.R. PANISSIÈRES Deuxième Concentration Nationale Motocycliste.

C'est le dimanche matin 3 juillet 1955, que se déroulera à Panissières pour la seconde année consécutive la Concentration Nationale Motocycliste.

Notre petite ville de la soierie s'apprête d'ores et déjà à recevoir avec son bon accueil habituel des motards, qui viendront des quatre coins de la France.

Déjà l'an dernier il a été distribué à cette concentration pour plus de 100 000 fr de coupes.

Cette année encore les organisateurs feront tout leur possible pour égaliser voire dépasser le montant des primes de l'an dernier, afin de contenter tous les participants, qui se verront attribuer une quinzaine de coupes.

Tous les clubs affiliés à la 2 F.M. pourront participer à cette concentration et pourront demander le règlement de celle-ci en écrivant à Macaudière Louis, ou à Trottet Armand, à Panissières (Loire).

A.M.R. PANISSIÈRES

C'est le dimanche 1^{er} mai que l'A.M.R. Panissières a fait disputer son challenge de la Soierie, sous la formule Zanzy.

110 participants, dont 97 motos et 13 passagers groupants 13 clubs ont disputé cette épreuve touristique, remportée au classement individuel et par équipe par l'A.M.R.P.

Par contre trois de nos motards ont disputé le Rallye de régularité de Rive-de-Gier. Notre jeune espoir local Noël Trottet, se classa troisième dans sa cylindrée et septième au classement général. Quant aux autres dont c'était leur première compétition, ils terminèrent dans le milieu du classement.

Deux de nos motards ont participé dimanche 22 au Rallye de Régularité Saint-Raphaël, Vichy.

Noël Trottet termina premier ex-aequo de cette épreuve, et se classa sixième, après les épreuves freinage démarrage.

François Moulin, accidenté, dut abandonner. Notre club prenait le même jour la deuxième place de la Concentration Motocycliste de Vichy, avec 14 motos et 13 passagers.

Si nos motards furent satisfaits de leur belle sortie, ils furent fortement déçus des prix attribués, en remportant une bien chétive coupe, après avoir cependant donné pour près de 6 000 fr d'engagement.

Il est certain que si cette propagande bien mauvaise se généralisait, l'on ne verrait bientôt plus de motards participer à aucune manifestation de la sorte, et l'on aurait bientôt fait de tuer le sport motocycliste.

Le Correspondant : A. TROTTET.

M.C. ARLES

Dimanche 26 juin 1955 Troisième Circuit national de Vitesse motocycliste de la ville d'Arles-sur-Rhône, sur le boulevard des Lices.

Catégories 125 et 175 cm³.
Arles-l'Antique vibrera sous les exploits des engins modernes.

RALLYE CANNES-GENÈVE-CANNES

Le Moto-Club de Cannes, avec l'arrivée de la belle saison, prépare hâtivement la mise sur pied de sa première grande manifestation sportive de l'année.

En effet, pour ne pas décevoir son public comme ses fidèles amis, le programme de 1955 se révélera autant, sinon plus brillant que celui des années précédentes; ce à quoi s'attachent le président. Louis Dotto et son équipe.

Deux circuits de vitesse, dont un sera le grand prix de la ville de Cannes, avec la participation des plus grands champions de la moto et du side; un concours d'élégance nocturne sur la Croisette et, enfin, ce qui sera d'une ampleur inégalée à ce jour, le troisième grand trophée international : Cannes-Genève-Cannes.

Nous reviendrons en son temps sur ces grands épreuves; aujourd'hui, nous voulons seulement entretenir nos lecteurs sur la première en date de ces manifestations : le circuit de vitesse Georges-Schultz du 29 mai.

Il utilisera cette année un nouveau parcours qui ne sera plus sur le territoire du Cannet, mais sur celui de la ville de Cannes, puisqu'il empruntera une partie de l'avenue des Coteaux, où se déroulait jadis la classique course de côte du M.C. Cannes.

Autre innovation également : outre la participation des 125 et des 175 cm³, celle des 500 cm³. Il va sans dire que ce circuit étant plus petit que celui du mois d'août (Grand Prix), les coureurs seront sélectionnés aux essais, afin d'avoir un nombre limité de partants : de ce fait, la qualité du spectacle en sera relevée.

Les essais se dérouleront dans la matinée et la course proprement dite l'après-midi.

Les emplacements réservés au public seront ombragés, bien exposés, avec bonne visibilité car, avec le nouveau tracé, on aura facilement une vue d'ensemble sur tout le parcours; de plus, des boissons fraîches seront à la disposition de tous, dans de nombreux comptoirs.

D'ores et déjà; les meilleurs pilotes de France ont été retenus, nous en publierons la liste dès la clôture des engagements.

Sportifs de la région reprenez la date du 29 mai pour le circuit de vitesse de la ville de Cannes.

RENNES LE 19 JUIN

Avant-première des Championnats de France de side-car cross.

Le déroulement des premiers Championnats de France de side-car cross, étant donné le nombre encore restreint des concurrents français, a été reporté par la F.F.M. à l'été 1956... cependant, l'épreuve qui se déroulera le 19 juin prochain sur le terrain de Rennes pourra être considérée comme une avant-première de ces Championnats. En effet tous les concurrents français se mesureront à cette occasion et l'on pourra déjà procéder à un premier classement des valeurs. Le circuit a été spécialement aménagé pour ces épreuves : largeur minimum de piste 6 m, virage relevé, etc.

Nos meilleurs vœux pour la réussite de cette spectaculaire manifestation qui sera certainement très forte en émotions sportives.

SPORT-DIGEST

Bombe à retardement dans le Tour d'Italie.

L'on se souviendra des démêlés plus ou moins compliqués entre Mondial et Morini. La Commission technique sportive de la Fédération italienne de Motocyclisme vient d'y mettre fin d'une manière énergique en émettant le communiqué ci-après :

« Au cours de la réunion du 7 mai, et après avoir étudié le règlement des machines Sport, et en particulier les articles 21 et 23, les décisions ci-après ont été prises :

1° Eliminer de l'ordre d'arrivée de la première étape le coureur Ferri (Mondial), pour irrégularité technique.

2° Eliminer de l'ordre d'arrivée des première et seconde étapes les coureurs Mendogni et Speziali (Morini) pour irrégularité technique.

3° Eliminer du classement général les coureurs Mendogni et Lattanzi puisque déjà éliminés lors des deux premières étapes.

4° Eliminer du classement de la troisième étape le coureur Lattanzi (Mondial) vainqueur de celle-ci pour ne pas avoir présenté sa machine à la vérification en fin d'épreuve.

Les résultats d'étapes et classement général en 75 cm³ et 100 cm³ ne subissent aucun changement. En 175 cm³ le vainqueur est Mattei (Morini).

Pour la classe 125 cm³ l'homologation de cette catégorie est en suspens dans l'attente des résultats techniques de l'examen du carburant, contrôle effectué à la suite des réclamations. »

H. C.

G. P. de France de Moto-Cross.

Cette épreuve vit le triomphe du Britannique Archer, sur Norton. Le Suédois Nilsson enleva la première série, Lundin, encore un Suédois, la seconde, et Klym le repêchage. La finale fut magistralement remportée par Archer, qui mena de bout en bout.

Nous donnerons, dans notre prochain numéro, un compte rendu détaillé de cette réunion.

Résultats.

Classement final : 1. Archer (Angl.), sur Norton, 54' 16" 1/5; 2. Nilsson (Suède), B.S.A., 54' 34" 4/5; 3. Leloup (Belg.), F.N. 55' 44" 4/5; 4. Somja (Belg.), F.N. 54' 50" 4/5; 5. Baeten (Belg.), Matchless, 54' 51" 2/5; 6. Lundin (Suède), B.S.A. 54' 57" 3/5; 7. Schmit (Angl.), B.S.A. 55' 56" 2/5; 8. Jansen (Belg.), Saroléa; 9. Meunier (Belg.), Saroléa; 10. à 1 tour, Nex (Angl.), B.S.A.; 11. Klym (Fr.), B.S.A.; 12. Frantz (Fr.), F.N.

Classement actuel du Championnat du monde : 1. Leloup, 12 pts; 2. Archer, 6 pts; 3. Klym et Nilsson, 5 pts; 5. Baeten, 4 pts; 6. Stonnebridge et Somja, 2 pts.

(Suite page 50.)

MOTOBÉCANE STATION SERVICE



BASTILLE

6, boulevard Richard-Lenoir, PARIS-11^e — ROQ. 43-43
STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES

La nouvelle Mobylette 3 vitesses.

La 350 cm³ bicylindre nouvelle,
120 km/h.

125 - 175 Grand Sport.

LIVRAISON
IMMÉDIATE
TOUS MODÈLES

EXPÉDITION
IMMÉDIATE

Crédit exceptionnel
5 000 f à la commande solde **18 mois**

SUR PUISSANCE!

BORGO
"Qualité supérieure"
"Renommée mondiale"

S.A.F. capital de 72.000.000 de Francs

TURIN (Italie) **NEUILLY** (Paris) **BILBAO** (Espagne)

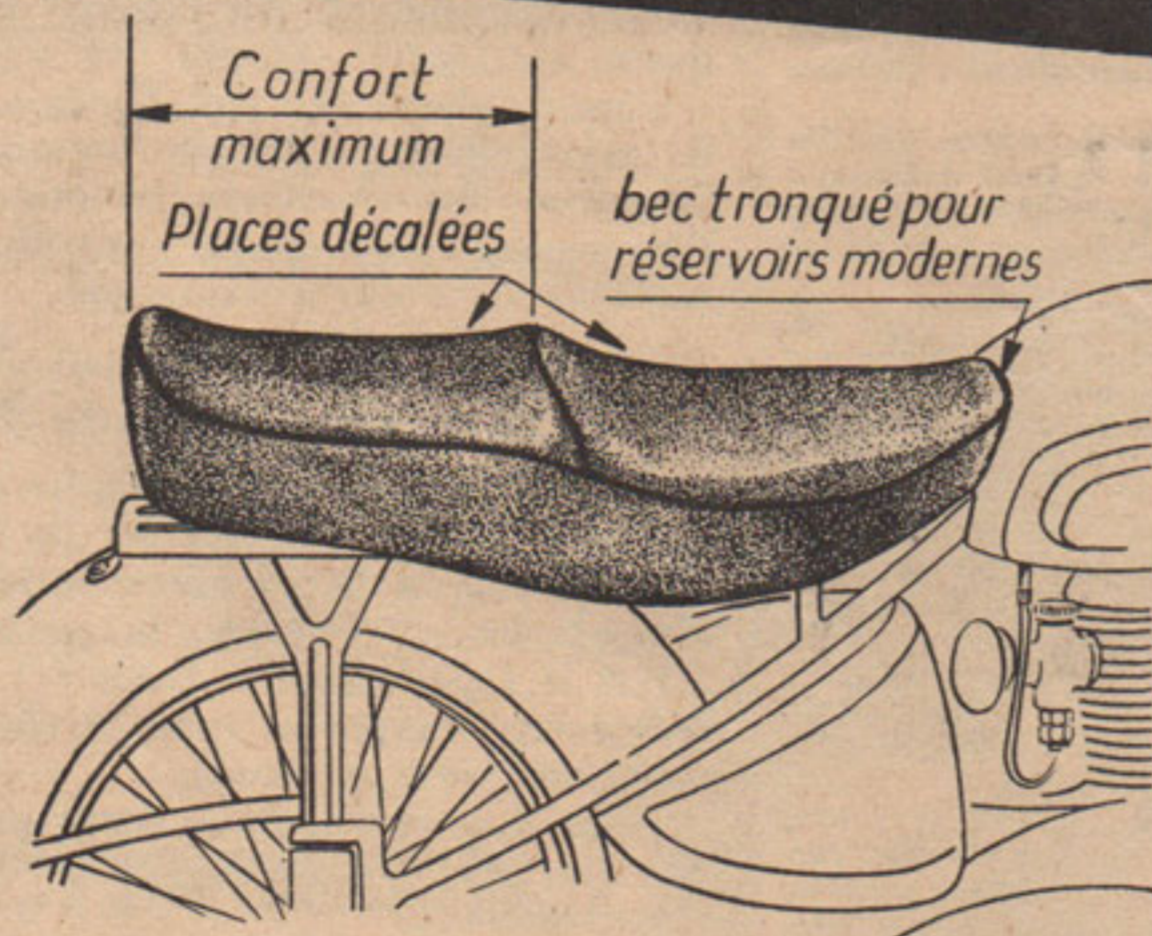
Salon de l'Automobile Balcon A - Stand 36

Segments noirs Amedée Bollée
Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns
spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

152

Dans la gamme de nos 10 modèles
le n° **7** décalé - **FIXATION DIRECTE**
sur porte-bagages d'origine

Expérience et Qualité



Service après vente
GARANTIE

Prix: 9980 Frcs

Société BIPLEX-AURORA

36, Rue de Bagnole - PARIS (20^e) ROQ. 69-30

**Vous devez avoir
un indicateur
de vitesse!**

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

La grande marque spécialisée
dans la fabrication des appa-
reils de contrôle pour l'auto-
mobile, l'aviation, la moto.

PRÉSENTE

son **INDICATEUR DE VITESSE**
avec **COMPTEUR KILOMÉTRIQUE**
DEUX APPAREILS EN UN SEUL



LA GARANTIE D'UNE TECHNIQUE ÉPROUVÉE
Modèles pour chaque type de moto, scooter ou vélomoteur
Pose facile sur guidon, fourche, potence, ou dans le phare.

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

A.G.F. - ALCYON
MAGNAT-DEBON
KËLHER-ESCOFFIER
PALOMA-NORTON

TOUT L'ACCESSOIRE POUR LA MOTO — SERVICE APRÈS VENTE

ROBERT KIÉNÉ

73, quai du Point-du-Jour BILLANCOURT
TÉL.: MOL 64-02 - Métro: SEMBAT - BUS 123 (P^t de Billancourt)

VENTE A CRÉDIT 6 - 12 - 18 MOIS

Nouveaux modèles
Scooter

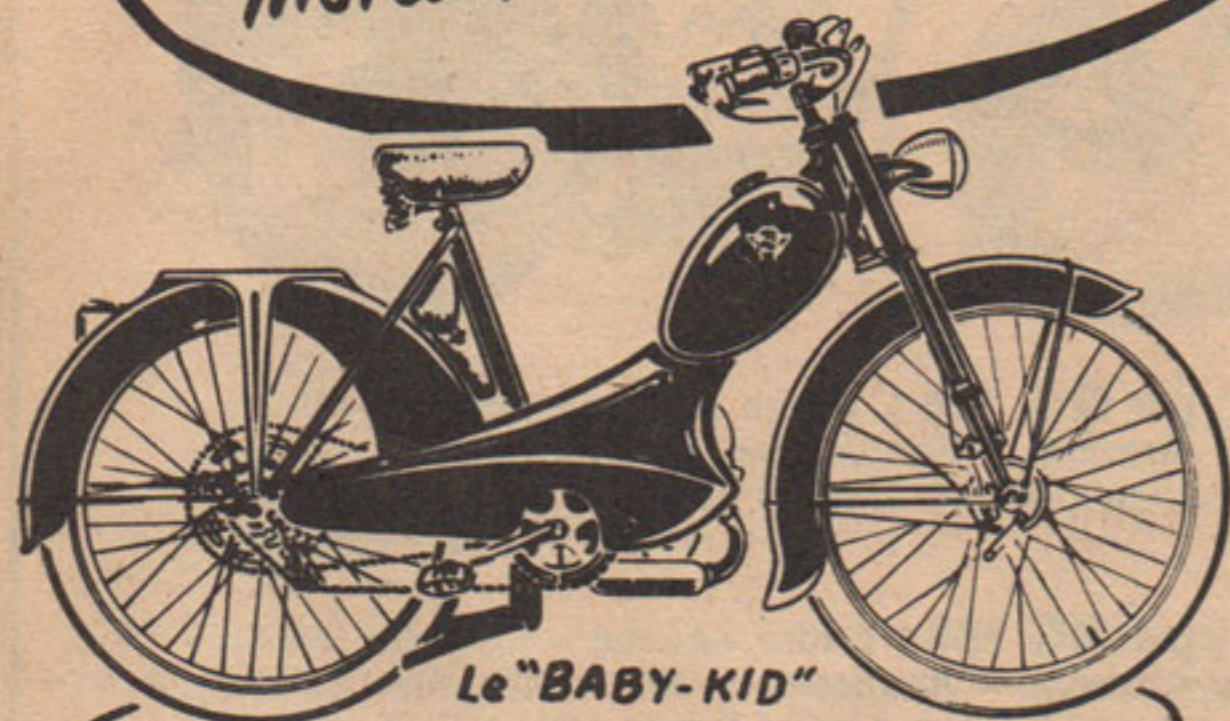
175 SV
175 SVS
250 SG - SGS



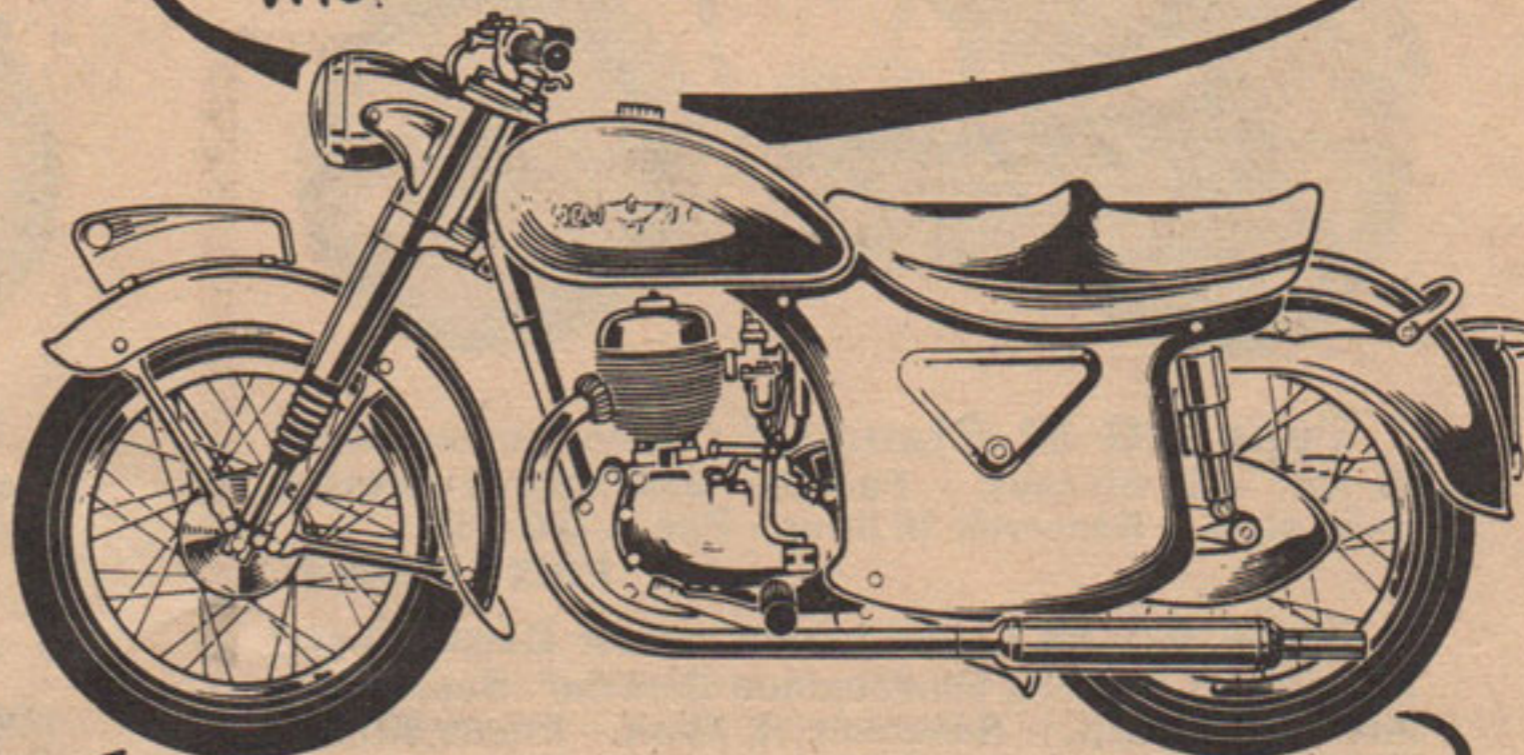
Motocyclette **NEW-MAP** jamais pareille à aucune autre

Des cyclomoteurs "KID"
Moteurs MISTRAL et SACHS

Des fameuses "LEADER"
Moteurs YDRAL - AMC - SACHS



Le "BABY-KID"



BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ Fourche téle
Réservoir 7 litres Carénage .Frein.ta. **48.000**
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : **85.000**

YDRAL 125 cm³ : **134.500** - 175 cm³ : **149.500**
A.M.C. 125 cm³ : **139.500** - 175 cm³ : **149.500**
SACHS 175 cm³ : **169.500** (Selle monoplace.)

Motocyclettes NEW-MAP
124, Avenue Lacassagne - LYON
Tél. : Villeurbanne 98-38

CRÉDIT:
6,9 et
12 mois

PARIS: M DEGUSSEAU, 30 r. de Charenton (BASTILLE)
NANCY: Mons. LEFEVRE, 3, rue Léopold-Lallemand
METZ: Monsieur MANINI, 120, rue des Allemands
ROUEN: M ABRAHAM, 41, rue Gustave-Flaubert
REIMS: Monsieur PERARD, 17, Boulevard Pasteur

Chez **LADEVÈZE**

Toutes les grandes marques !

VESPA - B.S.A. - PUCH - PALOMA
ARIEL - PANTHER - VICTORIA, etc.

★

Motos neuves en solde — Remise 5 %

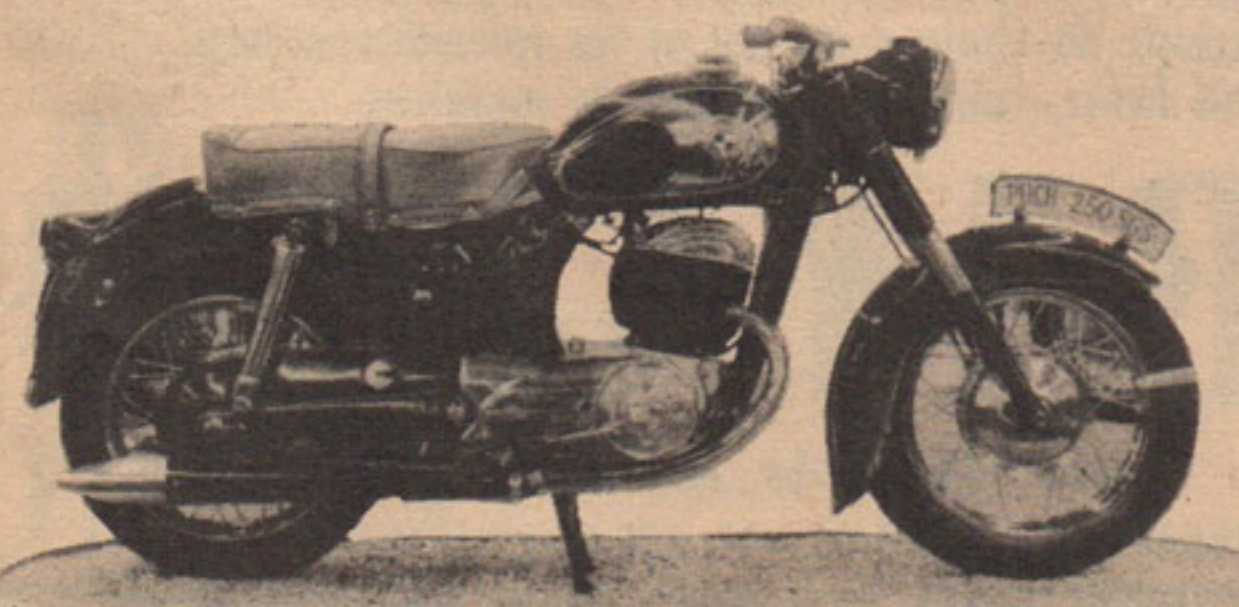
PUCH 250 T. F...	235.000 fr.
175 Alma Ydral ..	168.200 fr.
Allemande RIXE SPORT 150 Sachs..	199.000 fr.
Cyclo VICTORIA ..	59.900 fr.

600 Motos neuves et d'occasion - Lot pour revendeur

165 - 170 - 170 bis, avenue de Clichy - PARIS-17^e

Métro: Porte-de-Clichy Tél.: MARcadet 09-79

— RÉPARATIONS POUR TOUTES MOTOS ET VESPA VENDUES —



LA NOUVELLE POIGNÉE A TIRAGE RECTILIGNE



MONTAGE INSTANTANÉ * TRACTION DU CABLE RIGOREUSEMENT
RECTILIGNE * MÉCANISME ET ATTACHE DU CABLE ENTIÈREMENT
ÉTANCHE ET GRAISSE * LIVRE AVEC REVÊTEMENT EN NYLON
DROITE ET GAUCHE * COLORIS DIVERS

Étab^{ts} **DUPLEX** 37, Rue du Dr F. Morucci - **MARSEILLE** (6^e)

L. MEYRAT

Spécialiste des Béquilles
pour Motos, Scooters,
Vélocycleurs de toutes marques

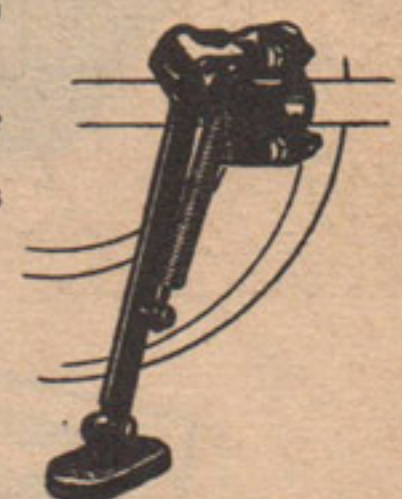


Béquille pour cyclomoteur

Téléphone : LON 18-86



Béquille pour scooter

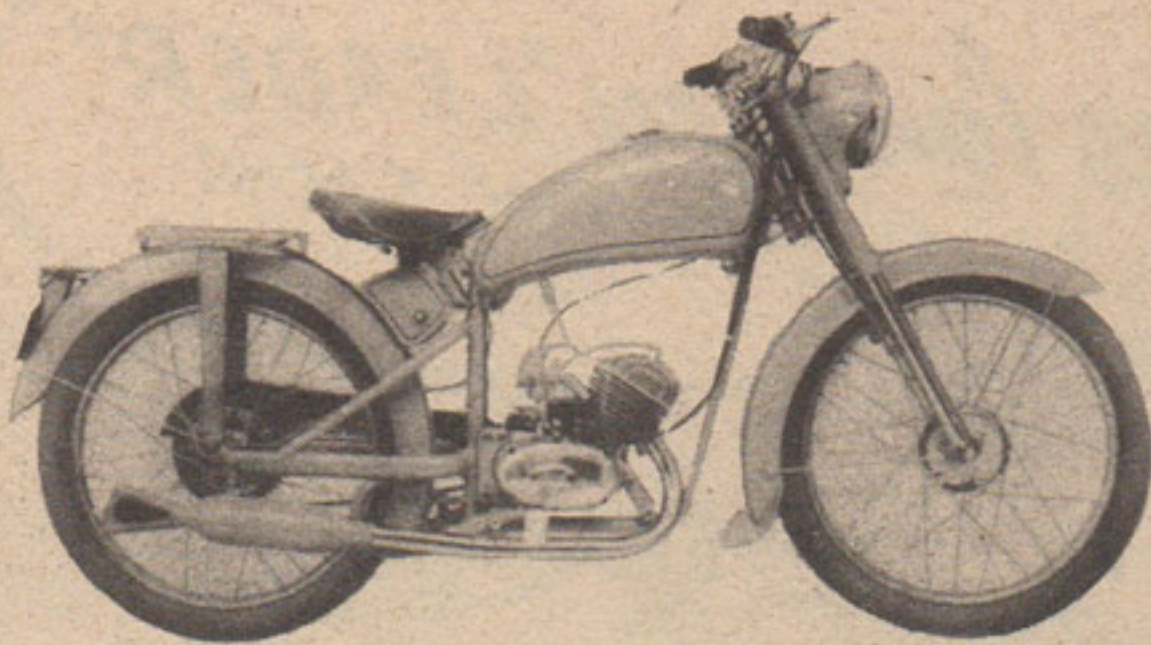


Béquille pour moto

30, rue des Fleurs SURESNES

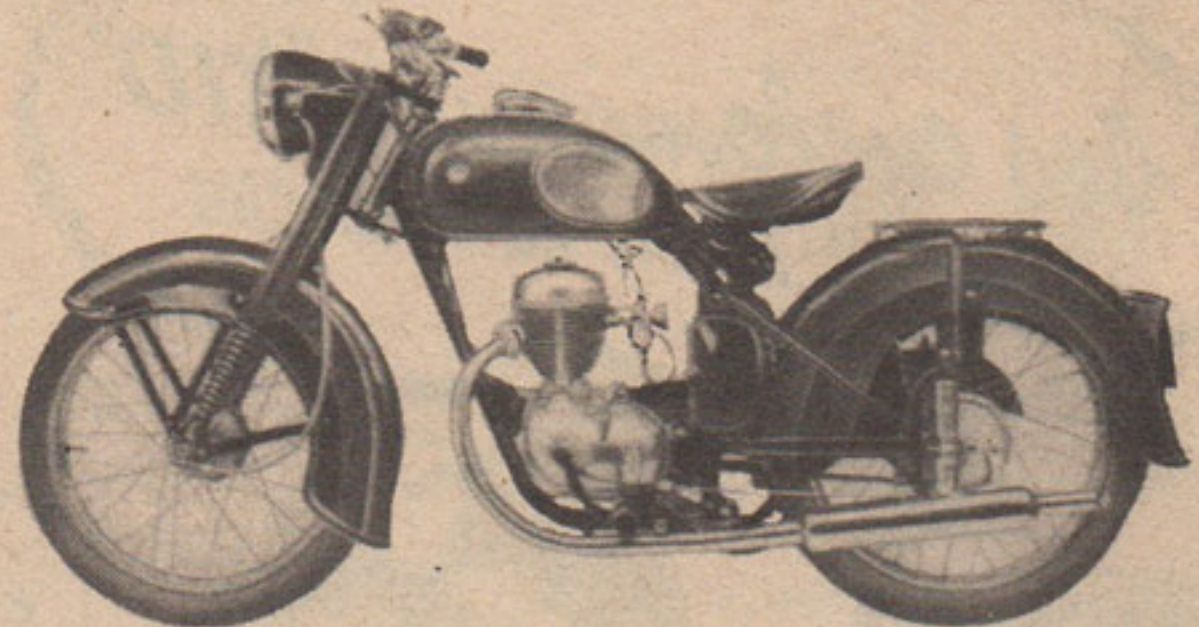
RENÉ GUILLER

VOUS PRÉSENTE
DEUX MODÈLES DE VÉLOMOTEURS
D'UNE CONCEPTION NOUVELLE



Type RG 98 Standard : Bloc moteur Comet 98 cm³ - 2 vitesses - Fourche télescopique Grazzini - Selle susp. - Réservoir 12 litres - Pneus 600 x 65.
PRIX : 82.000 fr.

Type RG 98 Luxe : Bloc moteur Comet 98 cm³ - 2 vitesses - Fourche télescopique Grazzini - Suspension AR - Selle susp. - Réservoir 12 litres - Pneus 600 x 65 - Carénage du moteur - Compteur incorporé.
PRIX : 97.500 fr.



Type RG 188 : Cadre spécial - Fourche télescopique Grazzini - Suspension AR - Réservoir 15 litres - Selle susp. - Moteur AMC 4 temps 125 cm³ - 4 vitesses.
PRIX : 154.000 fr.

Type RG 190 : Cadre spécial - Fourche télescopique Grazzini - Suspension AR - Réservoir 15 litres - Selle susp. - Moteur AMC 4 temps 175 cm³ - 4 vitesses.
PRIX : 168.000 fr.

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE contre 15 fr. en timbres-poste

RENÉ GUILLER

CONSTRUCTEUR - 1, place Puy-La-Vau
FONTENAY-LE-COMTE (Vendée) — Tél. : 221

NOUS RECOMMANDONS L'HUILE VEEDOL POUR LES MOTEURS A 2 ET 4 TEMPS

FRAIS EN ÉTÉ ★ CHAUD EN HIVER ★ LE *seul* LÉGER
ET

100% efficace

PARCE QU'EN

LIÈGE NATUREL
contreplaqué

LE CASQUE DE SÉCURITÉ "BAYARD"

★ grâce à l'élasticité du liège naturel, absorbe et neutralise les chocs les plus violents et assure, avec sa pointe couvre-nuque, une sécurité totale.

★ grâce au pouvoir isolant du liège, évite les coups de chaleur en été et les refroidissements en hiver, causes fréquentes de malaises.

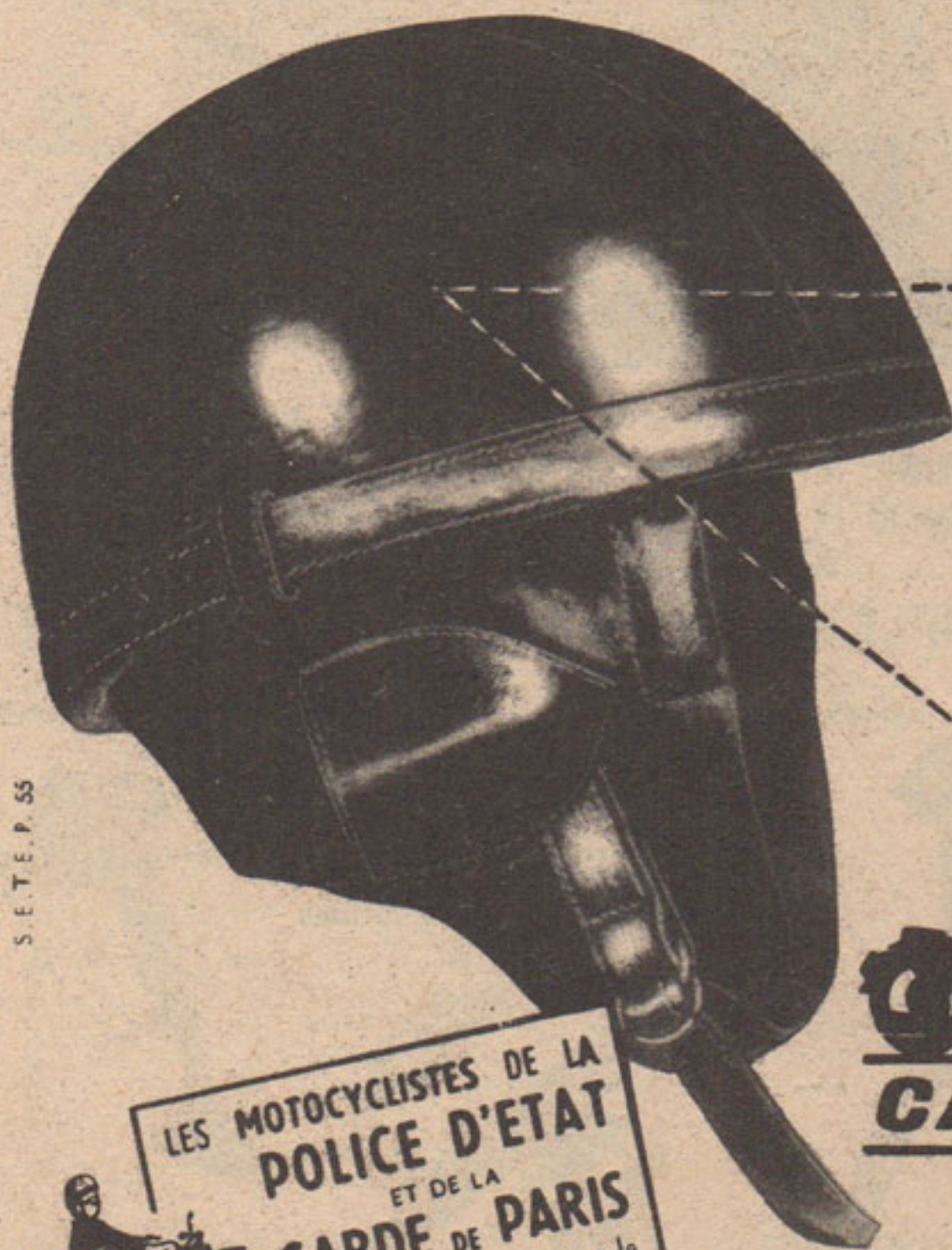
CASQUE

BAYARD

son armure est de liège

MAGASIN D'EXPOSITION : 28, RUE DE CHATEAU-LONDON

PARIS-X^e • NOR. 04-47



S. E. T. P. 55



MOTOS EXIGEZ
les
ACCESSOIRES **VELO
MOTEURS**

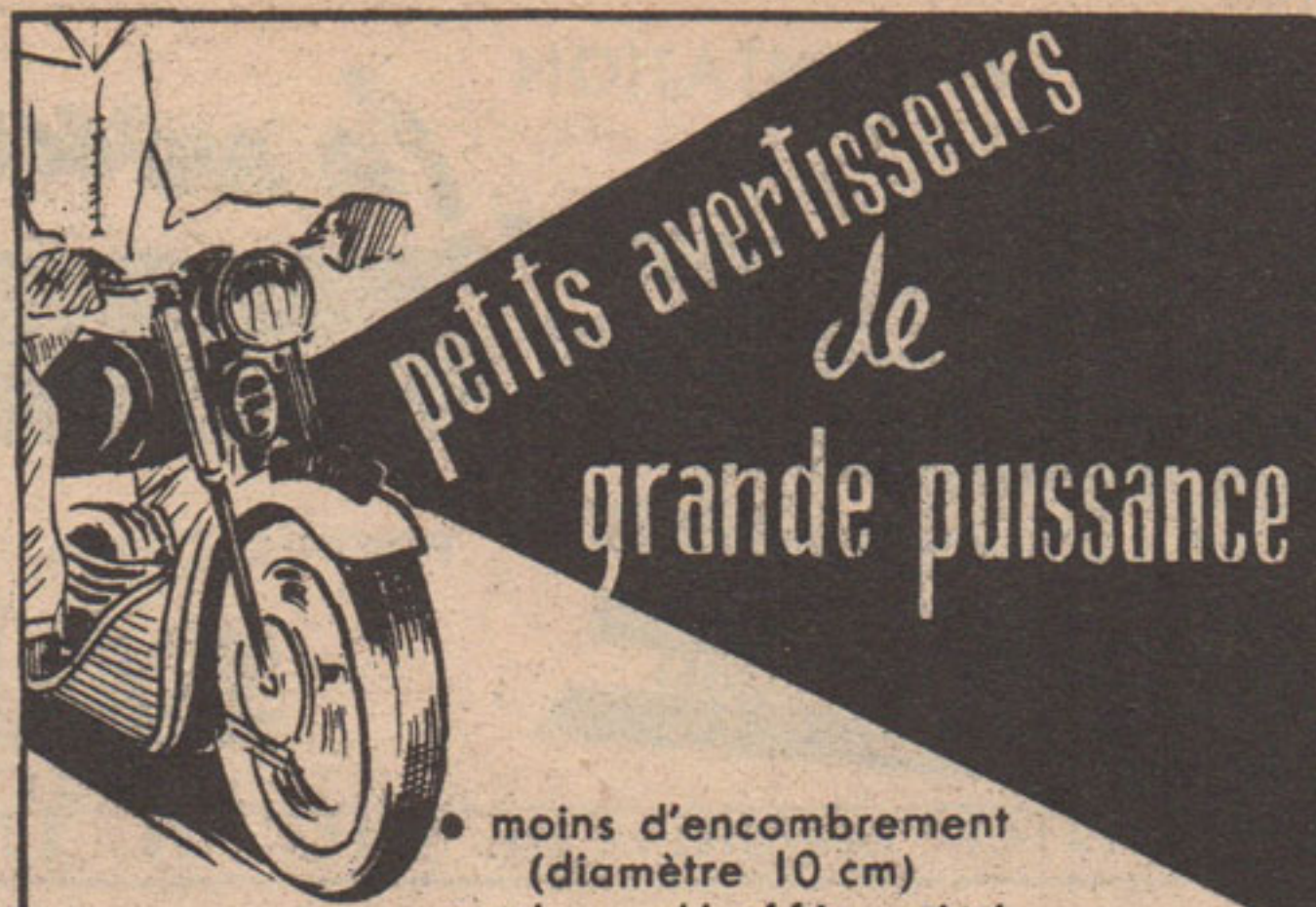
AMAC

CARBURATEURS
GUIDONS
POIGNEES TOURNANTES
MANETTES, LEVIERS
EPURATEURS D'AIR
ROBINETTERIE
TRANSMISSIONS
etc...

**CYCLO
MOTEURS** **SCOOTERS**

En vente
chez tous les
Motocistes

STATION-SERVICE AMAC 21, rue Collange, 21
LEVALLOIS (Seine)
Tél. : PER. 06-02



petits avertisseurs
de
grande puissance

- moins d'encombrement
(diamètre 10 cm)
- plus d'efficacité

SANOR
LE CRÉATEUR DE L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

vous présente le

JV 8

POUR VÉLOMOTEURS
ET SCOOTERS
**FONCTIONNANT
DIRECTEMENT
SUR VOLANT
MAGNÉTIQUE**



FORME AÉRODYNAMIQUE
MODÈLES SPÉCIAUX POUR VESPA
LAMBRETTA ET MOTOBÉCANE

le

J 8

POUR MOTOS
**FONCTIONNANT
SUR BATTERIE**



DEUX PRÉSENTATIONS POUR CHAQUE
MODÈLE — AVEC GRILLE GALBÉE —
ÉMAILÉE NOIRE OU CHROMÉE

Nouveautés

SANOR

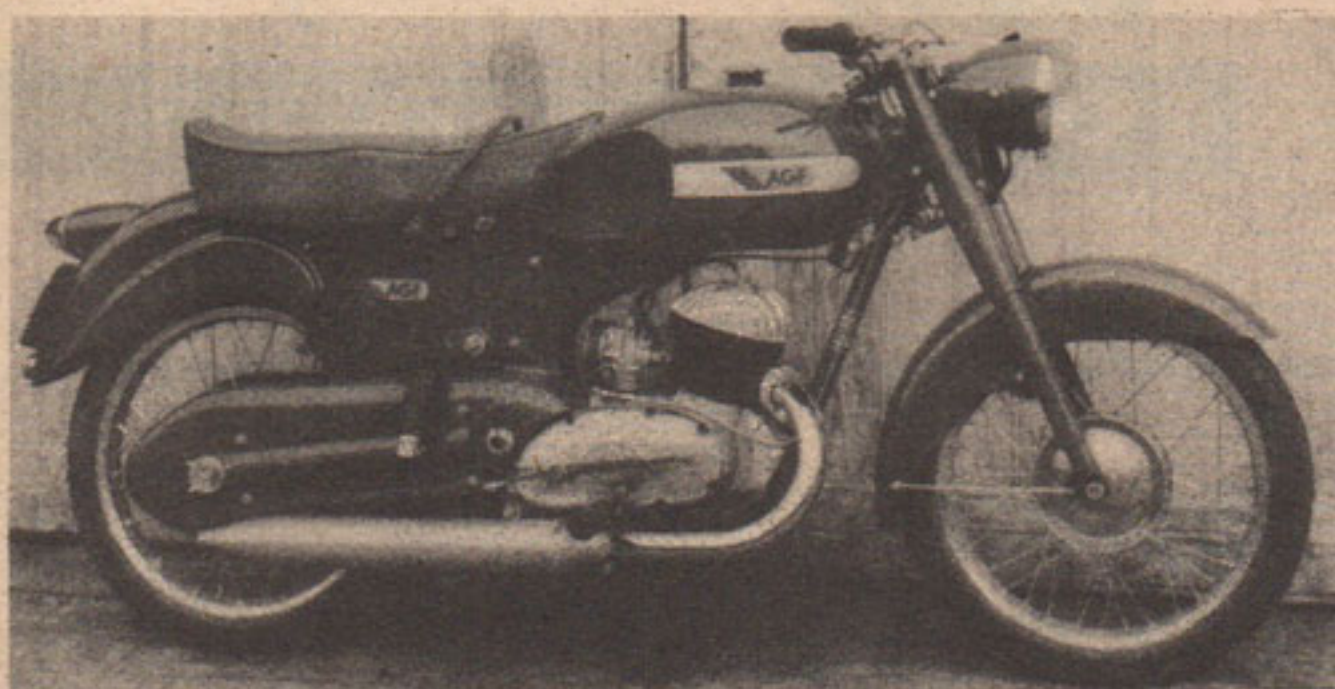
LE PROJECTEUR DE SON

LES APPAREILS DE DÉPASSEMENT
A LA PORTÉE DE TOUS

AGF 1^{er}, 2^e,
Bol d'Or 1954

La moto du connaisseur

Complètement équipée - 125 - 175 cm³
Prix : 169 000 fr. - 189 000 fr.



Stations-service : YDRAL ET CUCCIOLO
Concessionnaires : A.G.F. - GUILLER - S.A.

PIÈCES DÉTACHÉES - REVISION
DÉPANNAGE SOUS 48 HEURES

Scoter AGF - 4, r. Hoche, Colombes (Seine)
Près de la gare CHARLEBOURG 08-47

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

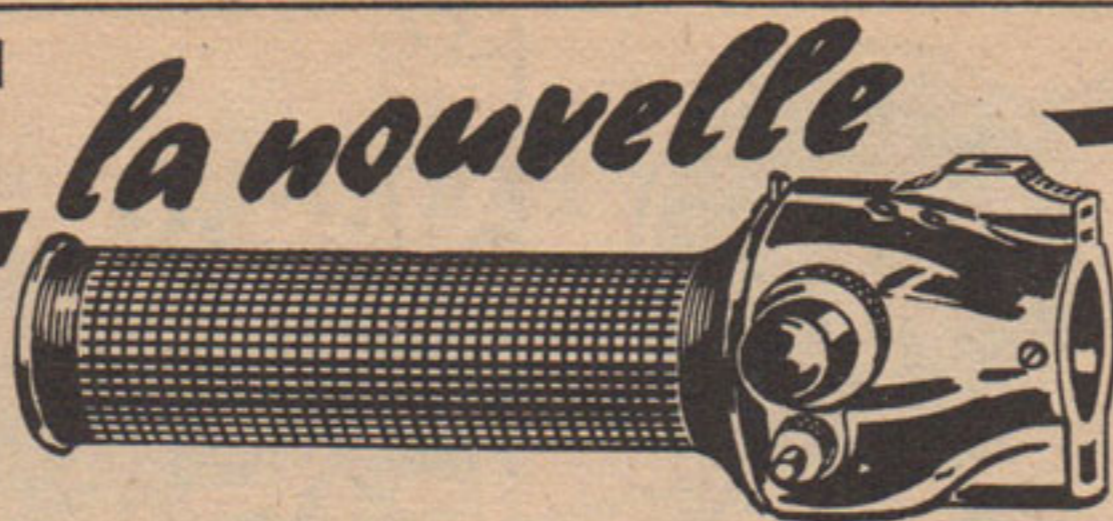
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER *Universelle*

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

DEPOSITAIRE OFFICIEL: Sté KERSA, 48, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

Faites la toilette

de votre Scooter

en 2 temps

selon la méthode Johnson adoptée par les automobilistes du monde entier.

1° Johnson's Rénovateur (Carnu) nettoie à fond les peintures en enlevant l'oxydation, les taches d'huile et de graisse, les salissures, insectes, etc... et lustre votre carrosserie.

2° Johnson's Car-Plate protège les peintures et les chromes. Dépose en séchant une fine pellicule protectrice, étincelante et persistante, sans que vous ayez à frotter.

Bidons pour 3 applications :
Rénovateur : 140 Frs
Car-Plate : 180 Frs



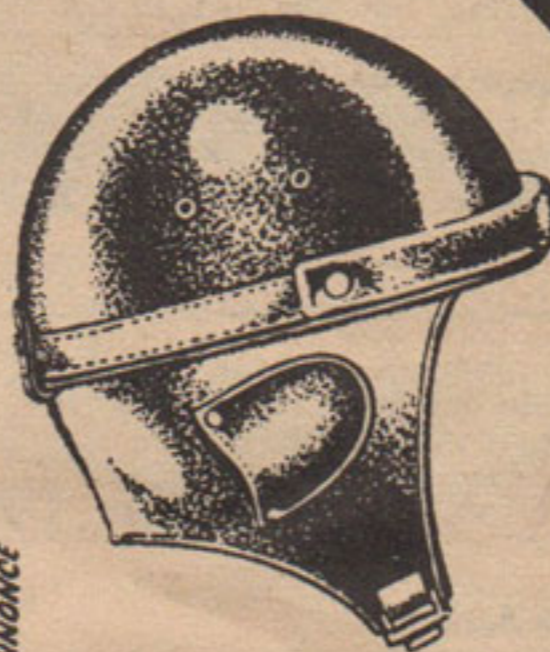
JOHNSON



ELVINGER-3334

UNE RÉVOLUTION
DANS
LA PROTECTION

1^{er} CASQUE
MOTO



J'ANNONCE

PRIX:

2.960 Fr

ICA

MATIÈRE
PLASTIQUE

MARQUE DÉPOSÉE

PLUS SOLIDE
QUE L'ACIER
PLUS LÉGER
QUE L'ALUMINIUM
ISOLANT DU FROID
ET DE LA CHALEUR

3

ICA, ESPERAZA (Aude)

Les MOTOS appréciées
des SPORTIFS et CROSSMEN

STOCKISTES ★ PIÈCES DÉTACHÉES ★ VENTE ★ ÉCHANGE

MOTO-BASTILLE

R. Danvignes 6, boulevard Richard-Lenoir - PARIS-XI^e
Tél.: ROQ. 29-28

CATALOGUE RÉPONSES : 50 F TIMBRES

ARIEL

JAWA 350 FIN 54, barres de protection, siège arrière, sacoches, tablier, gants, remorque Fulgur équipée électriquement, 195 000. Doguette, 1, rue Henri-Ranvier, Paris (11^e). ELY 03-01.

TRIUMPH-TIGER 100 ALU. 52, 15 000 km, équipé, état impeccable. René André, 6, rue Victor-Hugo, Tours (Indre-et-Loire).

B.M.W. R. 25 comme neuve. Pneus Pirelli et différents accessoires motos à 70 % de leur valeur, cause achat voiture. Prix moto seule 205. Nivelon, 265, rue Saint-Denis, Paris (2^e). Tél. CENTRAL 76-59.

ROYAL-ENFIELD 250 cm³, 1953, quatre vitesses, sélecteur, fourche télescopique, équipement complet, état parfait, 140 000. Crédit.

ROYAL-ENFIELD 500 cm³, culbuteurs, 1950, quatre vitesses, sélecteur, fourche télescopique, très bon état, équipement complet, 165 000. Crédit.

ROYAL-ENFIELD 500 TWIN 1952, état parfait, fourche télescopique, suspension arrière, équipement complet, 230 000. Crédit.

ROYAL-ENFIELD 500 culbuteurs, très belle, avec side-car Précision, état de neuf, 230 000. Crédit.



FRAISSE DEMEY
Spécialiste
dans la Récompense Sportive

191, rue du Temple, Paris - TUR. 41-75.

ARIEL 350 RED HUNTER 1952, suspension arrière, fourche télescopique, très bon état, équipée, 160 000. Crédit. Aris, 11, rue Labie, Paris (17^e). ETO 08-66.

A vendre cause achat voiture **B.S.A. GOLDEN avril 54**, suspension oscillante. 18 000 km, impec., 310 000. G. Pelletier, 124 route d'Aulnay, Sevran (S.-et-O.). Vis. tous les jours. Urgent.

NORTON TYPE 88 TWIN, cadre featherbed. 11 000 km, 320 000 fr. Crédit et reprise poss. Radio-Passy, 16, rue J.-Bologne (16^e). JAS 24-18.

MOTOBECANE 175 Z2C, nov. 52, 15 000 km, acces., sacoches cuir, tr. bon ét. gén., 95 000. POR 9-61, P. Verbeke, 41, r. Remy-Dumoncel, Paris (14^e)

175 A.M.C. Automoto 40 (sel. 4 vit.).
125 A.M.C. Guiller 40.
100 Terrot f. tél., 35.
BIMA 30, 100 Gnome 10.
TRI Solyto ét. neuf, 150.
Traction AV 7 ch crem., 180.
REPRISES AUTOS, MOTOS, etc.
CREDIT - ECHANGES
Castel, Savy-Berlette (P.-de-C.). Près Arras.

PUCH 175 SV7, 6 000 km. Selle dble, nbx acces., 150 000 fr. Mauguin, 2, r. de l'Union, Arcueil (Seine) le soir à 19 h.

175 MOTOB. Z2C impec., 15 000 km. P.-chocs, selle biplace, 100 000. Mousseau, 55, boul. Victor (15^e). Vis. soir 6 h.



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :
200 francs

FOURCHES TÉLESCOPIQUES 6, rue Georges-Lacaud
SUSPENSIONS AR. COURBEVOIE (Seine)
HYDRAULIQUES DEF 27-87



650 B.S.A. GOLDEN, état neuf, av. accessoires, 225 000. Sibiril, 18, r. Marie-Debos, Montrouge, le soir, le samedi et dimanche matin.

Cse dette vds 160 000 fr. **500 NORTON COURSE**, prête pour saison, garant. parf. ét., pièces, pns, chaînes, bougies, lubrifiant, crédit, repr. poss. De Heinsber, 29, bd Beauséjour, Paris.

Part. vend **LAMBRETTA** italien., nb. acc., exc. état, 80, crédit, EUR 45-55.

Bonne **GNOME 500 cm³** culb., parfait état, moteur 3 500 km. R. Roy, Vaumorin par Theil-sur-Vanne (Yonne). Tél. 22 Cerisiers.

Norton 500 Featherbed course.
Velocette 350 K.T.T. course.
Velocette 350 MAC - 500 MSS neuves.
Motobécane scooter.
Mobyette, tous modèles disponibles, q.q. machines neuves, soldées.
Cherrier Pierre, 21, boulevard H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

250 JAWA, ét. nf. Tél. OPE 52-50, h. bureau.

RENÉ-GILLET 750, side Bernardet, bn ét., pns nfs. S'adr. bureau, 15, rue P.-Thomoux, Neuilly-sur-Marne (S.-et-O.).

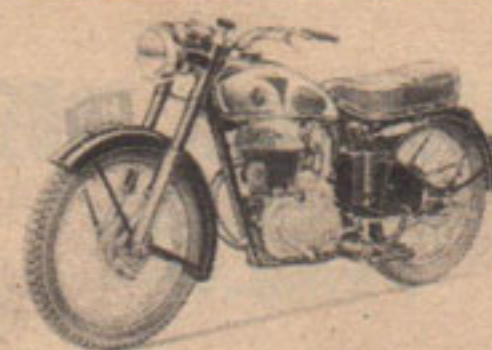
350 GOLD STAR susp. Vistoli. Prix 165.000. Humbert, 21, rue Pasteur, Bicêtre (Seine).

N.S.U. 350 OSL culb., parf. ét., 80 000. Blech, 20, rue La Tour, Vitry-le-François (Marne).

GUZZI GALETTO, 160 cm³ av. remorque, sac. Masson. TRO 17-71.

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs



AGENCES F.N. - N.S.U. - I.F.A.
René Gillet.

Livrables de suite : 175, 250 cm³, etc.
97, rue d'Alleray, PARIS-XV^e

1 000 René-Gillet, side, 85, 95.
800 Gnome et Rhône side, 70.
750 B.M.W. R.12 side, 130, 140, 155.
750 B.M.W. side R.71, 275.
650 B.S.A. Golden 1953, 240 et 270.
600 B.M.W. R.67, 335.
500 B.S.A. A.7, 220.
500 Indian Scout, 90.
500 B.S.A. culb. side 55 et 110.
500 Terrot R.G.S.T., 145.
350 Matchless t. belle, 160.
350 B.S.A. culb., 85.
350 Triumph télé., 80.
350 Jawa, 135, 165 et 170.
500 Norton 16.H side, 85, 90, 95.
500 Monet, culb., c. neuve, 95.
500 Velocette, 110.
250 Puch, 140 et 155.
250 B.S.A., 140 et 165.
250 Csepel 53, c. neuve, 140.
175 Motobécane, D.S. Malterre, Guiller, Gima de 60 à 95.
30 motos à partir de 30 000 fr., side Précision, grand touriste, normal et porteur. Voiture 203, 53, découv. Crédit, reprise. Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). Métro Lamarck. MON 24-40.

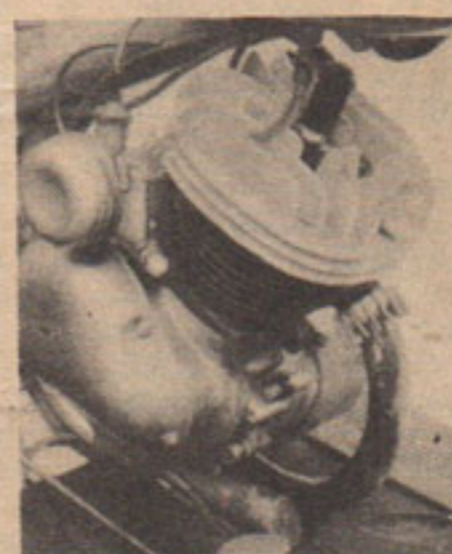
K 500 ZUNDAPP, R.35 B.M.W. Bon état mécanique. Desbois F., 4, rue de la Ferme, Saint-Denis (Seine), après 20 heures.

B.S.A. 350 fche tél., 65 000 ou contre plus faible. Bondy 114.

TERROT 250 LAT., 15 000 fr. Garnon, Rutry-le-Châtel (Loiret).

ARDEX à peine rodé. Bobet, 13, Grands-Chênes, Verrières-le-Buisson (S.-et-O.).

AUTO ctre moto. 7, rue de Montreuil, Pantin, ouv. dim.



Enfin... une super culasse
MAUCOURANT 100 cm³
SACHS, VILLIERS, etc.

PRIX DE VENTE : 2 600 F

Maucourant, 147, boulevard Ney
PARIS (18^e)

UNIQUE

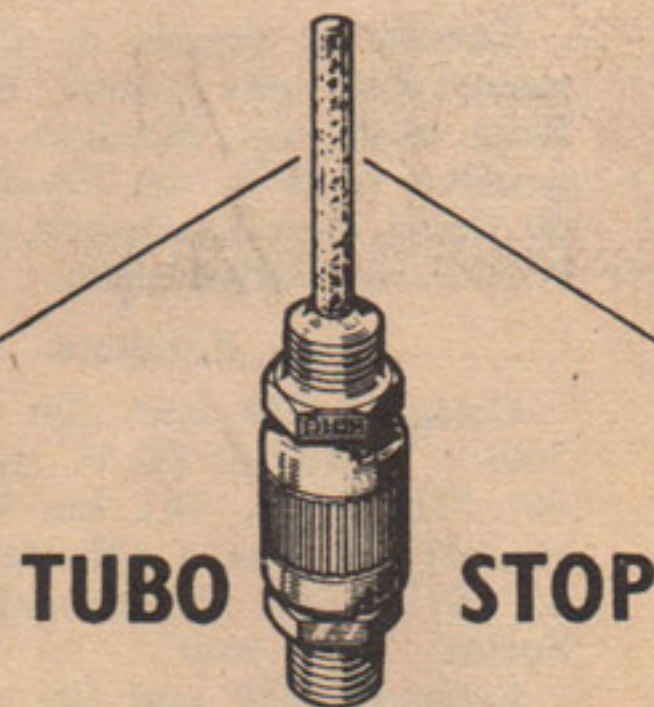
Vincent Black Shadow, état neuf	400 000
590 R.-Enfield	40 000
500 Ravat	18 000
500 Vincent-Comet	330 000
350 Terrot	75 000
175 Motobécane	110 000
175 Motoconfort	100 000
250 Puch	130 000
125 Motobécane D.45	50 000
125 Peugeot	65 000
125 Gnome-Rhône	65 000
175 D.S. Malterre A.M.C.	110 000
Cyclomoteurs divers. Crédit. Saint-Paul-Motos, 1, rue de Rivoli, Paris (4 ^e).	

150 VELOM., motos, side-cars d'occasion. Crédit 15 mois. Roger Sceaux, 4, rue Beaupaire, Pantin. VIL 15-18.

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs



TUBO STOP

LE ROBINET ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

5 BIS, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DEF. 21-63 - 25-91

MOTOS POUR TOUS

10, rue Git-le-Cœur
PARIS-VI^e

livre immédiatement
toutes

**BOUGIES
LEPERLIER**

PARTICULIER vend réservoir luxe, selle Reydel, pare-brise pour Motoconfort 175, le tout à l'état de neuf. Prix intéressant. *Bibaut André, 30 bis, route de Bailly, Ribécourt (Oise).*

RÉPARATIONS MOTOS, façonnage ttes pièces adaptables, pignons, axes, bagues, embellages, etc. *Brocherieux, 32, r. des Jardins, Cachan (Seine).*

VDS OU ÉCH. contre plus faible ou scooter Vespa de préférence: side 1 000 Ariel, parfait état général. *Chauvet R., Chazay, par Saint-Romans (Deux-Sèvres).*

**200 AUTOS, MOTOS
ÉCHANGE, CRÉDIT, TOTAL**
157, av. du Maine (14^e), 7, r. Montreuil, Pantin, ouv. ts jrs et dim. 8 à 21 h.

ACHETE moto améric., vds Fiat 509 A torpédo, 7 ch, 4 pl. *Héault-Montas, Saint-Saulge (Nièvre).*

**SELS RÉGULATRICES
DE TENSION**

INTERLUX

**UNIVERSELLES POUR TOUS
VOLANTS MAGNÉTIQUES
6/12 VOLTS - 8/25/40 WATTS**

MOTOS POUH, SPÉC. PUCH, MOTO SERVICE PALOMA ttes pièces détachées, acces. libres, magasin 175 SV, 175 SVS, 250 GS-250 SGS, carénée sport. Crédit: 7, 9, 12, 15 mois, 52, avenue Foch, Saint-Maur. *GRA 51-76.*

UNIQUE A PARIS

SUPER-CRÉDIT REPRISE

Triumph speed twin à liquider.	220 000
B.M.W. R.73 toute beauté.	220 000
Guiller 250 A.C.T. neuf soldée.	195 000
Puch 250 noire 1 ^{re} main c. neuf.	160 000
Terrot 5 ch, R.G.S.T., luxe, neuf	160 000
B.M.W. R.12, side ou solo.	120 000
Matchless 350, télescopique.	120 000
Norton 16 H, origine, belle.	85 000
N.S.U. 250, O.S.L., tte garantie.	85 000
B.M.W. R.35, cardan, impec.	85 000
D.K.W. 500 et 350 SB et NZ.	75 000
R.-Gillet 1 000 et 750 side, solo.	75 000
Indian 500 et 1 200 susp. AR.	60 000
Zündapp et N.S.U. 200 à enlever	45 000
Peugeot, Monet, Gnome à part.	30 000
Plus 25 vélocycles récents, bas prix.	
Plus 15 sides seules, divers à part.	
12 000	
<i>Alazard, 47, avenue de Clichy, Paris (17^e)</i>	
<i>(dans le passage côté Cinéma).</i>	

RENÉ GILLET 125, 4 v., sél., pft ét. méc., 1^{re} main, 40 000 fr. av. ou ss side, léger canadien, 15 000 fr. *Baudelot, 113, av. de la République, Montrouge, heure repas. ALE 27-04.*

Toujours 50 voitures tourisme et sport, reprise ttes motos et crédit. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.*

Paul MAIMBOURG

TANNEUR - FABRICANT
8, rue Émile-Zola
ISSOUDUN (Indre)

Casque de protection en cuir et liège
Casquette Marlène

Sacoques en cuir pleine peau avec intérieur en dural pour cycle, moto, scooter

30 SIDECARS TOUTES MARQUES

B.M.W. Précision, 350 Sarolée-Belgian, Zündapp KS 600, Imperial, Motobécane, Carpio, 600 Horex-Steib, René-Gillet, 750 et 1 000, side porteur, Gnome-Rhône, Bernardet, Indian 500 Scoot et 1 200 side canadien, Terrot R.G.S.T. et R.G.A.S. side Simard, sides seuls de 15 000 à 60 000. Ensembles complets à partir de 50 000.

1^{er} versement 10.000. Crédit 15 mois.
Livraison 48 heures.

Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. Métro Hoche. VIL 15-18.

**VOUS TROUVEREZ
CHEZ**

INTER-MOTO

57, bd de la Libération, à Saint-Denis, métro Pleyel, un personnel qualifié qui vendra pour vous votre moto au meilleur cours.

Un aperçu de quelques motos:
1 000 cm³ ARIEL, 4 cylindres, culasse alu, année de sortie 1954, Prix, 350 000.

600 B.M.W. R66, c. nve, reprise.
350 B.M.W., à revoir ou roulante entre 40 000 et 60 000 fr., plusieurs machines disponibles.

750 B.M.W. R.12, impeccable.

I.N.C. carburateur

DEL LORTO

triomphe en 175 - 250 - 500
dans **PARIS-NICE**

▼
Ces modèles de carburateur
— sont livrables chez —

TRADING-MOTOR-LINE

74, rue de Rome - Paris-9^e
LAB 22-08



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

MARCHAND Frères

16, rue Danton - LEVALLOIS

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

AUTOMOTO recherche pour chaque arrondissement de Paris, agents motocistes. S'adresser *M. Pahin, 62, av. de la Grande-Armée. GAL 57-95.*

A VENDRE, fonds, cycles, armes, art. de pêche, vente et réparations. Agence Peugeot et Ravat, chef-lieu de canton, 850 habitants, 25 km de la Mer. S'adresser *G. Lemaître, Cambremer (Calvados).*

Sport-Digest

(Suite de la page 43)

G. P. de la Sarre.

Encore un doublé de Collot, décidément dans une forme transcendante. Belle tenue des Montesa, en 125 cm³, derrière la M.V. de Taveri, et victoire de Guzzi avec Lorenzetti, en 250, sur la N.S.U., de Baltisbergen.

Résultats.

Catégorie 125 cm³. (20 tours, 75 km 760): 1. Taveri (M.V. Agusta) en 46' 36" 3/10, moy. 101 km 907 (nouveau record); 2. Sirera (Montesa-Sprint) en 47' 47" 6/10; 3. Gonzales (Montesa-Sprint) à un tour.

Catégorie 250 cm³ (24 tours, 90 km 912): 1. Lorenzetti (Guzzi) en 49' 46" 4/10, moy. 109 km 591; 2. Baptisberger (N.S.U. Max) en 49' 48"; 3. Colombo (Moto Guzzi) en 50' 39".

Catégorie 350 cm³. (30 tours, 113 km 640): 1. Jacques Collot (Norton) en 1 h. 1' 18" 4/10, moy. 111 km 218 (nouveau record); 2. Murphy (A.J.S., 7-R) en 1 h. 1' 23"; 3. Bob Matthews (Velolette) 1 h. 1' 25"; Léon Hug (Norton)

s'est classé dixième à un tour.

Catégorie 500 cm³ (35 tours, 132 km 580): 1. Jacques Collot (Norton) en 1 h. 8' 48" 3/10, moy. 115 km 622 (nouveau record); 2. Goffin (Norton) en 1 h. 9' 4"; 3. Riedelbach

(B.M.W.-RS) en 1 h. 9' 15"; Baye (Norton) a terminé huitième à deux tours.

Le meilleur tour a été effectué par Kavanagh, sur Guzzi 350 cm³, avec une moyenne de 118 km 580.

Le circuit de vitesse de Maison-Carrée (près Alger).

Après une interruption, le M.C. de Maison-Carrée, présidé par M. Julien Gomez, a organisé, le 8 mai, pour la troisième fois, son circuit de vitesse. Cette épreuve s'est déroulée au lotissement Lavigerie sur un parcours de 1 230 mètres, très spectaculaire, attirant ainsi un public extrêmement nombreux.

La grande innovation fut la Course des cyclomoteurs gagnée par El Djaoui sur Paloma à 49 km/h et celle des scooters qui revint à Machacek avec 54 km/h.

Henriette Morel de Lyon fit une belle course en 250 cm³, prenant la troisième place. L'Algérois Fracès André et le Marocain Albisser firent preuve d'une supériorité écrasante en 175 et 250 cm³, dominant tout le lot des concurrents.

Résultats techniques.

Cyclomoteurs: 1. El Djaoui, sur Paloma, moyenne 48,854 km/h; 2. Mas; 3. Allais; 4. P. Faux.

Scooters: 10 tours. 1. Machacek, sur Vespa, 53,932; 2. Ciancio; 3. Vigneau; 4. Pontier; 5. Masson.

Catégorie 125 cm³: 12 tours. 1. Mascaro, sur Puch, 64,461 km; 2. G. Perez; 3. L. Perez; 4. Cardona G.; 5. Guittard; 6. Susini; 7. Estival.

Catégorie 175 cm³: 15 tours. 1. A. Fracès sur Puch moyenne 70,434 km/h; 2. Albisser à une roue; 3. Troncarelli; 4. Godal; 5. Vetillard; 6. J.P. Martinez; 7. Pons; 8. E. Fracès; etc.

Catégorie 250 cm³: 20 tours. 1. Albisser sur Puch, moyenne 74,753 km/h; 2. A. Fracès; 3. Henriette Morel; 4. Viscigno; 5. Sylvie Perez.

Catégorie 350 cm³: 25 tours. 1. J.P. Martinez sur Norton, moyenne 76,977 km; 2. R. Goetz; 3. Ciancio; 4. Larrouyat.

Catégorie 500 cm³: 25 tours. 1. René Goetz sur B.S.A., moyenne 74,429 km; 2. Seilhan.

Catégorie side-cars, match poursuite: 1. Cassar Romane sur Norton, moyenne 65,060 km/h; 2. Barcelo-Pacou; 3. Chabassières et X.

Y. CHEVALIER.

MISTRAL MOTOS

LA MEILLEURE POMPE POUR
MOTOS TOUT EN LAITON
CHROMÉ POLI AVEC POIGNÉE
AMOVIBLE ET ÉTRIER PLIANT

Montée en série sur les grosses motos

Mentionnez

MOTOCYCLES

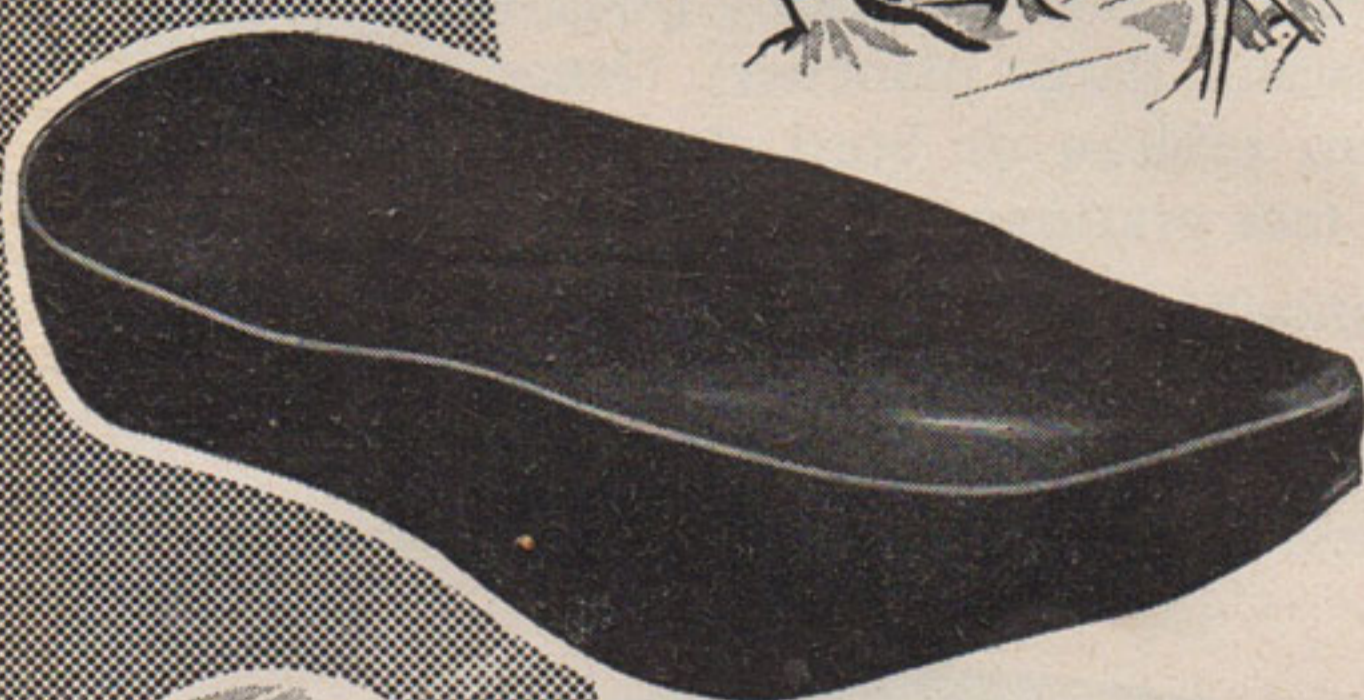
en écrivant aux Annonceurs



CHAUSSURES
SPORT. PLAGE. CAMPAGNE

à l'Aigle
HUTCHINSON

le COUPLE uni ...



Réglage de la Suspension

...utilise la "BIPLACE"

MERAT

MERAT - Suresnes (Seine)

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17^e
24 NUMÉROS PAR AN

UN AN 800 fr.

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

Payable par virement au C.C.P. Paris 2.834-83, par
— mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, rue du Marais, BRUXELLES
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Frs. : 160

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, BALE
C.C.P. V. 10.442 - 1 an. Frs. : 12

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Frs : 1.100
Changement d'adresse... Frs. : 20

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.)

Un scooter carrossé comme une voiture

Conçu pour 2 personnes
avec bagages,
le scooter PEUGEOT,
très agréable à conduire,
permet de longs trajets
sans fatigue.



Quelques particularités :

Protection la plus efficace. Suspension très douce et auto-amortie. Position aussi confortable pour le passager que pour le conducteur (large plancher). Organes de contrôle groupés sur un tableau de bord. 2 coffres verrouillables. Porte-bagages très pratique. Crochet porte-sac. Antivol.

Sa ligne très moderne et son fini irréprochable, lui valent un succès mondial PRIX :

138.500

Livré complètement équipé avec roue de secours, 2^e siège, compteur et accessoires..... **148.000**

Taxes locales en sus

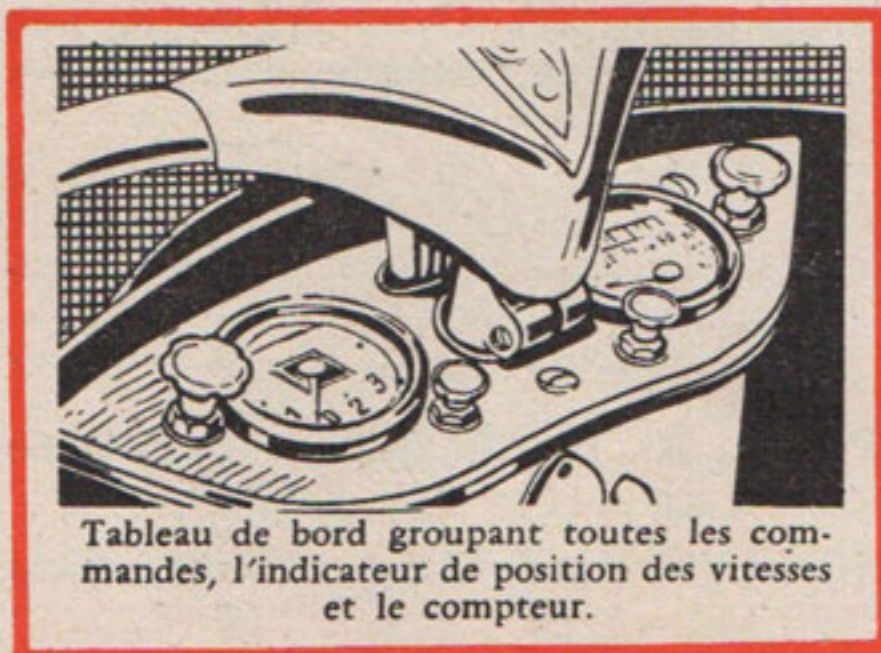


Tableau de bord groupant toutes les commandes, l'indicateur de position des vitesses et le compteur.

VENTE A CRÉDIT
AUX CONDITIONS LES PLUS LIBÉRALES
Consultez nos Agents

Catalogue illustré franco sur demande.
CYCLES PEUGEOT - Service Propagande
BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

QUI VEUT LA QUALITÉ CHOISIT

Peugeot

