

MOTOCYCLES et Scooters

N° 192 JANVIER 1958
11^e ANNÉE
REVUE MENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD. : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS



60^F

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55-56-57



N^{os}

- 92 Scooter Bernardet 125 (épuisé).
- 93 500 Norton « Dominator » (épuisé).
- 94 Scooter Lambretta (épuisé).
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne (épuisé).
- 96 350 Jawa (épuisé).
- 97 125 Gnome et Rhône R.4. (épuisé).
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet (épuisé).
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G. S. » (épuisé).
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C (épuisé).
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport » (épuisé).
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler (épuisé).
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C (épuisé).
- 131 250 Peugeot (épuisé).

N^{os}

- 132 500 Norton « Daytona » (épuisé).
- 136 Voiturette Inter; 125 Ydral A.J. 55 (épuisé).
- 137 500 B.M.W. R.51-3 (épuisé).
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling (épuisé).
- 141 250 Terrot O.S.S.D. (épuisé).
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55 (épuisé).
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3 (épuisé).
- 146 350 Motobécane; Mobylette « Moby-matic » (épuisé).
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star »; 125 Automoto A.M.C. (épuisé).
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien (épuisé).
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera (épuisé).
- 150 125 Terrot (épuisé).
- 152 350 Maïco (épuisé).
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W. (épuisé).
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 162 B.M.W. R.50; Puch 250 S.G (épuisé).
- 163 350 A.J.S. 7R.

(suite p. 35.)

**DES CONSEILS
PRATIQUES**

DES EXEMPLES

**DES CHASSES
VÉCUES...**

**REVUE
NATIONALE DE LA
CHASSE**

50f

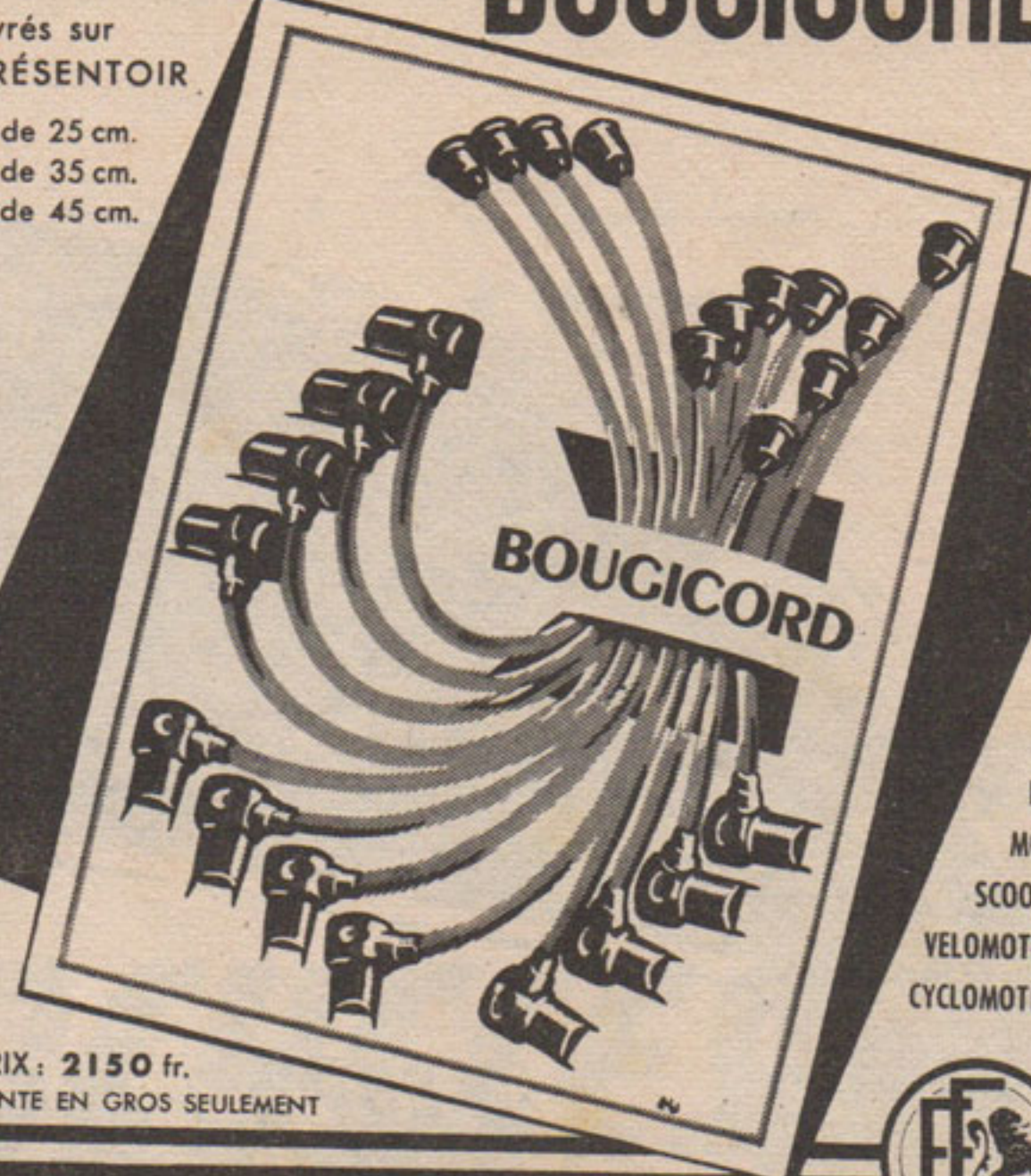
**EN VENTE
PARTOUT**

**Étanchéité
assurée
avec**

**FAISCEAUX D'ALLUMAGE
BOUGICORD**

livrés sur
PRÉSENTOIR

4 de 25 cm.
4 de 35 cm.
4 de 45 cm.



POUR
MOTOS
SCOOTERS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

PRIX : 2150 fr.
VENTE EN GROS SEULEMENT

L'ELECTRICFIL

SIÈGE SOCIAL ET BUREAUX - LYON - 59 RUE MOLIÈRE - TÉL. 52-34-43
DÉPÔT A PARIS - 45 BIS RUE POUCHET (17) - TEL. MAR-83-66



- 1^{er}** BOL D'OR 55
BOL D'OR 56
Côte Lapize 57
2 heures de Montlhéry 57

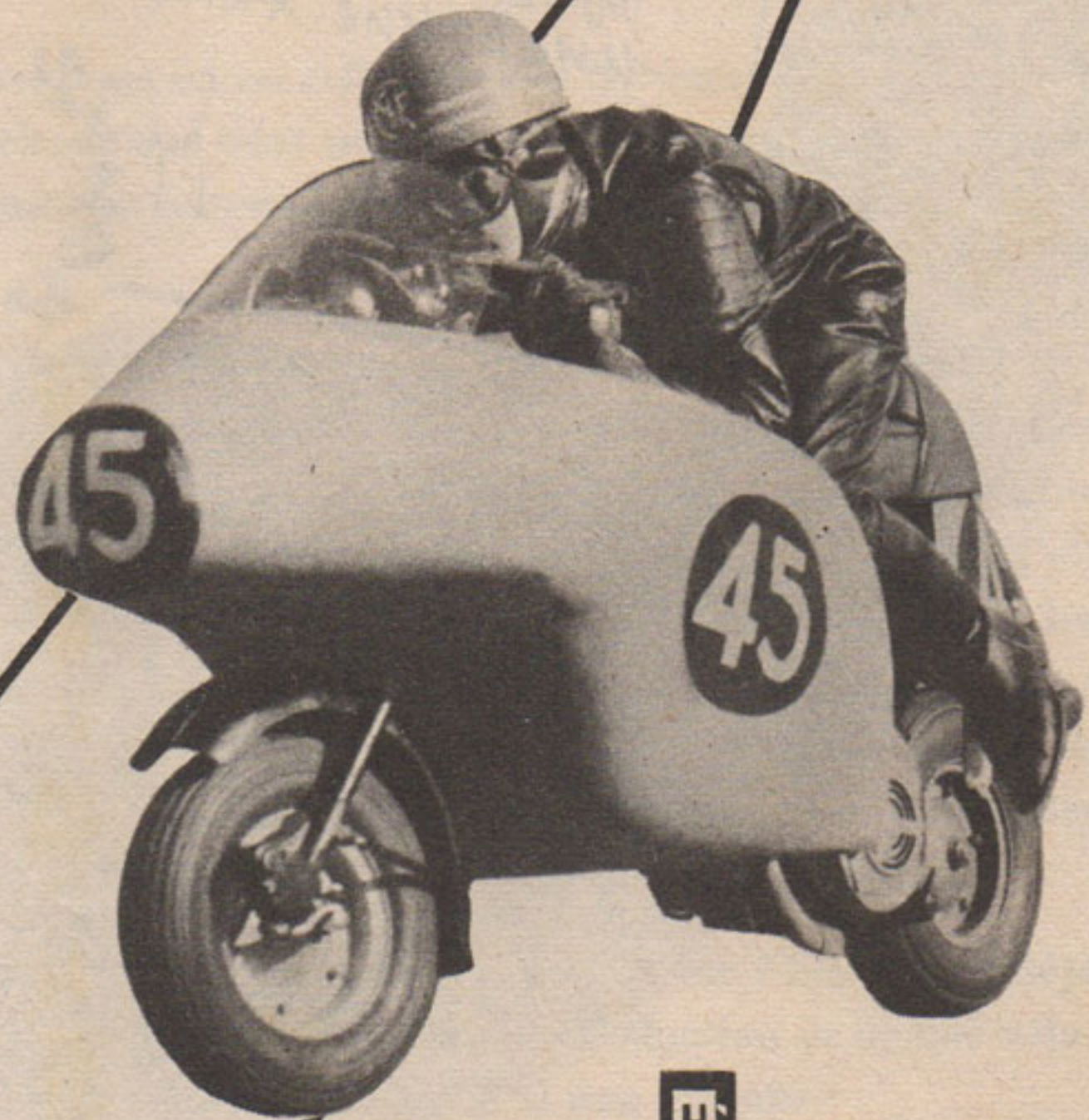
Le spécialiste du
LAMBRETTA

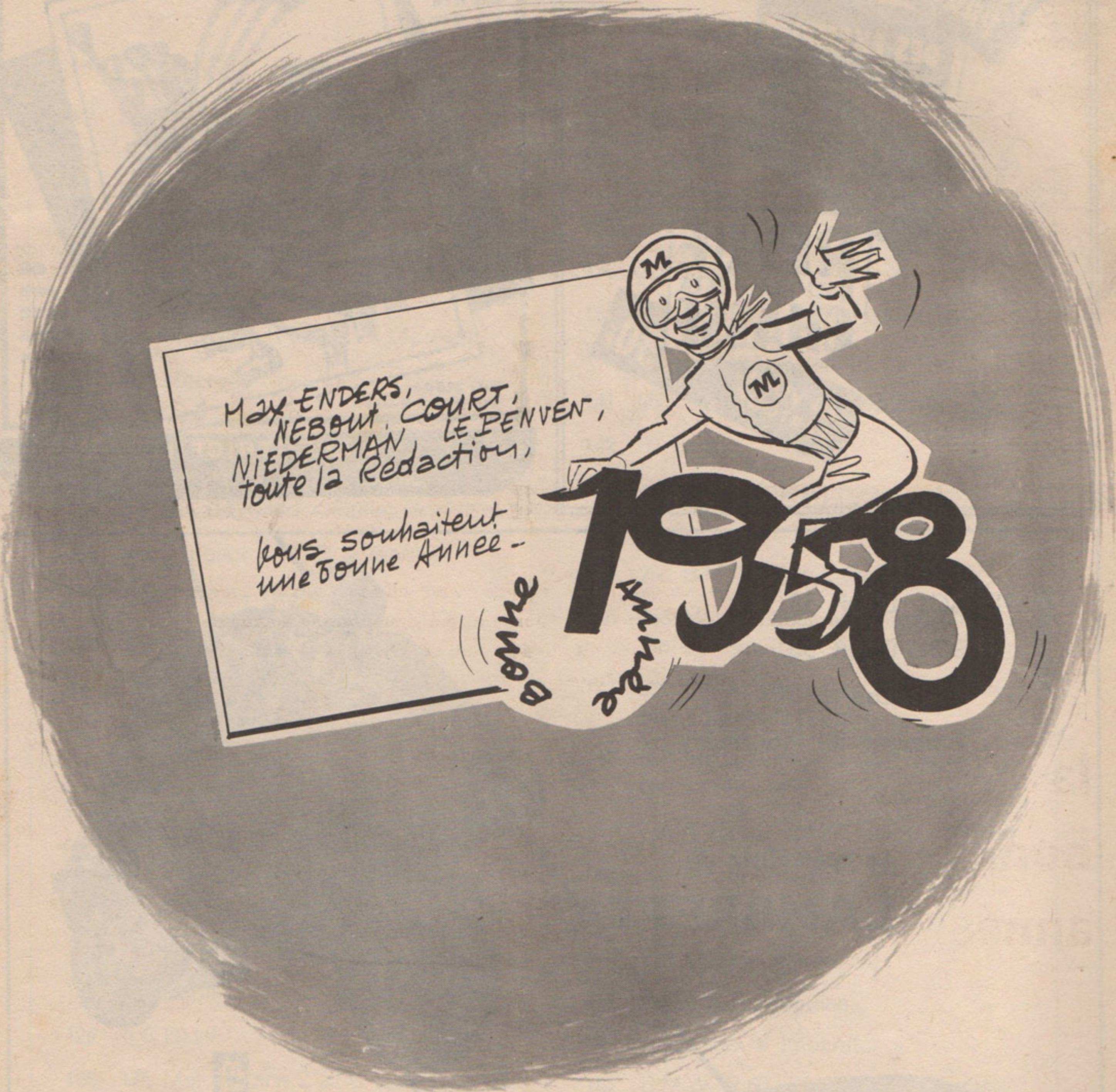
**GÉRARD
DARIC**

★ mise au point ★

ÉTOILE 60-67

38, rue Octave-Mirbeau - Paris-17^e





MAX ENDERS,
 NEBOUT, COURT,
 NIEDERMAN, LE PENVEN,
 toute la Rédaction,

vous souhaitent
 une bonne Année -

bonne

année

1958

A U S O M M A I R E :



CHACUN
SON
RÊVE...

★ Échos	6	★ Records Gilera	21
★ Salon de Milan	8	★ Championnats de France	22
★ Vu pour vous	13	★ Sport-Digest	24
★ Trial de Saint-Cucufa	15	★ Essai Isetta	29

11^e ANNÉEN^o 192

JANVIER 1958

MOTOCYCLES

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

la bonne année

La Bonne Année que nous évoquons ici est celle qui vient de se terminer, après nous avoir accablé de ses faveurs : Ne citons que pour mémoire les augmentations successives des carburants, elles ont atteint aussi les automobilistes et plus que nous car, généralement, ils biberonnent davantage.

Par contre, les nouveaux tarifs des assurances, en hausse — vous n'espérez pas le contraire ? — une augmentation acquise de la T.V.A. (traduction : Tu Vas les Allonger), une autre en perspective, l'admission flatteuse de nos populaires engins parmi les articles de luxe, passibles de surtaxes, l'institution d'une licence ou d'un permis de conduire pour les vélomoteurs et scooters, tout cela atteste que, dans les hautes sphères, nous jouissons d'une attention particulière dont nous devrions nous montrer très honorés ; honorés aussi des prévenances de la grande presse écrite ou parlée qui s'inquiète sans cesse d'entendre nos moteurs tousser, éternuer ou ronfler trop bruyamment et qui proposent, à qui mieux mieux, traitements et remèdes.

Bénéficierons-nous encore en 1958 de cette sollicitude générale ? Elle nous a déjà valu (voir notre Editorial de novembre) une dégringolade de production de 80.000 vélomoteurs en deux ans. Pourquoi, disions-nous, s'arrêter en si bon chemin ?

Réduire à néant notre parc motocycliste, c'est, après tout, une solution pour désencombrer nos rues et routes au profit des mastodontes.

Max Enders

Bernard! un bel exemple.

Gustave Bernard, dont nous avons déploré la mort le mois dernier, est, probablement, l'homme de chez nous qui a eu la plus longue carrière sportive motocycliste. Il avait fait ses premières armes avant la guerre de 1914, au cours de laquelle, mécanicien chez Spad, il fut attaché à l'escadrille des Cigognes avec Guynemer et Fonck.

Il reprit la moto aussitôt après puis rentra chez Gnome en 1920 et resta fidèle à la marque jusqu'à son dernier jour.

Le nom de Bernard est étroitement lié à l'évolution de la moto; moins auréolé de gloire que les champions de vitesse, il a fait sans doute besogne plus utile pour la diffusion de nos deux roues, en se spécialisant moins pour la vitesse pure que pour les grandes manifestations routières, rallies, épreuves d'endurance, grands raids (sous contrôle officiel ceux-là), etc.; il a ainsi fait voir partout ce dont étaient capables pratiquement nos motos commerciales. Il n'en a pas moins acquis, avec ses coéquipiers en 1937 et 1939, à Montlhéry, 14 records du Monde, sur 750 cm³ Gnome et Rhône, records encore imbattus. Ses grandes épreuves (autant de victoires), furent les 6 Jours d'Hiver, Paris-Nice, Tour de France, Concours d'endurance de l'U.M.F., Paris-Pyrénées-Paris, Coupes de France, etc. Chaque année il remettait ça avec un succès constant pour lui et toutes les catégories de Gnome et Rhône qu'il a pilotées. Ses grands raids officiels? Circuit des capitales, Paris, Vienne, Prague, Berlin, Amsterdam, Bruxelles, Paris en 48 h 52 mn à bord d'un sidecar C.V.2 Gnome.

Puis Paris-Rome, Paris : 2 920 km en 71 h 30 mn; Paris-Maroc en moins de 48 h; Paris-Madrid en 23 h 15 mn sur une 125 cm³ et en même cylindrée; Paris-Casablanca en 47 h 55 mn. La liste pourrait encore s'allonger, chaque année voyant Bernard partir pour un de ces



grands voyages sous le contrôle permanent des chronomètres officiels de la Fédération.

Autre exploit démontrant sa prouesse : l'ascension du Pic du Midi en août 1937, toujours sur Gnome, performance qui n'a jamais été réalisée depuis.

Ainsi l'homme et ses machines se montraient beaucoup plus près de l'usager que les plus prestigieux animateurs de circuits. Il a, en fait, sa place à part et autant dire unique dans les annales du sport motocycliste, sinon à la portée de tous, tout au moins le plus probant pour tous.

Et il faisait ça simplement, sans vaine forfanterie, trop discrètement presque, alors qu'il aurait pu tirer un légitime orgueil de sa Légion d'honneur et d'une médaille de l'Aéronautique bien méritées toutes deux.

Près de cinquante ans de service actif, Bernard a grandement mérité que notre génération lui conserve un affectueux souvenir.

courant lumière de 110 ou 220 V, de l'y laisser quelques heures pour lui assurer une recharge permettant son utilisation pendant plusieurs jours.

Une autre formule permet d'utiliser les rasoirs électriques normaux de marque courante; elle consiste en une pile Mazda de 120 V en boîte métal étanche. La capacité de cette pile permet d'assurer environ 70 barbes.

Un minicar hollandais.

On annonce la sortie pour l'année prochaine d'une voiturette, la D.A.F. entièrement fabriquée en Hollande. On sait déjà qu'elle sera équipée d'un moteur deux cylindres, quatre temps, de 600 cm³.

A.G.F. continue.

En annonçant le décès de M. Faizant, créateur de la marque A.G.F., nous déplorons que des chercheurs et des animateurs de sa classe disparaissent ainsi prématurément en laissant inachevée une œuvre prometteuse.

Or nous venons d'apprendre que les parents de M. Faizant qui sont également spécialistes en la matière sont décidés à maintenir la marque A.G.F. et son jeune renom.

Nous leur souhaitons de tout cœur courage et succès.

L'Électrifil change d'adresse.

Spécialisée dans les fils, câbles et gaines d'équipements électriques, cette maison, par suite du développement de son activité a transféré à Lyon, à son usine de La Boisse, certains de ses services : commercial, technico-commercial, achats et expéditions.

Voici la nouvelle adresse :

L'Électrifil, La Boisse (Ain). Boîte postale : Montluel; téléphone : Montluel 40-32-03.

Si vous cherchez du pétrole.



Si vous avez besoin de pétrole, voici une formule très simple pour vous en procurer; voici le moyen d'établir les prévisions de dépenses correspondant aux programmes de recherches de pétrole; cette formule a été publiée dans le *Journal Officiel* du 5 novembre 1957.

$$P = P_1 \left(-0,5 \frac{S_0}{S_1} + 0,2 \frac{M_0}{M_1} + 0,3 \frac{G_0}{G_1} \right)$$

Rasoirs électriques et camping.



Pour les campeurs nous avons déjà signalé deux rasoirs, genre électrique, mais équipé d'un moteur mécanique à mouvement d'horlogerie.

Le Salon nous a révélé le rasoir électrique, sans fil Kicoli; il comporte une minuscule batterie avec dispositif de recharge; muni à sa base d'une broche double normale, il suffit de le brancher sur une prise de

Dix mois de production.

On aborde la fin de l'année avec une production de 940 697 motocycles produits en dix mois.

Toujours en tête, et comment! les cyclomoteurs : 769 215 pour leur seul actif. Le reste se répartit ainsi :

Vélocycleurs de 50 à 100 cm³, 24 631; de 100 à 125 cm³, 52 549 (en tout 77 180) battus par les scooters de 50 à 125 cm³ qui en sont à 79 148. Les scooters de plus de 125 cm³, assimilables aux motos atteignent 6 482, contre 8 672 pour ces dernières de 125 à 750 cm³. Tiens, tiens!

MOTOS ET VEHICULES

Echos

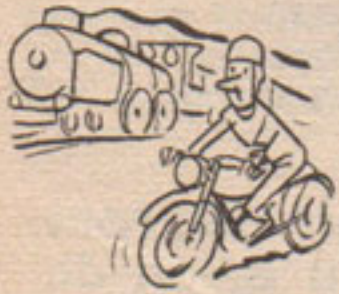
Supprimera-t-on la peinture ?



Les Anglais viennent de réaliser une tôle d'acier revêtue de matière plastique anti-rouille, résistante et aux coloris variés, plus solide et moins oxydable que les vernis, c'est la Selvelite. Un peu plus chère que la tôle nue, mais supprimant toutes les opérations de peinture, elle est en définitive plus économique et plus durable.

On envisage sa prochaine utilisation pour les carrosseries et, pourquoi pas ? pour nos réservoirs, garde-boue et tôleries diverses de nos motos.

Train ou moto ?



M. Gilbert Lecat nous fait un long parallèle entre les désagréments du train de nuit, *via* Angleterre où il se rendait, et les plaisirs de la moto qu'il utilisa pour son retour.

Bien qu'enfermé en 1^{re} classe à l'aller, il gela, littéralement, ainsi que les autres voyageurs du reste, dont bon nombre d'étrangers qui jugèrent, paraît-il, sévèrement notre S.N.C.F.

Il trouva le retour à moto, malgré les mêmes conditions atmosphériques, beaucoup moins réfrigérant, tout en étant plus économique.

Velam + Isetta = ?



Une nouvelle chaîne de 2 CV Citroën serait en train de nouer ses maillons chez Velam-Isetta. D'après renseignements, puisés à bonne source, l'usine Velam de Suresnes installerait une chaîne pour la fabrication, au début de 1958, de 100 voitures 2 CV Citroën par jour.

Est-ce un signe de bon voisinage et d'excellente cohabitation entre voitures et minicars.

Ce fait laisse supposer, s'il est confirmé, que les deux formules ne s'opposent pas et ne s'adressent pas à la même clientèle.

Nos deuils.

Nous avons appris avec un vif regret le décès de M^{me} Maurice Mestivier, femme de l'actif et sportif président de l'A.G.A.C.I., à qui nous adressons nos très sincères condoléances.

Deux décorations pour l'A.M.C.F.

Au cours de la réunion pour la remise des Coupes du 29^e Bol d'Or deux médailles de l'Education physique et des Sports ont été décernées aux animateurs de cette épreuve annuelle organisée par l'A.M.C.F. :

Une médaille d'argent à son président M. Vimont qui a pris la relève du regretté Eugène Mauve (le Père du Bol d'Or), une de bronze à son commissaire technique et sportif M. Delaherche qui, avant ces fonctions et entre autres compétitions avait, comme, coureur participé 13 fois au Bol d'Or. Ces distinctions ont été décernées pour services rendus au Sport Motocycliste.

Nos plus sincères compliments au président Vimont et à notre ami Delaherche.

Jubilée des usines Hans Glas-Isaria.

Le producteur de la célèbre Goggomobil fêtait, le 25 octobre dernier, les cinquante ans d'existence de sa firme. C'est en effet en 1907 que fut fondée l'usine Glas et Lohr, spécialisée dans la fabrication de machines agricoles. Cette usine occupait alors 30 personnes.

La Hans Glas-Isaria Gmb comporte actuellement trois usines situées respectivement à Dingolfing, Landshut et Pilsting. Les 4 000 employés produisent journalièrement 200 Goggomobiles par jour, ce qui est assez important dans le domaine des voitures. Précisons que depuis le début de la construction, 80 000 voitures ont quittées les usines Hans Glas-Isaria. Ce chiffre se passe de tout commentaire...

Nouveau carénage.

Nous savions depuis quelque temps déjà que les usines B.M.W. étaient en train d'étudier un carénage pour les R 69 de la police allemande. Notre ami Hoepner du service de presse de la marque munichoise vient de nous communiquer la photo qui montre clairement de quel genre de carénage il s'agit. De prime abord il semble que l'on aurait à faire mieux quant à la ligne, mais B.M.W. a effectué des essais très complets de ce carénage qui donne, paraît-il, entière satisfaction.

Il est intéressant de noter les solutions que B.M.W. a adopté pour le refroidissement de ses flat-twin carénés. Seules les culasses dépassent de la carène car il est probable que les cylindres reçoivent une quantité suffisante d'air frais par l'échancrure ménagée à l'avant du carénage, et principalement destinée au refroidissement du frein avant.

Nous ne savons pas encore si ce carénage comporte un projecteur ou si celui de la moto change simplement de place de, même que nous ignorons le système d'attaches. Espérons que sous peu nous pourrions essayer un de ces carénages afin de pouvoir donner des chiffres exacts quant à la vitesse et la consommation et que nous puissions voir de près la protection qu'il offre par mauvais temps.

Zone bleue et moto.



Les voitures qui stationnent à Paris dans la « Zone bleue » sont tenues d'exhiber sur leur pare-brise un disque indiquant leur heure d'arrivée et la durée du stationnement. Rien n'ayant été prévu pour les motos dans le même secteur à stationnement de durée limitée, nous avons demandé au service compétent quelle était la réglementation à leur sujet ; on nous a répondu qu'il n'y avait pas de disque prévu pour les motos (où le mettrait-on d'ailleurs ?) Mais que les durées de stationnement étaient les mêmes que pour les voitures.

Le nouveau tarif de garage.



Il s'agit des nouveaux prix en vigueur pour la Capitale, d'après le Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris du 31 octobre et qui se traduisent par une hausse d'en-

viron 20 %.

Voici ces prix :

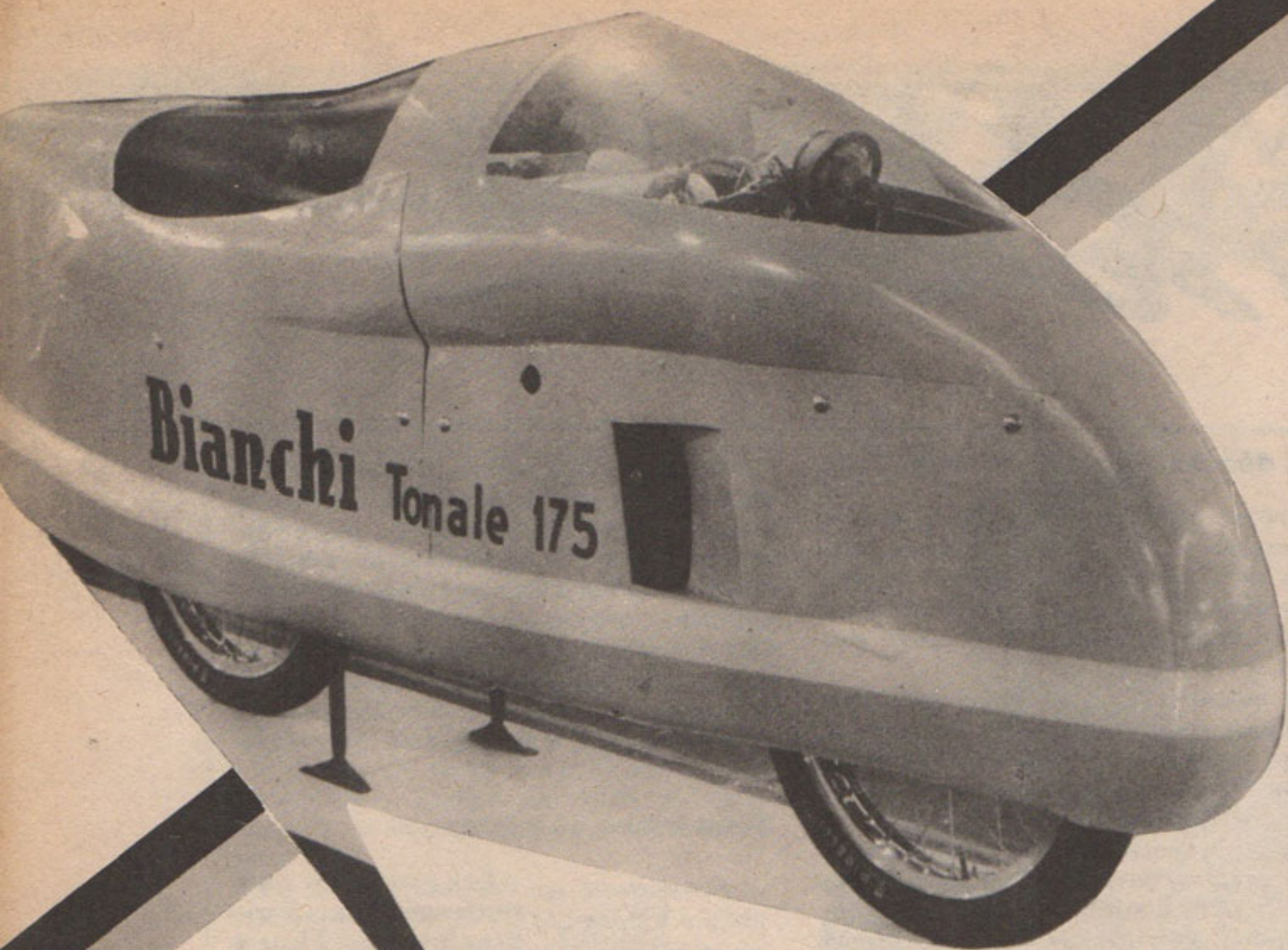
Cyclomoteurs et vélomoteurs : au mois 860 fr ; à la journée 65 fr.

Scooters et motos : au mois 1 140 fr ; à la journée 100 fr.

La moto en Allemagne.

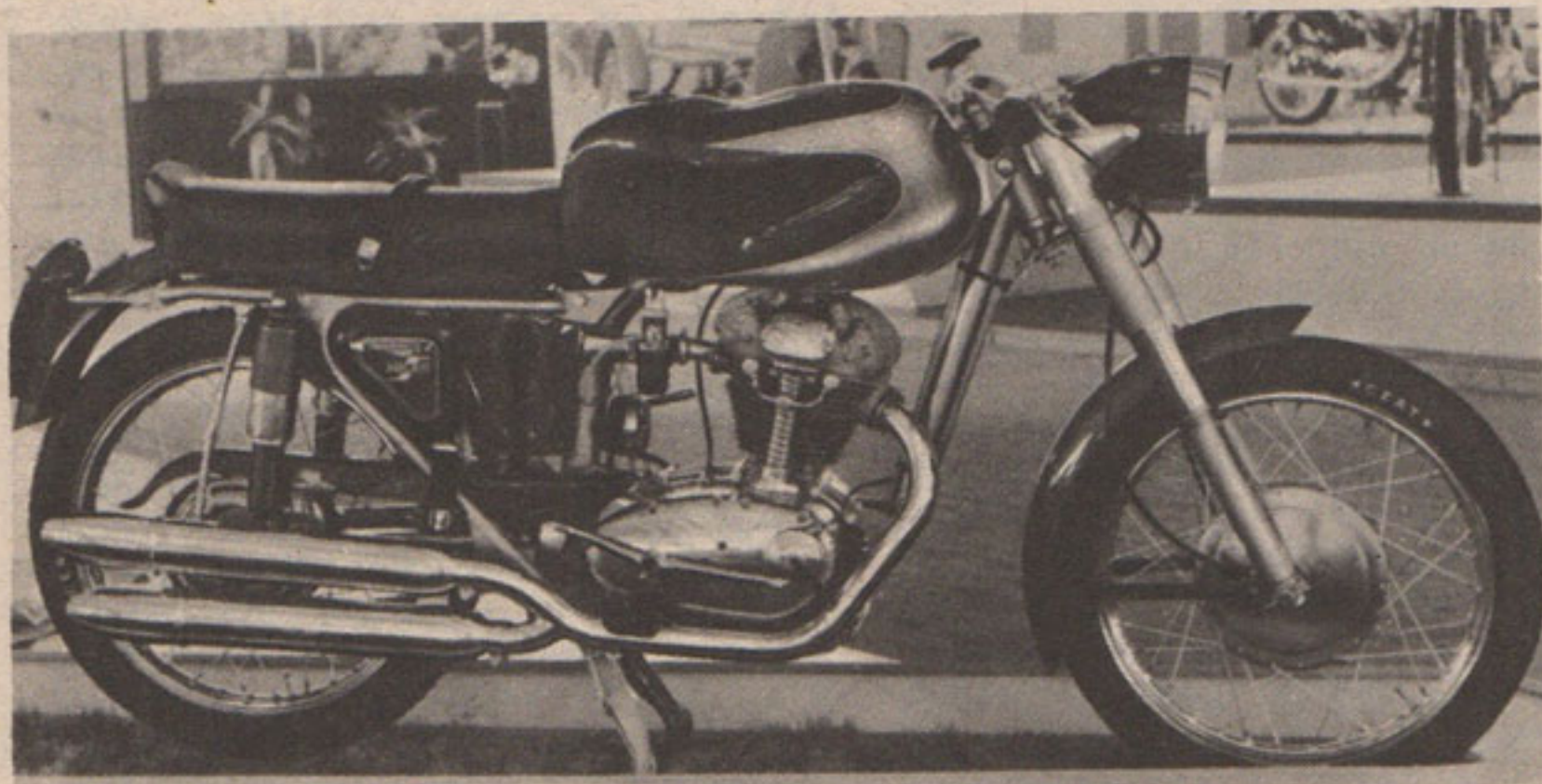


La situation du motocycle allemand n'est paraît-il, pas très brillante en ce moment. Certaines grandes firmes et certains fabricants d'accessoires spécifiquement motocyclistes s'orientent vers d'autres spécialités, pour conserver l'activité de leurs ateliers. Par contre, d'autres auraient complètement suspendu leurs fabrications entre autres, Mars et Ardie.

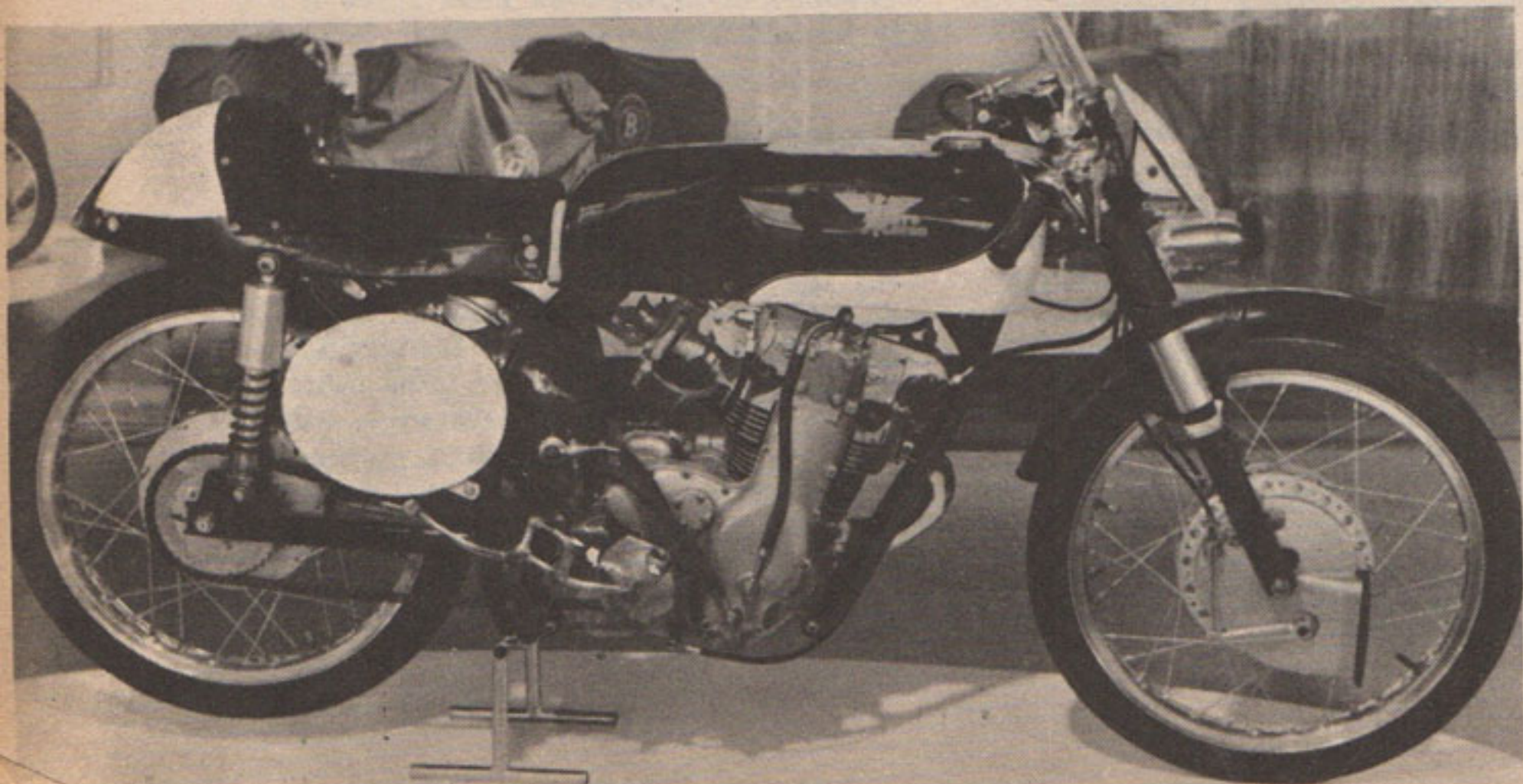


Salon de Milan

Sur le stand Bianchi figurait la machine des récents records de Montanari et Franzosi : les 6 heures et les 1 000 km parcourus à plus de 185 km/h de moyenne, également valables en 250 cm³.



Au stand Ducati on pouvait admirer cette nouvelle 175 cm³ ACT « sport ». La vitesse de pointe annoncée par le constructeur est de l'ordre de 135 km/h!



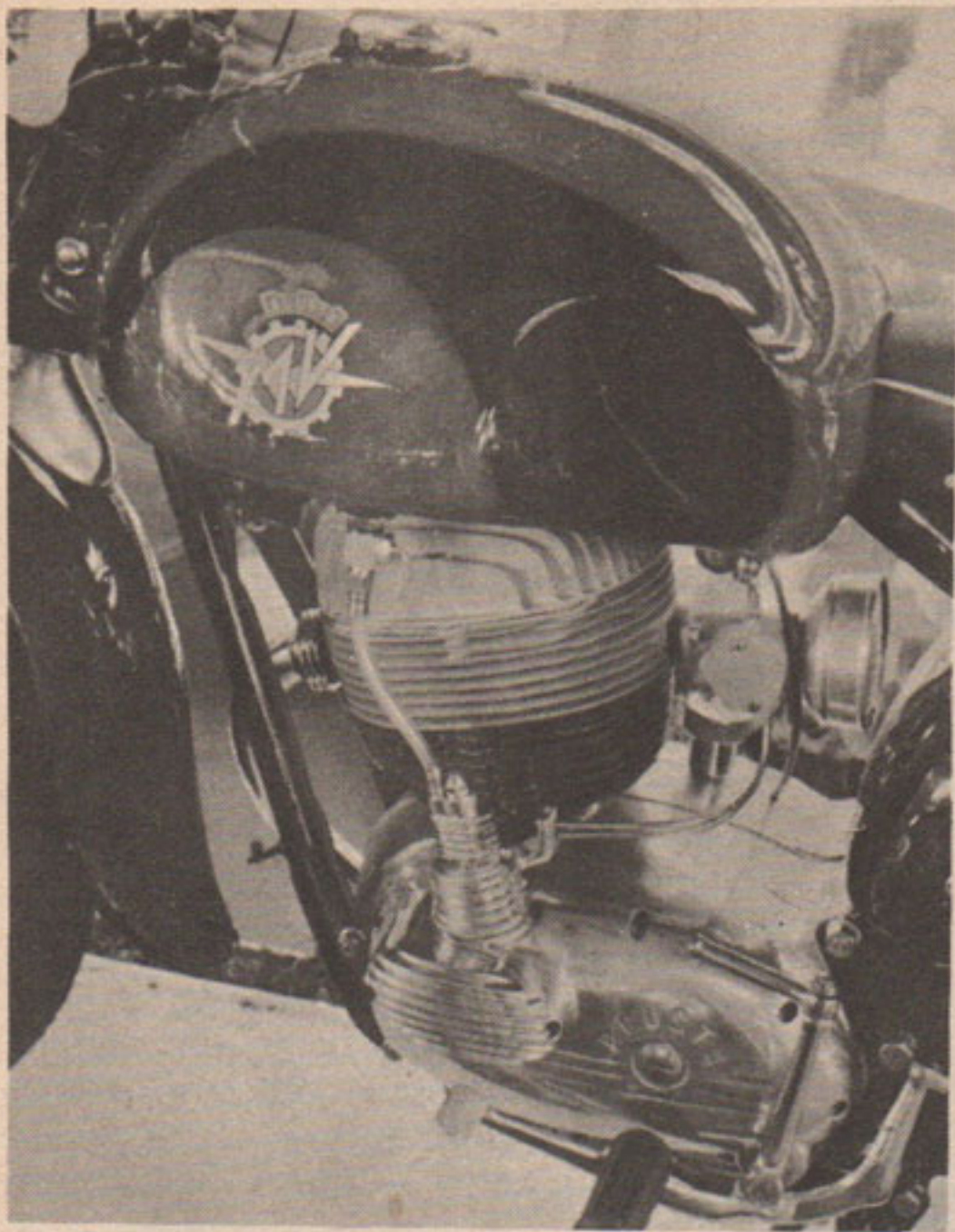
Samedi 30 novembre se sont ouvertes les portes du Salon de Milan. Notre correspondant Kurt Worner a fait pour nous ce petit tour d'horizon « photographique » dans le sanctuaire des mécaniques rapides.

Bien que de très nombreuses machines soient toujours traitées en sport, on note quand même une certaine tendance vers des motos plus calmes, à usage utilitaire et touristique. Certains observateurs voient là les premiers effets du futur marché commun européen, et prétendent que les constructeurs italiens essaient de prendre les devants en face d'une concurrence étrangère qui s'attache depuis longtemps à la construction de motocyclettes utilitaires.

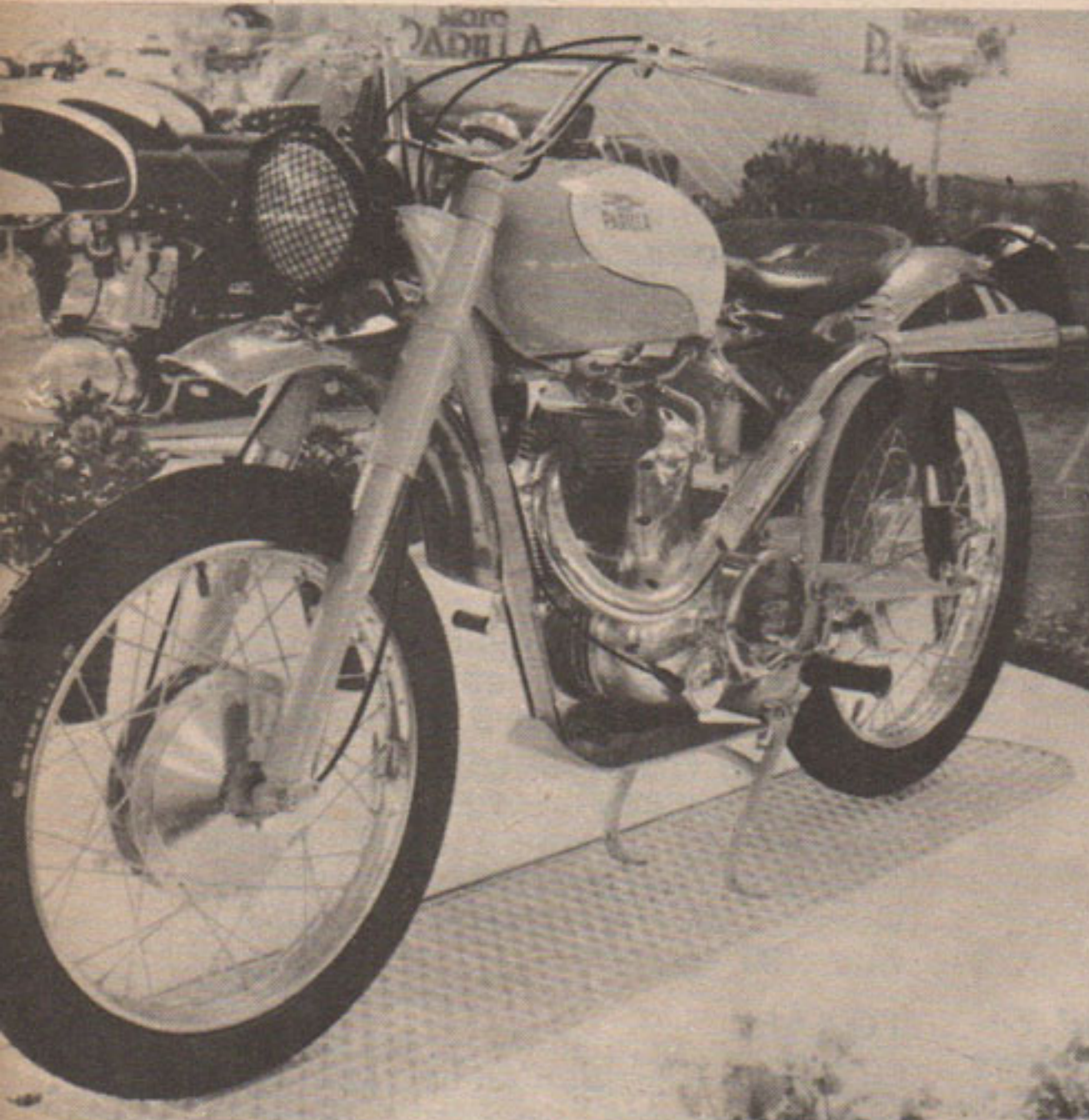
Parmi les nouveautés, signalons un scooter Motobi, une Guazzoni 125 cm³ quatre temps, un cyclomoteur Benelli, une 125 cm³ Bianchi baptisée Bernina, le scooter 150 cm³ Iso, etc. Espérons que ce marché commun, qui fait couler tant d'encre, rendra ces motos plus accessibles pour les amateurs français !

P. N.

Avec de bonnes relations et pas mal de lires on peut acquérir cette magnifique Rebello Morini. Signalons que Morini refuse d'indiquer la puissance de ce moteur double ACT. On remarquera l'énorme frein avant.

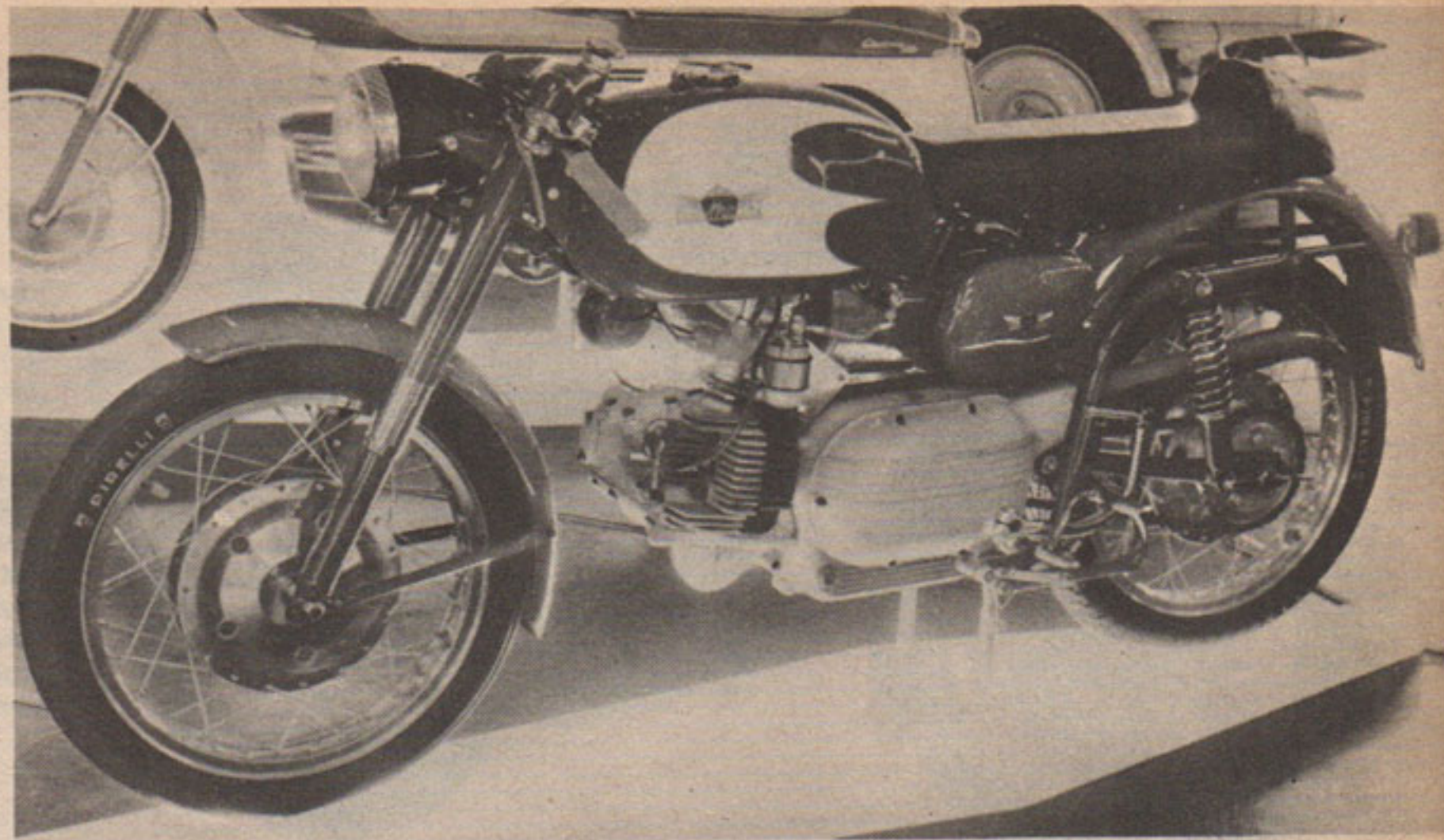


Sous ce carénage curieux se cache un moteur Parilla de 98 cm³ quatre temps dont on aperçoit juste la culasse. Si la ligne n'est pas déplaisante, on se demande toutefois quel genre de protection les constructeurs attendent de cette tôlerie.



Parilla propose cette 175 cm³ aux « mordus » du trial. Seul le dessin du pneu avant jure quelque peu avec le dessin général de la partie cycle!

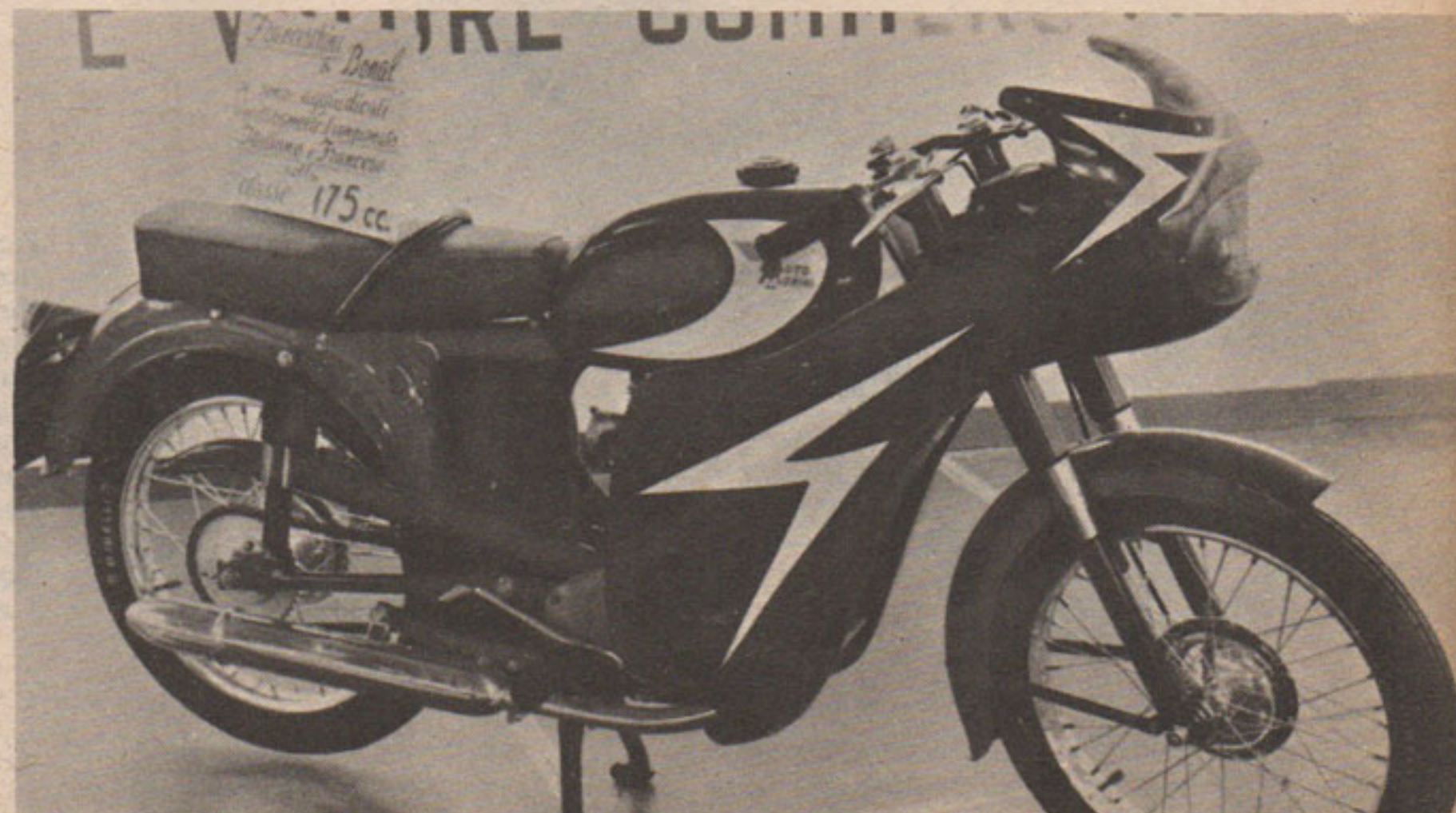
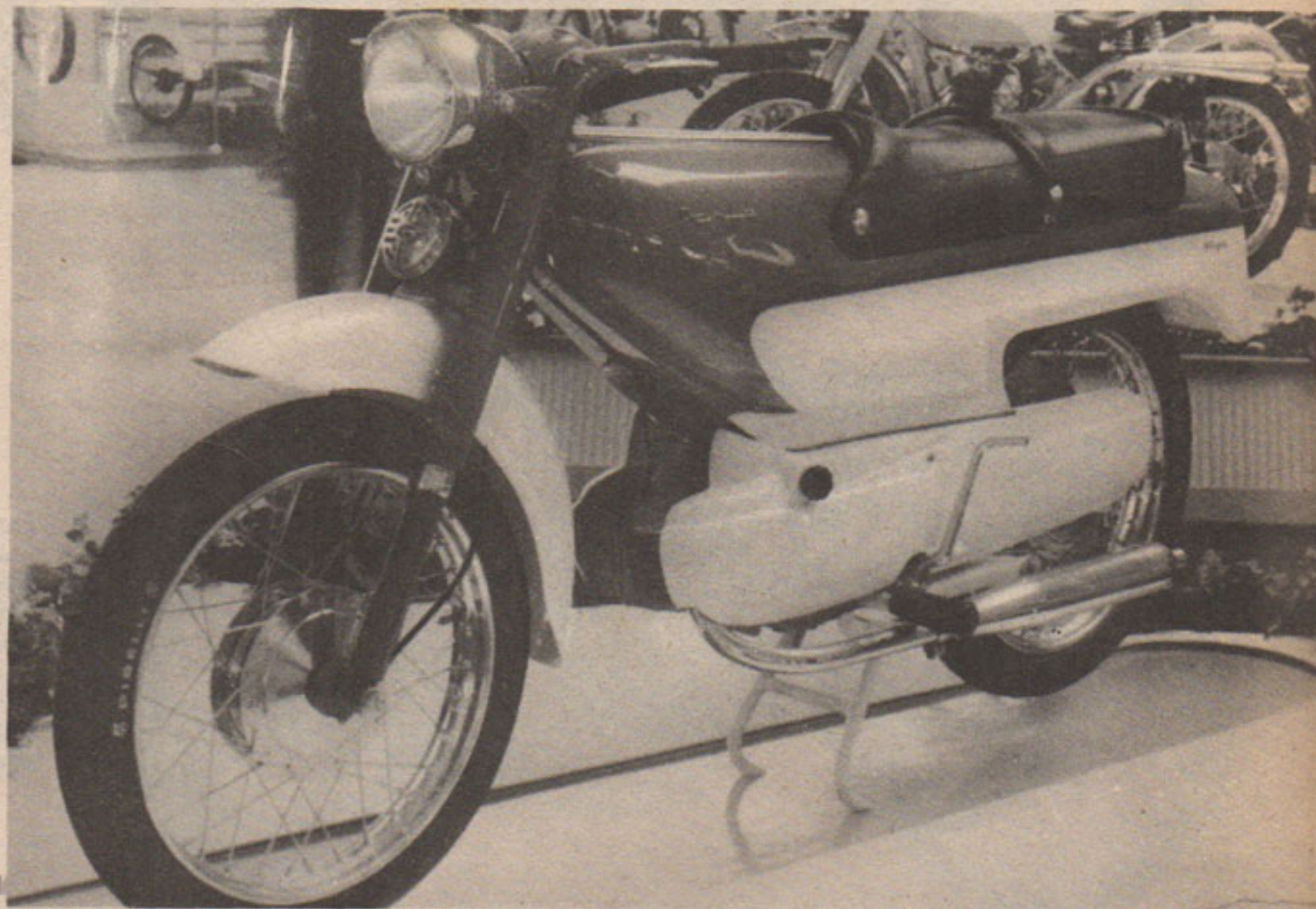
La 175 cm³ Morini Settebello peut maintenant être équipée de ce carénage partiel qui augmenterait sa vitesse de 10-12 %. Au point de vue protection on peut certainement faire mieux mais il est à noter que ce carénage correspond exactement aux dernières décisions de la F.I.M.

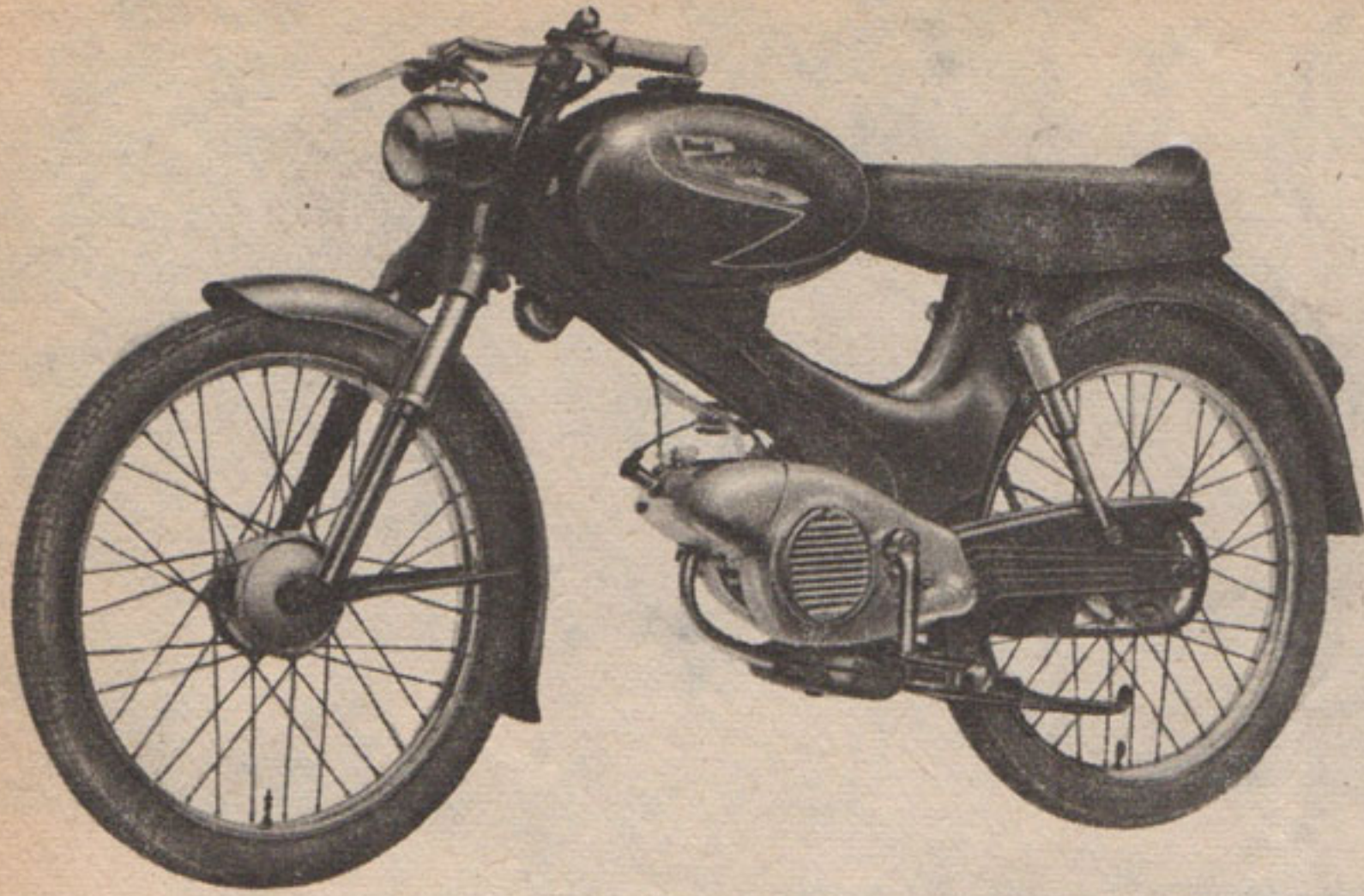


Le nouveau modèle Aer Macchi a été baptisé Ala d'Oro. Le moteur de cette 175 cm³ développerait 14 ch avec un rapport volumétrique de 9 : 1. Le poids de la machine est de 110 kg et on annonce une vitesse de pointe de 140 km/h.

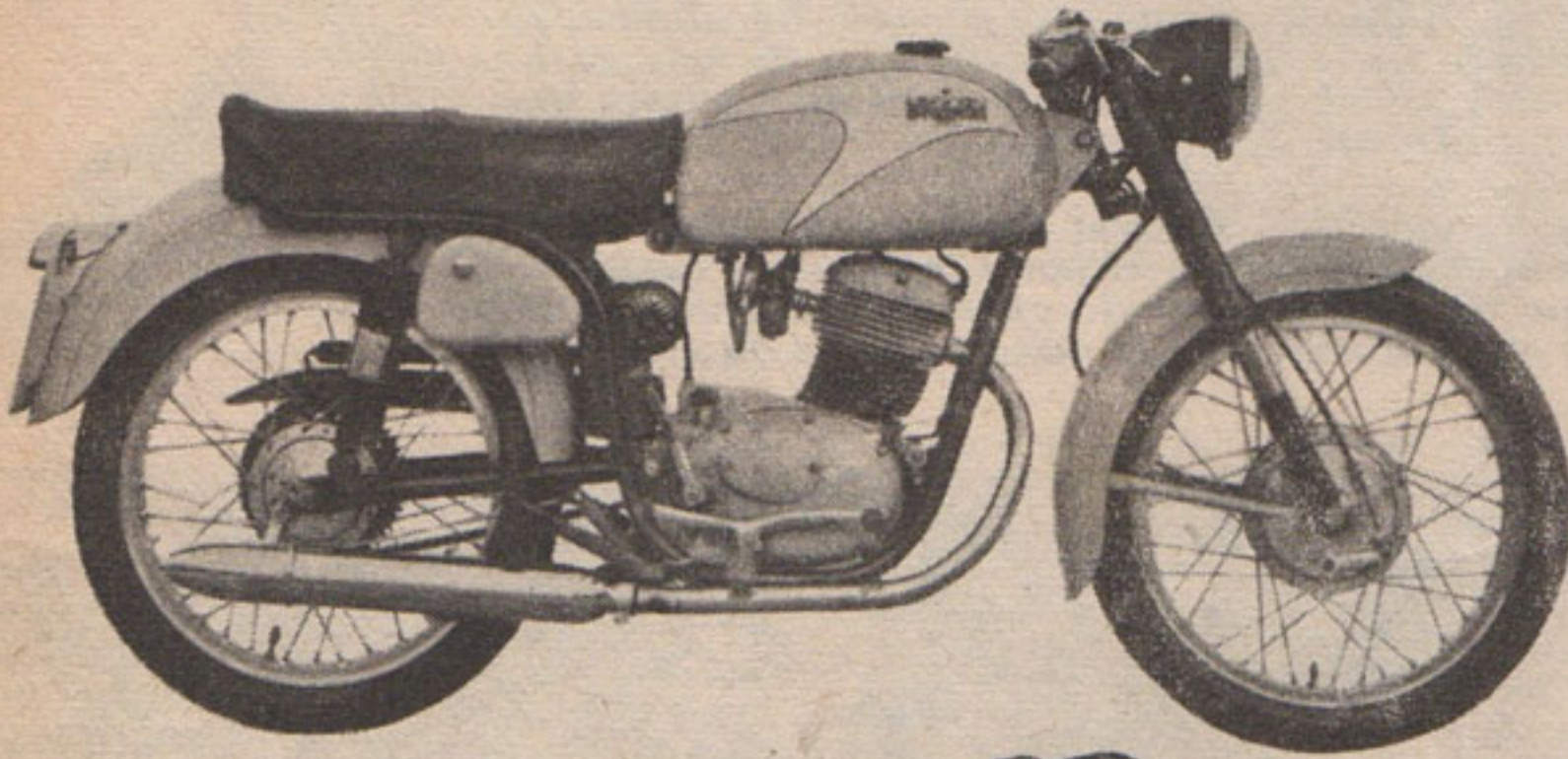
Cette 250 cm³ sport M.V. Agusta développant 14 ch était la seule machine du Salon de Milan à injection d'essence. Il paraît que des ingénieurs de chez Bosch travaillent depuis deux ans à Gallarate à la mise au point du système d'injection.

*

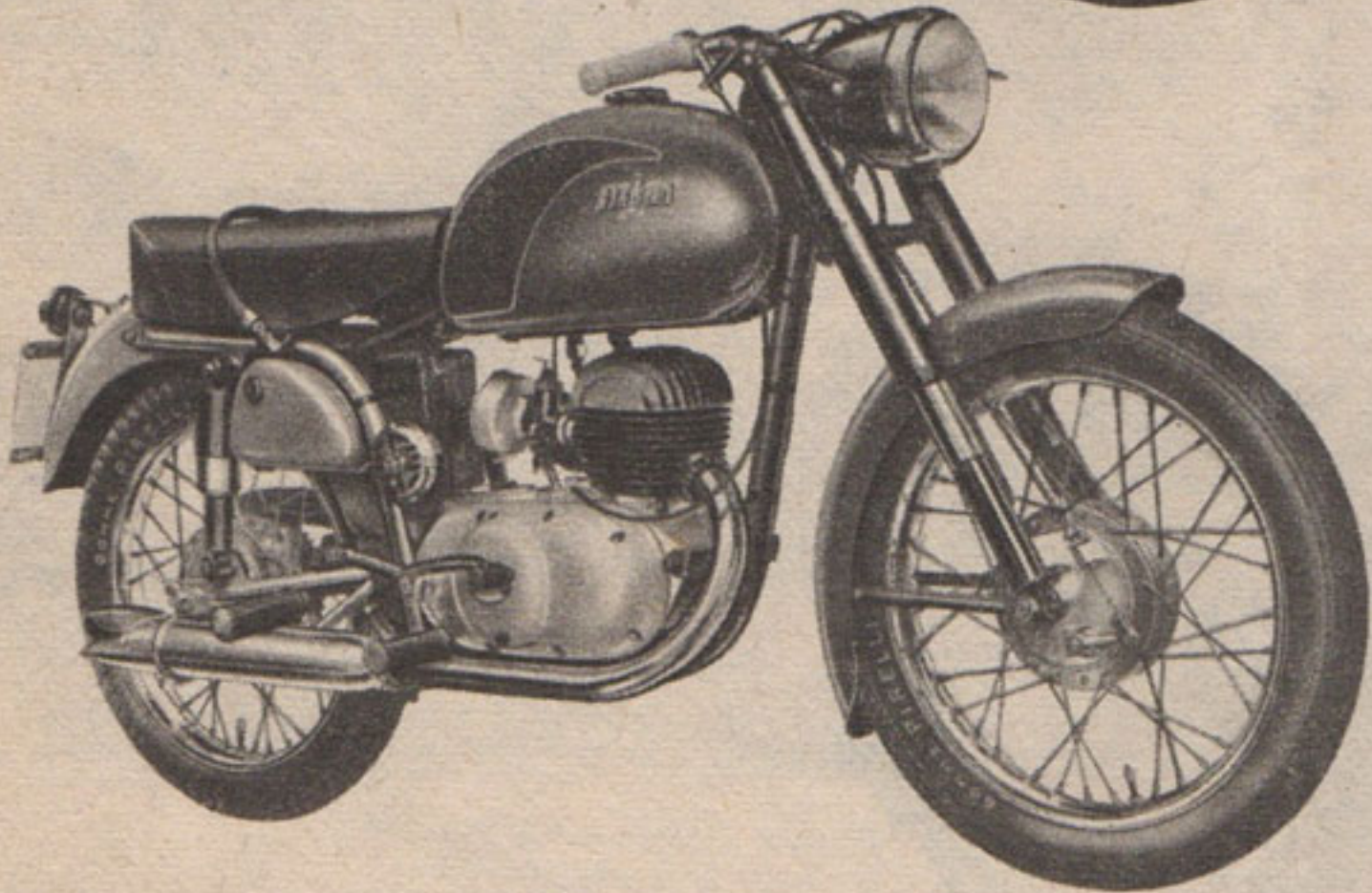




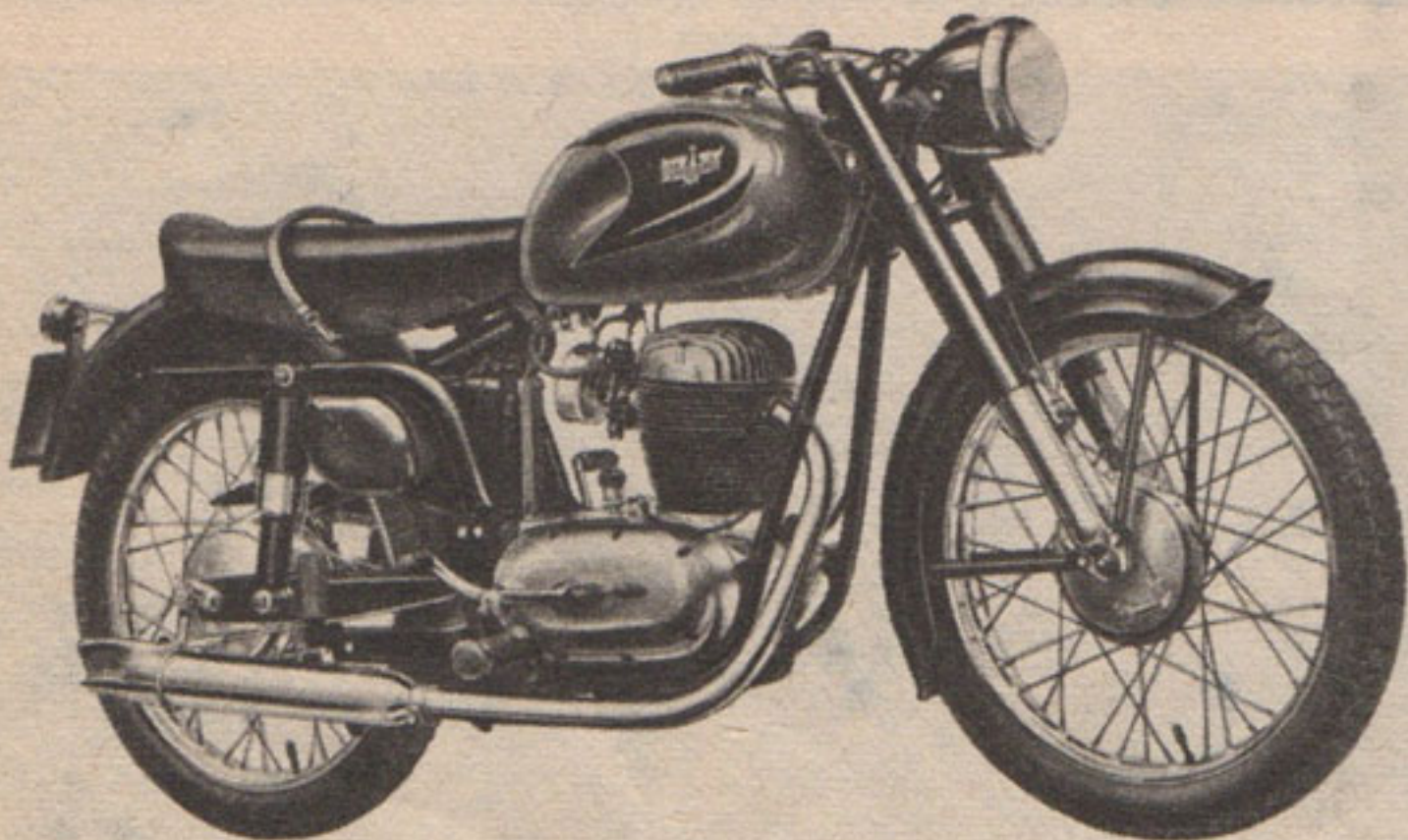
Le cyclomoteur Bianchi « Sparviero sport » développe 2 ch et atteint 65 km/h. Le moteur est construit sous licence Puch.



Le 125 cm³ quatre-temps développe 6 ch à 6.500 tr/mn, avec un rapport volumétrique de 6,7. Carburateur de » 18 mm.



La 125 Mendola deux-temps, machine utilitaire, atteint 85 km/h pour une puissance de 5,2 ch à 6 000 tr/mn. Carburateur ϕ 20 mm.



La 175 cm³ Tonale, machine de tourisme à partir de laquelle sont développés les modèles de course et cross. Puissance : 8 ch à 6 500 tr/mn. Carburateur de ϕ 20 mm.

PRODUCTION...

La firme Bianchi, auréolée d'un remarquable palmarès sportif : Milan-Tarente, Tour d'Italie, G.P. de Monza catégorie sport 175 cm³, G.P. d'Italie de cross catégorie 250 cm³, records du monde des 6 heures et des 1 000 km en 175 cm³ à 185 de moyenne, présente une gamme de motorisés allant du cyclomoteur à la 175 cm³. Deux-temps et quatre-temps alternent dans cette fabrication, et il existe des modèles « compétition » hors-catalogue pour le cross et la vitesse, dérivés du type « Tonale » 175 cm³.

AQUILOTTO

Cyclomoteur à châssis-tube, suspension AV par fourche à parallélogramme. Moteur deux-temps à transmission par galet débrayable ; course-alésage : 40 x 30. Puissance : 1,5 ch à 6 000 tr/mn. Allumage par volant magnétique. Vitesse : 50 km/h maxi. Poids à vide : 30 kg.

SPARVIERO

Cyclomoteur licence Puch, châssis caisson avec suspension oscillante et fourche télescopique. Existe en version sport avec gros réservoir et selle biplace. Bloc-moteur deux-temps, deux vitesses ; refroidissement par turbine. Course-alésage : 43 x 38. Puissance : 1,8 ch à 5 800 tr/mn (normal), 2 ch à 6 000 tr/mn (sport). Allumage par volant magnétique. Vitesse : 50 km/h (normal) 65 km/h (sport). Poids à vide : 46 kg.

125 4. T.

Châssis tube double-berceau. Suspension arrière oscillante et fourche télescopique. Freins centraux. Pneus : 2,75 x 18. Bloc-moteur à soupapes en tête ; course-alésage : 56 x 53. Puissance : 6 ch à 6 500 tr/mn. Allumage par dynamo et batterie. Vitesse : 90 km/h maximum. Poids à vide : 95 kg.

MENDOLA

Châssis tube simple-berceau. Suspension arrière oscillante et fourche télescopique. Pneus : 2,75 x 17. Freins centraux. Bloc deux-temps, quatre vitesses. Course-alésage : 58 x 52. Puissance : 5,2 ch à 5 000 tr/mn. Allumage par volant magnétique. Vitesse : 85 km/h maximum. Poids à vide : 90 kg.

TONALE

Châssis tube double-berceau. Suspension arrière oscillante, fourche télescopique. Pneus : 2,75 x 19. Bloc-moteur à soupapes en tête. Course-alésage : 61,8 x 60. Puissance : 8 ch à 6 500 tr/mn. Carburateur ϕ : 20 mm. Allumage par dynamo et batterie. Vitesse : 105 km/h maximum. Poids à vide : 110 kg.

BIANCHI

La fabrication Morini, marque célèbre par ses succès en course et la qualité de sa mécanique, ne construit que des quatre-temps, en cylindrées 100 et 175 cm³. Mis à part la 100 cm³ « Sbarazzino », qui utilise un châssis-caisson, toutes les autres machines ont un cadre et une suspension identiques ; le moteur reste pratiquement le même, sa puissance, suivant les modèles étant augmenté par un rapport volumétrique différent, un diagramme de distribution plus ouvert, un carburateur de plus grand passage, etc.

SBARAZZINO

Châssis mixte, tubé et embouti. Suspension arrière oscillante, fourche télescopique. Freins \varnothing 124 mm. Réservoir : 13 l. Pneus : 2,50 x 17. Bloc 4 temps à soupapes en tête : course-alésage : 50 x 50. Puissance : 6,4 ch à 8 000 tr/mn. Allumage par volant magnétique. Vitesse : 95 km/h maximum. Poids à vide : 88 kg.

TURISMO

Châssis tube. Suspension arrière oscillante, fourche télescopique. Freins \varnothing 135 mm. Pneus : AV 2,50 x 19 AR 2,75 x 19. Réservoir : 15 l. Bloc 4 temps à soupapes en tête. Course-alésage : 61 x 60. Puissance : 8,5 ch à 6 500 tr/mn. Allumage par dynamo et batterie. Vitesse : 100 km/h maximum. Poids à vide : 101 kg.

GRANTURISMO

Châssis tube. Suspension arrière oscillante, fourche télescopique. Freins \varnothing 135 mm AR, 160 mm AV. Pneus : 2,50 x 19. Réservoir : 16 l. Bloc 4 temps à soupapes en tête : course-alésage 61 x 60. Puissance : 11 ch à 7 400 tr/mn. Allumage par dynamo et batterie. Vitesse : 120 km/h maximum. Poids : 101 kg.

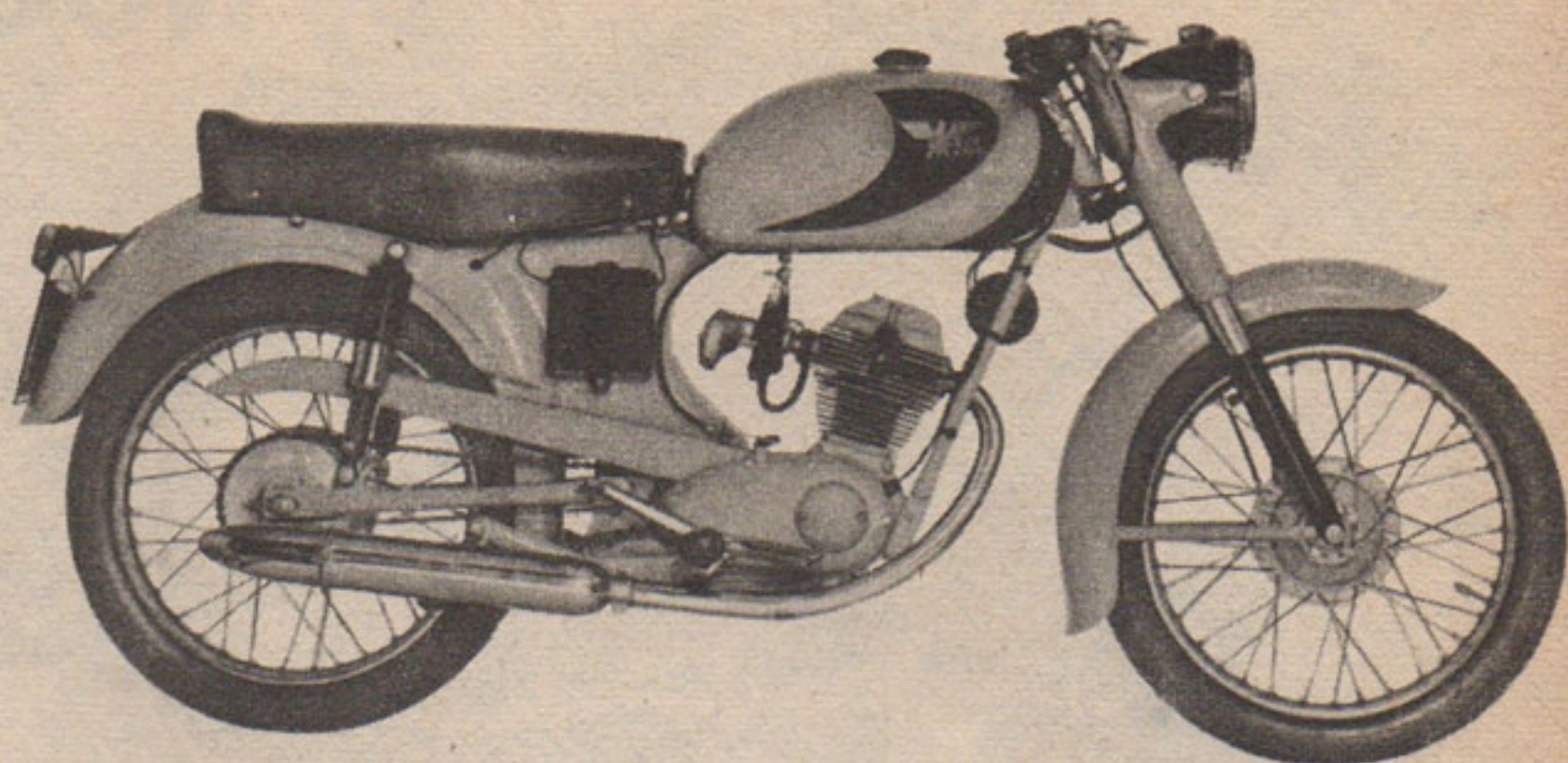
SUPERSPORT

Châssis tube. Suspension arrière oscillante, fourche télescopique. Freins \varnothing 135 mm AR, 160 mm AV. Pneus : AV 2,50 x 19, AR 2,75 x 19. Réservoir : 16 l. Bloc 4 temps à soupapes en tête ; course-alésage : 61 x 60. Puissance : 13 ch à 7 900 tr/mn. Allumage par dynamo et batterie. Vitesse : 127 km/h maximum. Poids : 101 kg.

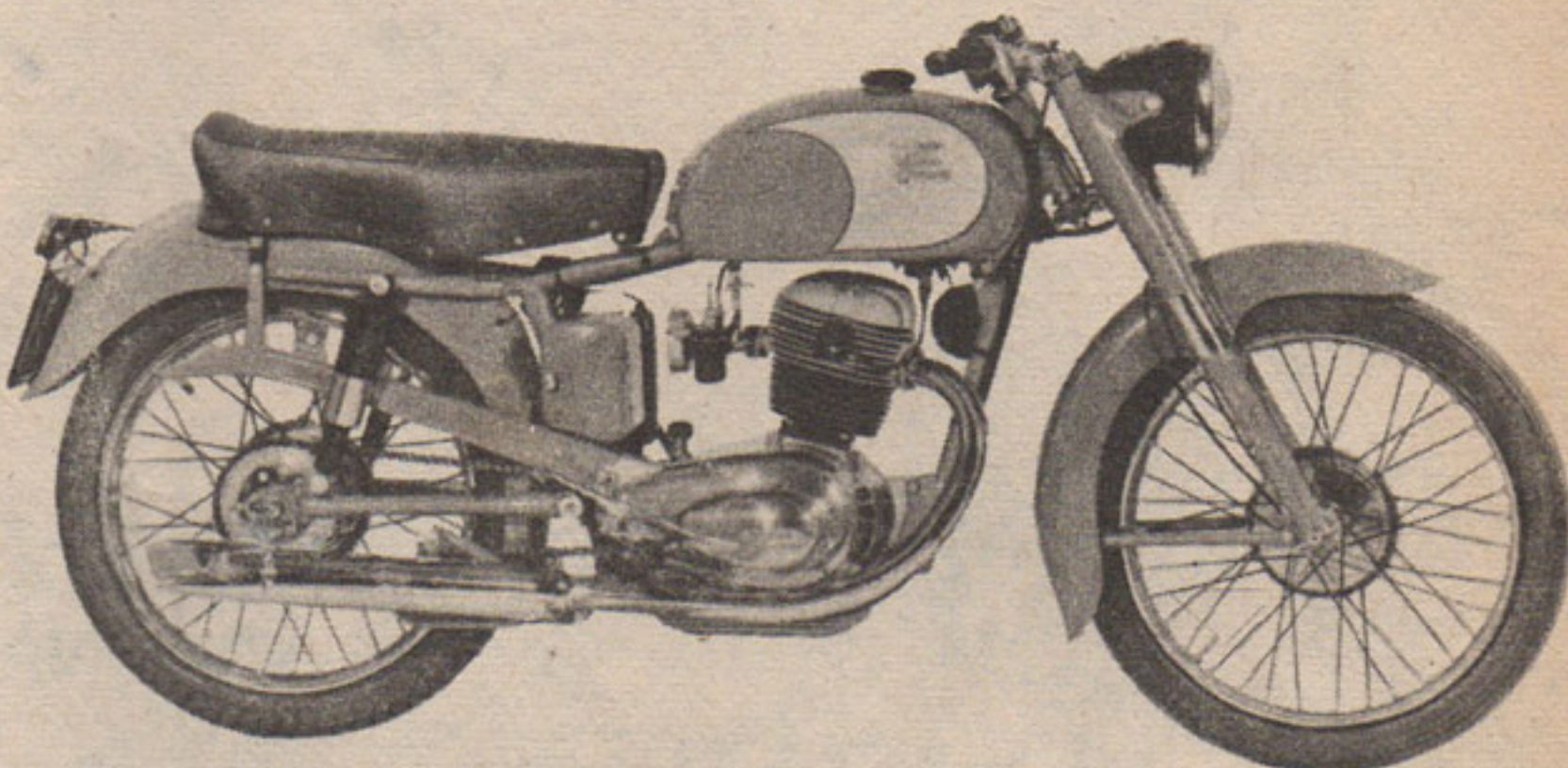
SETTEBELLO

Même partie cycle que les précédents, mais freins AV et AR de 160 mm, pneus de 2,50 x 19 AV et AR. Même moteur, mais rapport volumétrique porté à 9,5 et carburateur de \varnothing 22,5, conforme aux prescriptions de la formule sport italienne. Puissance 15 ch à 8 200 tr/mn. Allumage : dynamo et batterie et avance manuelle. Vitesse : 140 km/h. Poids : 101 kg.

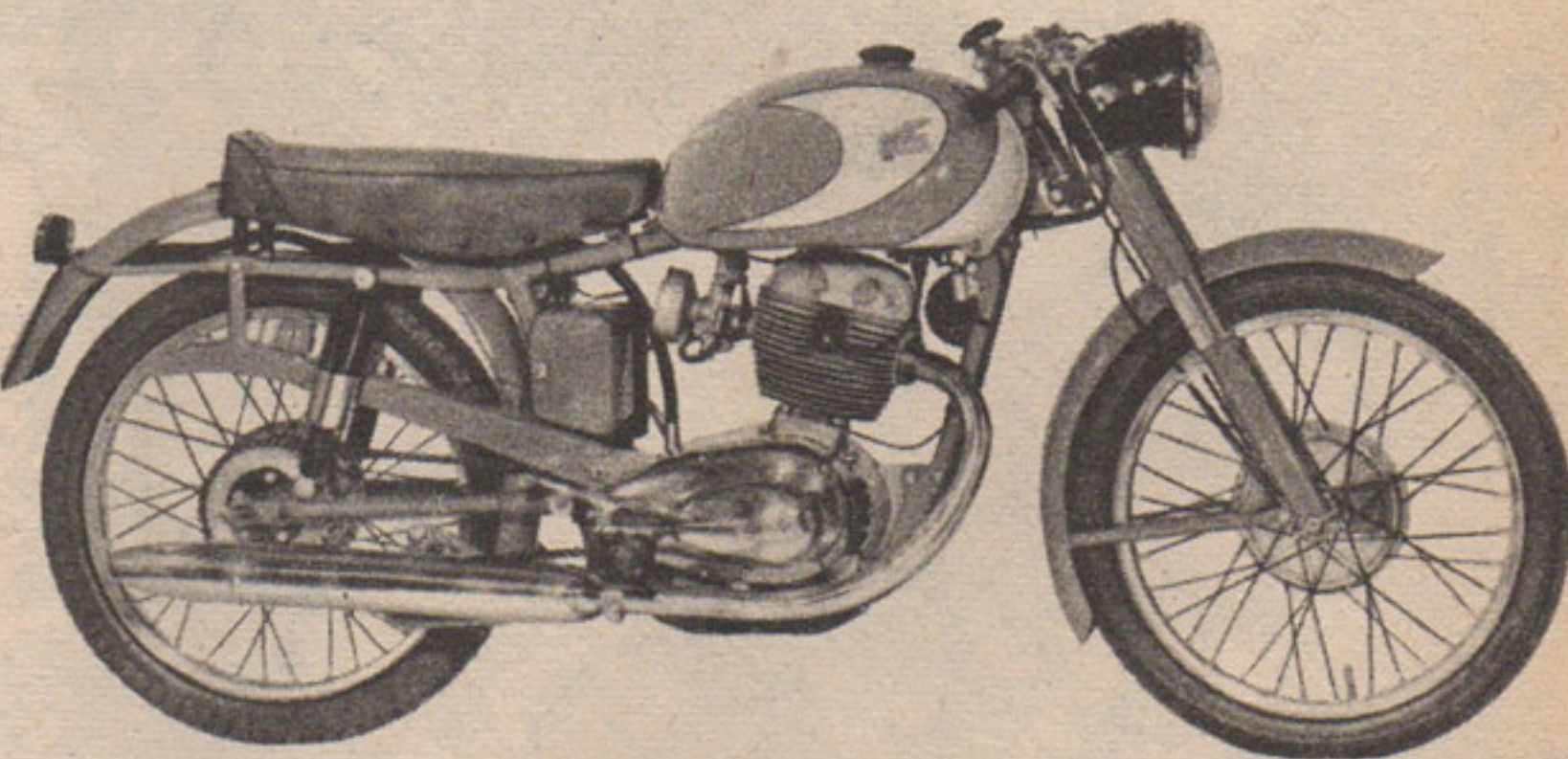
Le 100 cm³ Sbarazzino développe 6,4 ch à 8.000 tr/mn, avec une compression de 7,8. Le carburateur a un diamètre de 16 mm.



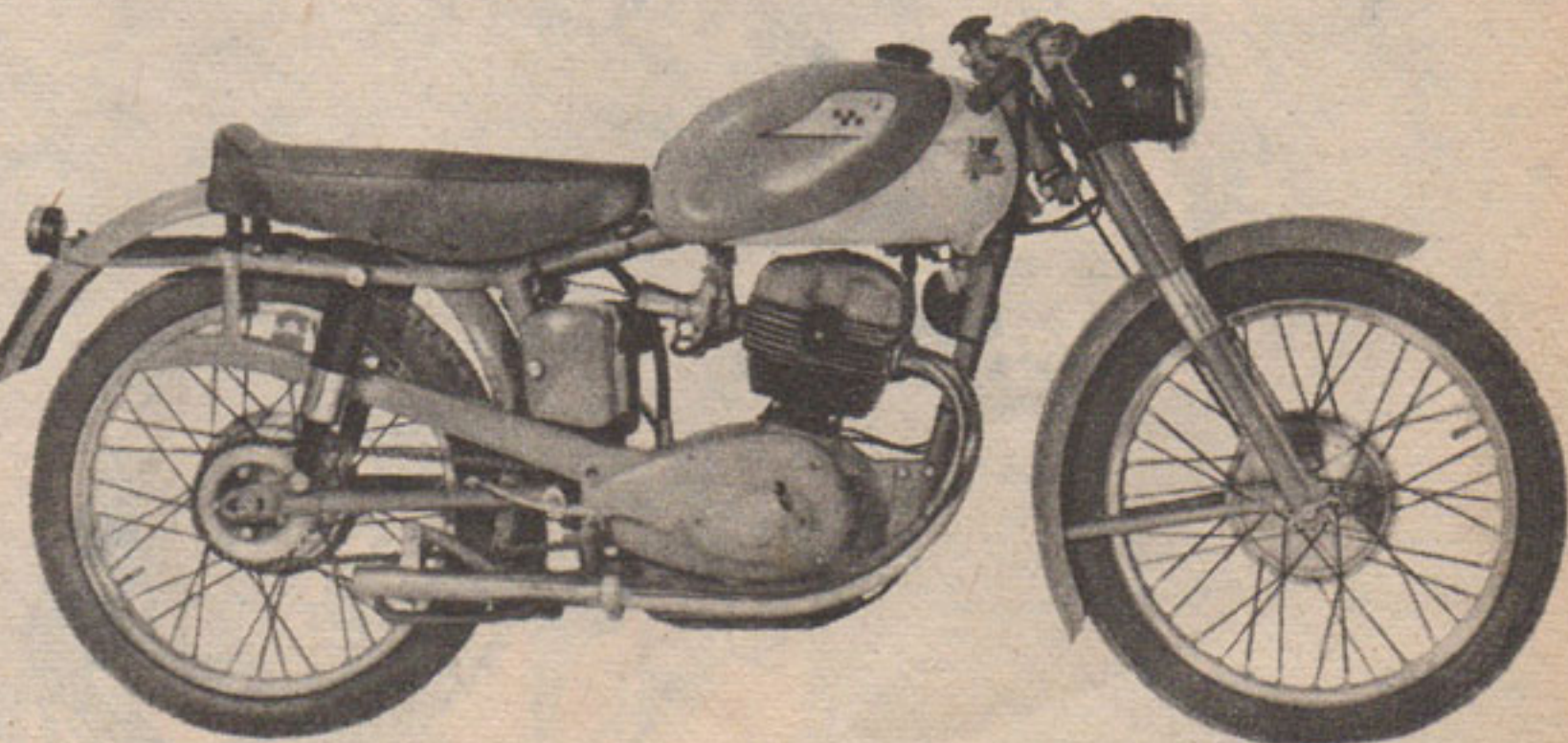
Le 175 Turismo développe 8,5 ch à 6 500 tr/mn, avec une compression de 7,4. Le carburateur a un diamètre de 18 mm.



Le Supersport développe 13 ch à 7 900 tr/mn, avec 9,5 de compression. Le carburateur a un diamètre de 22,5 mm.



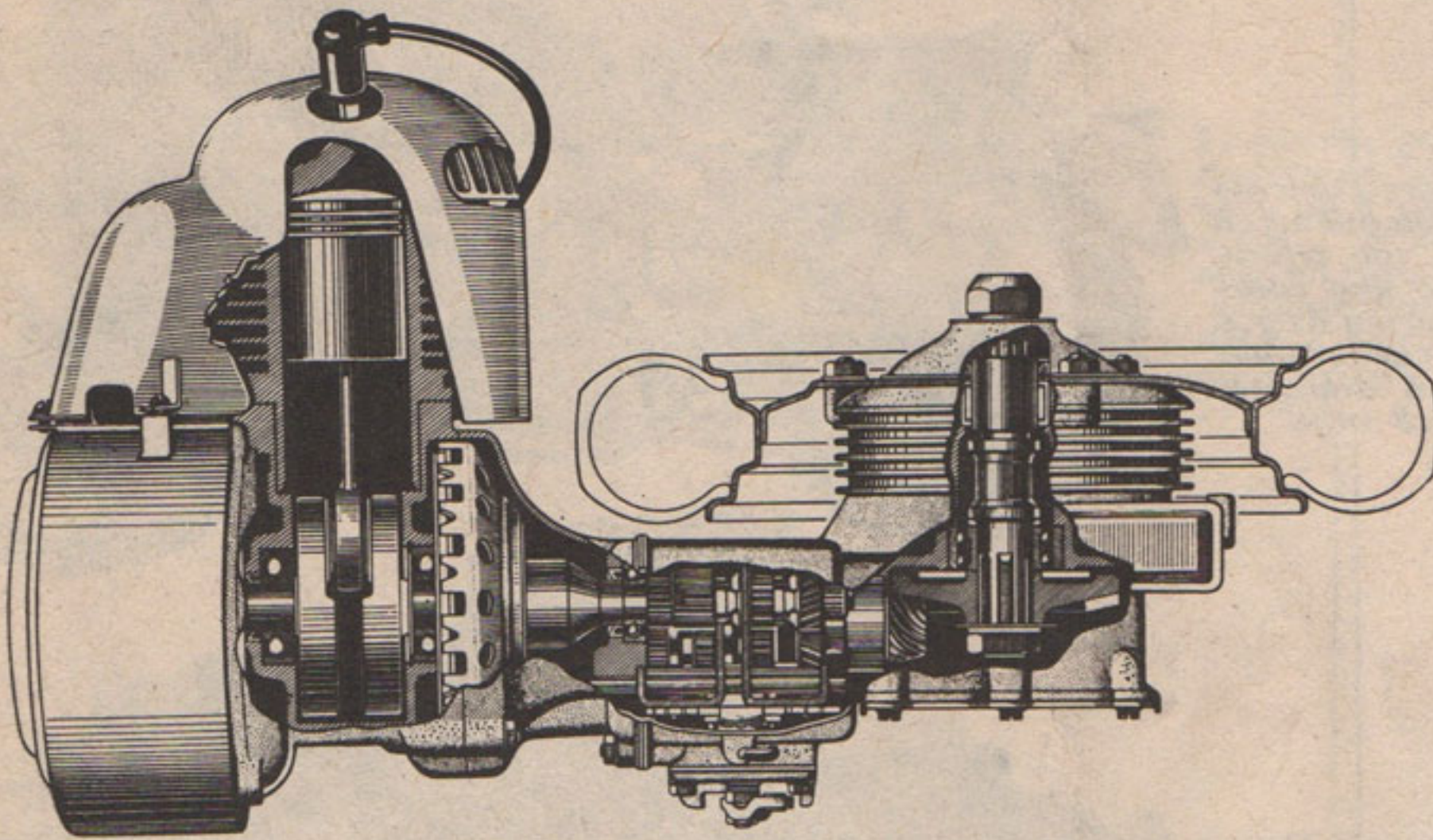
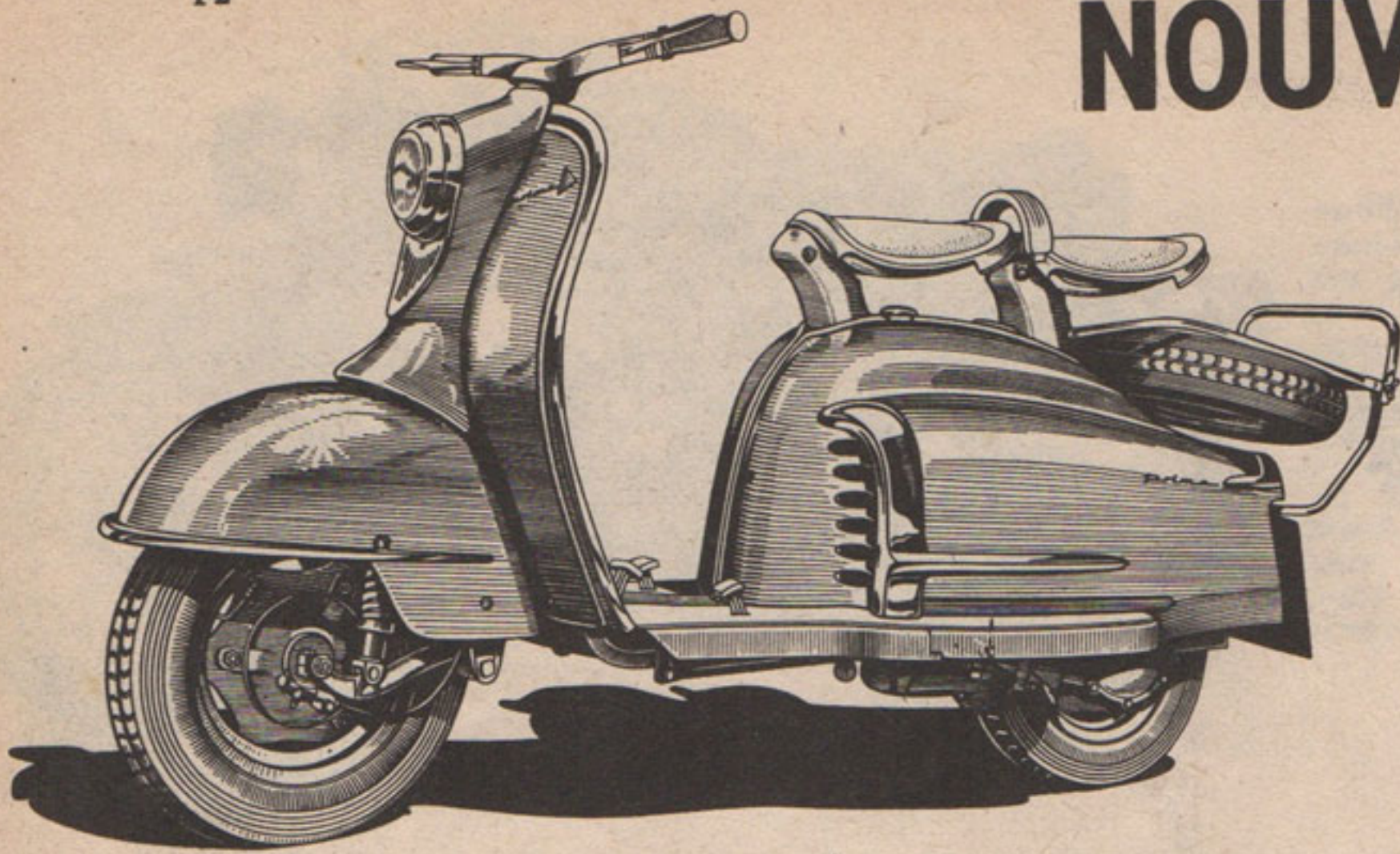
Le Settebello développe 15 ch à 8 200 tr/mn, avec 9,5 de compression. Le carburateur « Racing » a un diamètre de 22,5 mm.



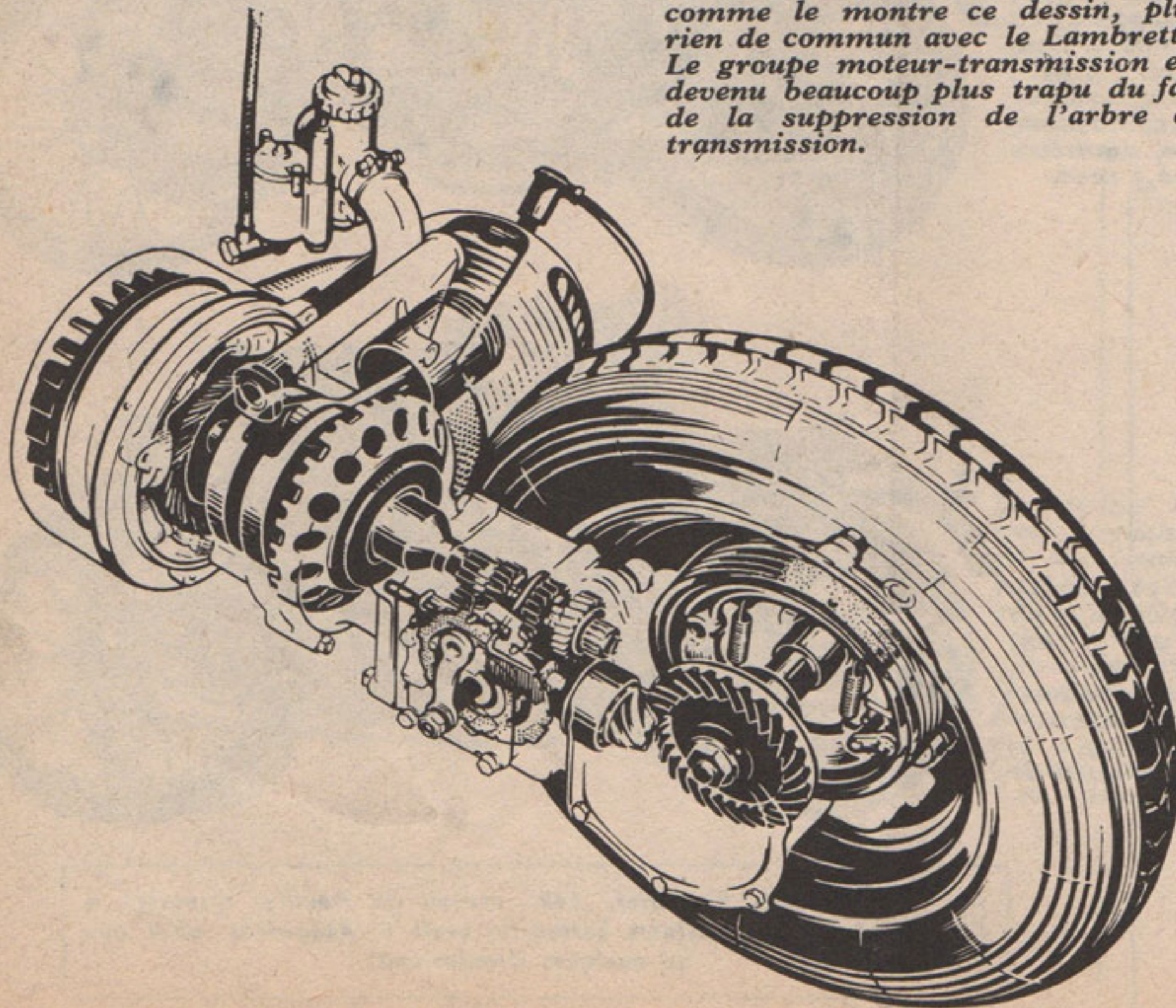
MORINI

Les Établissements Couturier, 149, avenue de Neuilly, disposent à l'heure actuelle de plusieurs Settebello neufs et dédouanés, ainsi que de quelques Granturismo.

NOUVEAU SCOOTER N.S.U.



Le moteur des scooters N.S.U. n'a, comme le montre ce dessin, plus rien de commun avec le Lambretta. Le groupe moteur-transmission est devenu beaucoup plus trapu du fait de la suppression de l'arbre de transmission.



Nous avons déjà parlé, il y a quelque temps, du scooter Prima - 5 étoiles. Rappelons que N.S.U. construisait des Lambretta sous licence et qu'arrivé au terme de cet accord, le Lambretta subit des modifications assez importantes pour devenir un scooter entièrement N.S.U. La firme de Neckarsulm suit, depuis quelques temps, une orientation très nette vers la réalisation de modèles conçus pour durer. C'est ainsi que l'on peut considérer les modèles Superfox, Maxi, Max, les deux modèles de scooter et la nouvelle voiturette comme presque définitifs, car le marché allemand actuel n'est guère plus brillant que celui de France et les innovations coûtent cher.

Le nouveau scooter baptisé Prima - 3 Etoiles est en somme une version simplifiée du 175 cm³ cité plus haut. Cette simplification réside principalement dans la cylindrée de 150 cm³ (contre 175 du 5 Etoiles) et dans la suppression du phare antibrouillard monté de série sur le premier modèle. Un autre argument de poids vient plaider en faveur du nouveau venu : son prix est de 20 000 francs inférieur à celui du 5 Etoiles, soit DM 1 598, ce qui équivaut à environ 180 000 de nos francs.

*
**

Moteur : monocylindre à plat, deux temps.

Alésage : 57 mm.

Course : 57,6 mm.

Couple maximum : 1,16 m/kg à 4 100 tr/mn.

Puissance maximum : 7,4 ch à 5 100 tr/mn.

Rapport volumétrique : 6,5 : 1.

Boîte de vitesses : à quatre rapports commandées par sélecteur à double branche au pied.

Démultiplication totale :

1^{re}, 15,43, 2^e, 9,33, 3^e, 6,63, 4^e, 4,86.

Freins : mécaniques, diamètre : 140 mm.

Décélération moyenne :

— du frein AV : 4,1 m/sec²,

— du frein AR : 3,6 m/sec²,

— des deux freins : 6,0 m/sec².

Réservoir de carburant : 12,6 l dont 1,9 l de réserve.

Poids à vide : 138 kg.

Vitesse maximum : 85 km/h (avec deux personnes).

Bruit d'échappement : 80 phones.

Consommation : environ 2,8 l aux 100 km à 50 km/h de moyenne.



**Trial
de
S^TCucufá**

Trial international dont le titre n'était pas usurpé, il s'est déroulé par un temps idéal : la pluie de la semaine avait suffisamment « humidifié » le terrain pour que tous, spectateurs et pilotes, se régalaient.

Le matin s'était déroulée l'épreuve des Juniors, c'est-à-dire réservée aux machines équipées de pneus « tourisme ». Le Moto-Club Châtillonais s'y est taillé la part du lion et si ses membres dominaient en quantité (plus de la moitié des engagés appartenaient à ce club) la qualité n'était pas absente puisque dans les neuf premiers on trouve huit châtillonais, les trois premiers courant sur des Motobécane, une de celles-ci équipée par son propriétaire d'un moteur Ydral.

L'après-midi, la course des Experts, pneus « Trial » exclusivement, permettait la confrontation du « gratin » de quatre nations, les plus redoutables étant les anglais.

On pensait que les Belges, venus en force, quatorze hommes, feraient jeu égal avec les quatre Anglais; les premiers nommés, malgré des progrès incontestables, n'ont pas tout à fait atteint la classe du tandem Martin-Smith.

Nos représentants, comme les Suisses, furent un peu décevants, comparés à ces messieurs, mais, en dehors d'un matériel encore inférieur, le manque d'entraînement est l'excuse la plus valable, que nous le confirmons sportivement Smith.

Le parcours comportait onze zones non-stop et une douzième qui était, en fait, un grass-track contre la montre destiné à départager les ex-aequo éventuels. Nous ne pouvions observer tous les concurrents à toutes les zones mais un stage prolongé entre les zones 8 et 9 nous permit de les voir presque tous dans deux zones très différentes, la 9 étant un sentier situé dans une montée raide, tandis que la zone 8 était une cuvette de deux mètres de profondeur au fond de laquelle stagnait par endroits 40 cm d'eau et, d'où, une fois au fond, il fallait sortir par un brusque virage à droite, suivre un sentier d'une dizaine de mètres avec sortie en montée agrémentée d'une souche bien (ou mal suivant l'opinion de chacun) placée. Les trois premiers qui se présentent zone 8 font paraître aux spectateurs non avertis le passage de cette zone impossible sans pénalisation : Weber, Suisse, sur Jawa, bloque sa roue avant dans le fond, tombe et coince son klaxon ! Heuqueville, Gône-et-Rhône, n'est guère plus heureux, mais une bonne zone 9 le dédommagera, encore qu'un pied litigieux au départ lui soit compté. Le Belge Heymans, B.S.A., qui suit, permet d'entrevoir la possibilité d'un



*Brian Martin,
1^{er} de la catégorie expert,
sur B.S.A.*



*Delauné, 1^{er}
des Français
sur 175 cm³
Motobécane.*

passage non-stop : il passe, mais en faisant du « footing »; le candidat suivant provoque un mouvement d'intérêt lorsque l'on voit l'Union Jack qu'il porte, c'est Smith, et en conciliant le contrôle des freins, du lève-soupape, de l'ouverture des gaz et de l'équilibre, il fait passer ce difficile non-stop pour facile.

Nous avons remarqué que les britanniques passaient la plongée beaucoup plus lentement que les autres. L'un des meilleurs Belges, Decat, qui suivait Smith, fut moins heureux et il tomba dans le fond de la cuvette.

Plusieurs pilotes de machines ayant la première en bas, ont été victimes de retour au point mort, avec les inconvénients que cela comporte, après choc contre la pédale de sélecteur, Vacher (Puch) et Krajka (Gnome-et-Rhône) furent parmi les victimes.

Faisant preuve de belles qualités, mais souffrant du manque de puissance de son moteur, l'Anglais Skinner (Dot) sortit tangent de la zone 8 sans pénalisation, mais le mur de la zone 9 le força au footing. Le Belge Graindorge (F.N.) franchit la 8 avec seulement un pied et grimpe la zone 9 parfaitement. Claire Blaise (considérant qu'elle est du sexe opposé et équipée d'une Terrot à soupapes latérales) passe assez bien, nos compatriotes Charrier, Letang et Delauné passent avec des fortunes diverses : à notre avis la légèreté de leurs machines ne compense pas le manque de puissance pour sortir d'un tel mauvais pas. Sterkendries (F.N.), Busine (Ariel) écotent un point chacun, Quievreux, d'outre-Quévrain (Ariel) veut aller trop vite et fait des fautes, mais un Belge, Decoster, sur une Saroléa, pourtant trop lourde, réussit aussi bien que Martin (B.S.A.), qui l'a précédé, sans faute. Wood (Ariel) pas une vedette outre-Manche, attaque par une ligne différente qui est loin d'être la meilleure mais s'en tire parfaitement, malheureusement, la sortie de la zone, beaucoup plus facile, lui coûte un point.

Notre adjudant Gausson (B.S.A. de l'armée), cale dans la cuvette, Meznarie (B.S.A.) a le tort de vouloir faire du spectacle, nous l'avons vu ainsi à d'autres zones, un trial n'est pas un cross et il récolta ainsi de nombreux points. Le Belge Raemdonck passe parfaitement, mais Heymans, trop fougueux tombe après un passage sans pénalisation de la cuvette. Après ce rapide aperçu des passages à ce stop spectaculaire, nous allâmes à un endroit moins fréquenté de la zone 2 : en fait seulement trois spectateurs s'y trouvaient; il s'agissait de grimper un sentier et le redescendre après virage autour d'un arbre. Nous n'y restâmes que peu de temps car cette zone offrait peu d'intérêt, un concurrent



Malgré leur virtuosité, les sujets de Sa très Gracieuse Majesté ne sont pas exempts de bûches.

sur deux passant « clean » (propre), l'autre utilisant un pied occasionnel.

La zone 3 était assez semblable à la zone 9, les pilotes de machines légères y utilisant leurs pieds autant pour soutenir la machine que pour la pousser; Delauné, parmi ceux-ci étant le meilleur avec deux pieds seulement. Colin, belge (N.S.U.) et les Anglais passent sans faute en notre présence. Tardif (Monet-Goyon) ne put dépasser la moitié de la rampe.

Episode amusant, le Belge Bougelet (F.N.), bien parti, ne put empêcher sa roue avant d'heurter une souche, la machine se cabra et resta dans cette position, appuyée sur un arbre, pendant que pilote et commissaire effectuaient un repli précipité.

La zone 10, un passage dans la boue, toujours très goûté du public, permit de montrer à celui-ci une supériorité bien britannique sur l'élément liquide. Meznarie par contre y effectuait une chute spectaculaire.

Un passage apparemment facile qui coûta néanmoins des points à de nombreux concurrents.



Les Belges n'aiment pas porter le casque en trial, mais les commissaires auraient pu exiger que Meetens attachât le sien, fait constaté lors de son excellent passage à cette zone.

La zone 12 comportait un quadruple passage en travers d'une tranchée profonde, située près du départ : l'affluence nous interdit de bien voir, mais cette zone pouvait être passée non-stop, malgré une réelle difficulté.

Finalement, la victoire revenait à un tandem britannique, pour la quatrième année consécutive et toujours sur des B.S.A. Colin, troisième en 1955 est à nouveau à cette place avec encore sa N.S.U.

Decat (Triumph) troisième l'an dernier, est sixième cette fois, Decoster, grand garçon sympathique, nous semble mériter mieux qu'une place de neuvième, un matériel mieux adapté l'avantagerait.

Notre meilleur représentant fut



Ci-dessus, le président Letang n'hésite pas, en tant qu'organisateur, à embarquer dans sa propre galère.

Ci-contre, l'Anglais Smith tient à vérifier la profondeur de la mare.

Ci-dessous, Marchand, 1^{er} des Juniors, sur 175 Motobécane.

encore Delauné (Motobécane) : 3^e en 1954, 4^e en 1955, absent l'an dernier, il ne put faire mieux que 12^e cette fois, Létang est 14^e et Charrier 17^e.

De nombreux coureurs se sont plaints d'un très mauvais fléchage, cela a été le seul point noir de l'organisation. La veille de l'épreuve, MM. Violet et Charrier étaient venus à la télévision parler de l'épreuve, le lundi nous y avons vu une excellente séquence filmée et si le commentaire était un peu moqueur, il était néanmoins sans grossières erreurs, ce qui nous change lorsqu'il s'agit de sport motocycliste.

L'affluence était bonne, sans plus, on a parlé de dix mille, nous croyons qu'il y a là un optimisme exagéré, certaines zones avaient bien leurs



deux à trois cents spectateurs, mais d'autres en avaient une poignée, ce qui, multiplié par les douze zones, ne peut guère donner plus de trois mille.

Smith et Martin qui, la veille, avaient été deuxième et troisième d'un trial réservé à des sélectionnés, le British experts trial, nous ont déclaré que le parcours, étant plus difficile encore que par le passé, était donc meilleur, et qu'ils s'étaient bien amusés. Martin se plaignait néanmoins du mauvais fléchage : nous dûmes d'ailleurs le remettre sur la bonne voie après une erreur de parcours. Il déclara également qu'il n'aurait pu faire un quatrième tour, son poignet bandé le faisant souffrir.

Les points furent attribués selon le barème anglo-belge, 1, 3 et 5, ce qui nous fit plaisir car nous nous étions opposé dès le début du trial en France contre la multiplicité et les mauvaises valeurs relatives des fautes.

En 1958, tous les trials seront jugés selon le nouveau barème et, autre cause de satisfaction, les pneus cross seront interdits. A Saint-Cucufa, d'ailleurs, on n'avait pas attendu 1958 pour les interdire.

Terminons sur une réflexion d'un concurrent français en difficulté dont nous taïrons le nom, « cette année, les Anglais n'ont pas le beau rôle ». Qui donc l'avait ?

*
**

LES CLASSEMENTS

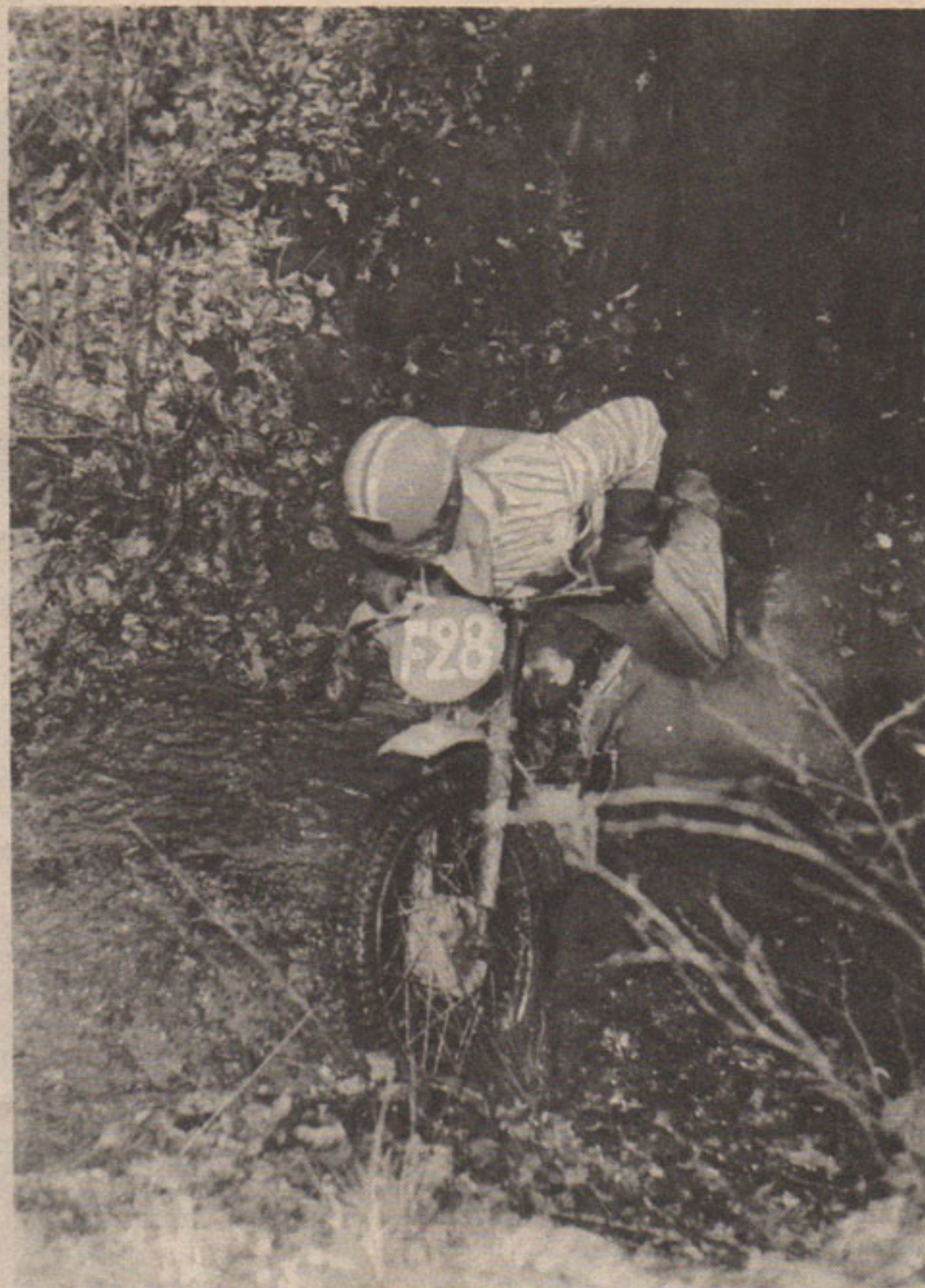
Juniors : 1. Marchand, 29 pts ; 2. BouSSION, 35 pts ; 3. Kerviel, 39 pts, tous trois sur Motobécane ; 4. Payeur, 42 pts ; 5. Mathieu, 43 pts ; 6. Laurent, 53 pts ; 7. Bouizzoni, 55 pts ; 8. Terrioux, 59 pts ; 9. Krajka, 61 pts ; 10. François, 80 pts.

Militaires Police : 1. Gausen (B.S.A.), 39 pts ; 2. Verhaegue, 47 pts ; 3. Raut, 47 pts ; 4. Heuland, 62 pts.

Challenge interclubs : 1. Moto Club Châtillonnais.

Experts : 1. Brian Martin (G.-B.), 15 pts ; 2. Smith (G.-B.), 20 pts, tous deux sur B.S.A. ; 3. Colin (B.), 40 pts ; 4. Busine (B.), 42 pts ; 5. Skinner (G.-B.), 46 pts ; 6. Decat (B.), 53 pts ; 7. Georges (B.), 56 pts ; 8. Sterkendries (B.), 57 pts ; 8. Decoster (B.), 59 pts ; 10. Graindorge (B.), 64 pts ; 11. Neetens (B.), 68 pts ; 12. Delaune (F.), 84 pts ; 13. Raondonck (B.), 85 pts ; 14. Letang (F.), 92 pts ; 15. Wood (G.-B.), 108 pts ; 16. Del Torchio (S.), 108 pts ; 17. Charrier (F.), 110 pts ; 18. Meznarie (F.), 112 pts ; 19. Charpentier (F.), 118 pts ; 20. Quievreux (B.), 120 pts ; 21. Heymans (B.), 125 pts ; 22. Croizie (F.), 126 pts ; 23. Heuqueville (F.), 126 pts ;

Challenge international Veedol : 1. Angleterre (Martin-Smith) ; 2. Belgique (Colin-Busine) ; 3. France (Delaune-Letang).



Le style, c'est l'homme! nous démontre Heuqueville, ci-contre.



Le Belge Decat, dont on aperçoit les bottes et le dossard, fait corps avec sa machine... et le terrain!



Comme chaque année, en pareille époque, les revues anglaises publient en ce moment les souvenirs de saison et les commentaires des coureurs les plus en vue. C'est ainsi que notre confrère **The Motor Cycle** publie un petit article dû à la plume de Bill Lomas, le champion malchanceux de l'écurie Moto Guzzi.

En premier lieu, Lomas écrit qu'il sait mieux que quiconque combien il a dû en coûter aux trois constructeurs italiens Guzzi, Gilera et Mondial de quitter délibérément de la compétition. Il cite à l'appui de ses dires, le fait que chez Guzzi existent actuellement cinq 8-cylindres et quelque douze 350 cm³ plus un lot important de pièces détachées. En outre, Lomas affirme que la V-8 serait nettement avantagée par les nouveaux règlements relatifs au carénage, car elle est plus étroite et dispose de 10 % de puissance en plus des autres 500 actuelles.

Le sympathique coureur déplore ensuite que M.V. Augusta n'ait pas suivi le mouvement et ce, d'autant plus que l'idée primitive de cette action concertée émanait de la firme de Gallarate. Si M.V. avait emboîté le pas aux autres firmes italiennes, la saison 1958 serait devenue un champ de bataille pour les privés et la F.I.M. aurait pu, pendant ce temps, élaborer un nouveau règlement mieux adapté aux possibilités actuelles.

Lomas poursuit son exposé en écrivant qu'il faut à tout prix intéresser les constructeurs à la course mais ce, de telle sorte que les budgets sportifs puissent être maintenus dans des limites raisonnables. Un règlement nouveau bien compris devrait, Lomas dixit, fournir des problèmes passion-

nants aux ingénieurs, sans pour autant aboutir à nouveau aux vitesses fantastiques des dernières saisons. Comme d'autres l'ont fait avant lui, Lomas cite en exemple les constructeurs anglais qui fabriquent comme par le passé des machines de course en petites séries pour les coureurs privés, ce qui aboutit presque toujours à du bon sport.

Il est évidemment très difficile de trouver une nouvelle formule. La F.I.M. doit consulter les constructeurs, qui se surveillent tous mutuellement de très près afin qu'aucun ne prenne un avantage quelconque. La F.I.M. devrait (nous citons textuellement Lomas) « se tenir carrément sur ses propres pieds et ne pas hésiter à adopter éventuellement une attitude même dictatoriale ».

« Le Grand Bill » ne se contente nullement de critiquer : bien au contraire, il fait des propositions concrètes. D'après lui, seules deux catégories devraient subsister, à savoir les 125 et 250 cm³. Pour appuyer cette thèse, Lomas écrit que les 250 cm³ d'usine actuelles sont aussi rapides, sinon plus, que les 500 cm³ des privés, l'attrait de la vitesse serait donc conservé, mais les enseignements fournis par des 125 et des « quart de litre » seraient plus profitables à la fabrication de série que les laboratoires ambulants que constituent les 350 et 500 cm³ superspéciales.

Lomas fixe ensuite quelques cotes de base : l'empattement minimum devrait être de 1 300 mm et la dimension minimum des pneus pour les 125 cm³ de 2,50 x 18" et de 2,75 x 18" pour les 250 cm³. Les principales raisons de ces limitations sont de fixer des dimensions afin de rester près de la série tout en interdisant la floraison de « midget riders », c'est-à-dire des pilotes miniatures qui sont actuellement à la mode.

Lomas propose ensuite une limitation de la consommation de carburant. Il propose, au hasard d'ailleurs, 4,7 l aux 100 km pour les 125 cm³ et 6,2 l aux 100 km pour les 250 cm³. Cette mesure restrictive aboutirait probablement à une meilleure étude de carburation et la construction de série en profitera directement.

Quant au carénage, Lomas estime qu'il devrait être autorisé mais contrôlé

strictement (les dimensions) par la F.I.M. Il milite ouvertement en faveur du carénage malgré les nombreux avis contraires. Bill Lomas va même jusqu'à dire que les détracteurs n'y connaissent strictement rien et n'en ont probablement jamais essayé. Ceux qui citent les dangers du vent latéral ne devraient pas oublier que les carénages ont été faits pour fendre le vent et que bien dessinés, ils sont moins sensibles au vent qu'une machine non carénée. Lomas parle ensuite de la chute toujours possible en course, et il écrit avec raison que dans ce cas, le carénage constitue une protection pour le pilote.

Et pour terminer ce chapitre, le grand champion anglais parle selon notre cœur en soulignant une fois de plus qu'il est grand temps de s'éloigner un peu de la construction traditionnelle, afin de mettre les usagers à l'abri des intempéries et de leur permettre de rester propres tout en s'adonnant à leur activité favorite.

Tout cela mettra les ingénieurs en face de problèmes nouveaux et absorbants et il est hors de doute que l'on réveillera l'intérêt général une fois de plus, si le sport et la fabrication de série bénéficient d'un renouveau salutaire.

Il est probable que de nombreuses personnes ne seront pas d'accord avec Bill Lomas, mais il est néanmoins certain que l'avis de ce grand coureur en matière de sport fait autorité. La rédaction de **Motocycles** a déjà, à plusieurs reprises, pris position en ce qui concerne la réglementation des courses. Nous pensons en particulier au problème du carénage et à son éventuelle influence sur les machines de série et nous étions ravis de voir qu'un aussi éminent coureur que Lomas partage notre opinion à ce sujet. Pour l'instant, on ne peut que déplorer les décisions de la F.I.M. tout en espérant que cet organisme qui est censé défendre et représenter la gent motocycliste, sorte le sport « deux roues » de l'impasse où il se trouve actuellement, et qu'elle ne perde pas de vue les liens qui doivent obligatoirement relier la course à l'utilisateur de tous les jours.

Paul NIEDERMANN.

23^e

COUPE DE L'ARMISTICE

Résultats.

CLASSEMENT GÉNÉRAL « CIVILS »

1. Lochot (Favor-Alter 50 cm³);
2. Charrier; 3. Morphyre; 4. Terrioux;
5. Sacareau, etc.

CLASSEMENT GÉNÉRAL « MILITAIRES »

1. J. Chartier (Gnome-Rhône); 2. Vas-
- seur; 3. Metaut; 4. Thieuleux; 5. Brault,
- etc.

CYCLOMOTEURS

- Civils.* — 1. Lochot (Favor-Alter);
2. Morphyre; 3. Blanchet; 4. Schleret;
 5. Legrand; 6. Fletcher; 7. Guidonnet;
 8. Dubuisson.

- Militaires.* — 1. Auclair (Favor-Alter).
- 125 cm³ : 1. Terrioux Peugeot);
2. Riegler; 3. Tiercelin; 4. Finot;
 5. D. Farge; 6. Bizot; 7. M. Famery;
 8. J. Famery.

175 cm³

- Civils.* — 1. Galeyrand (Gnome-
- Rhône); 2. Fayeur; 3. Krajka; 4. Mou-
- rier; 5. Parans; 6. Manuguerra; 7. De-
- laune.

- Militaires.* — 1. Grillon.
- 250 cm³

- Civils.* — 1. Jacques Charrier (James
- 200); 2. Sacareau; 3. C. Hais; 4. Hardy;
5. Loustalan; 6. Tarrius; 7. Charpentier;
8. Baud; 9. Ducreux.

- Militaires.* — 1. J. Chartier (Gnome-
- Rhône); 2. Metaut.

Au-dessus de 250 cm³

- Civils.* — 1. Herranz (Triumph);
2. J. Hais; 3. Doremieux; 4. Roget;
 5. Ravassard; 6. de Thomasson; 7. Du-
 - vernay; 8. Maccari; 9. François; 10. Ame-
 - rongen; 11. Coqueret.

- Militaires.* — 1. Vasseur (B.S.A.);
2. Thieuleux; 3. Brault; 4. Bocquenet;
 5. Bacconnier; 6. Charles; 7. Claudon;
 8. Gaussen; 9. Colletaz; 10. Clair; 11.
 - Doucet; 12. Desbois, etc.

COUPES BP attribuées à Jacques

Chartier (Gnome-Rhône) et à Lochot

(Favor-Alter).

CHALLENGE INTERCLUBS DU

M.C.F. : Club Motocycliste de la Sécurité

Nationale.

COUPE DE L'ARMISTICE : Escadron

motocycliste de la Garde Républicaine

de Paris.

COUPE DE LA F.F.M. : C.M.S.N.

COUPE DE LA L.M.I.F. : C.M.S.N.



J. Chartier, vainqueur de la caté-
gorie « militaires » sur 200
Gnome et Rhône.

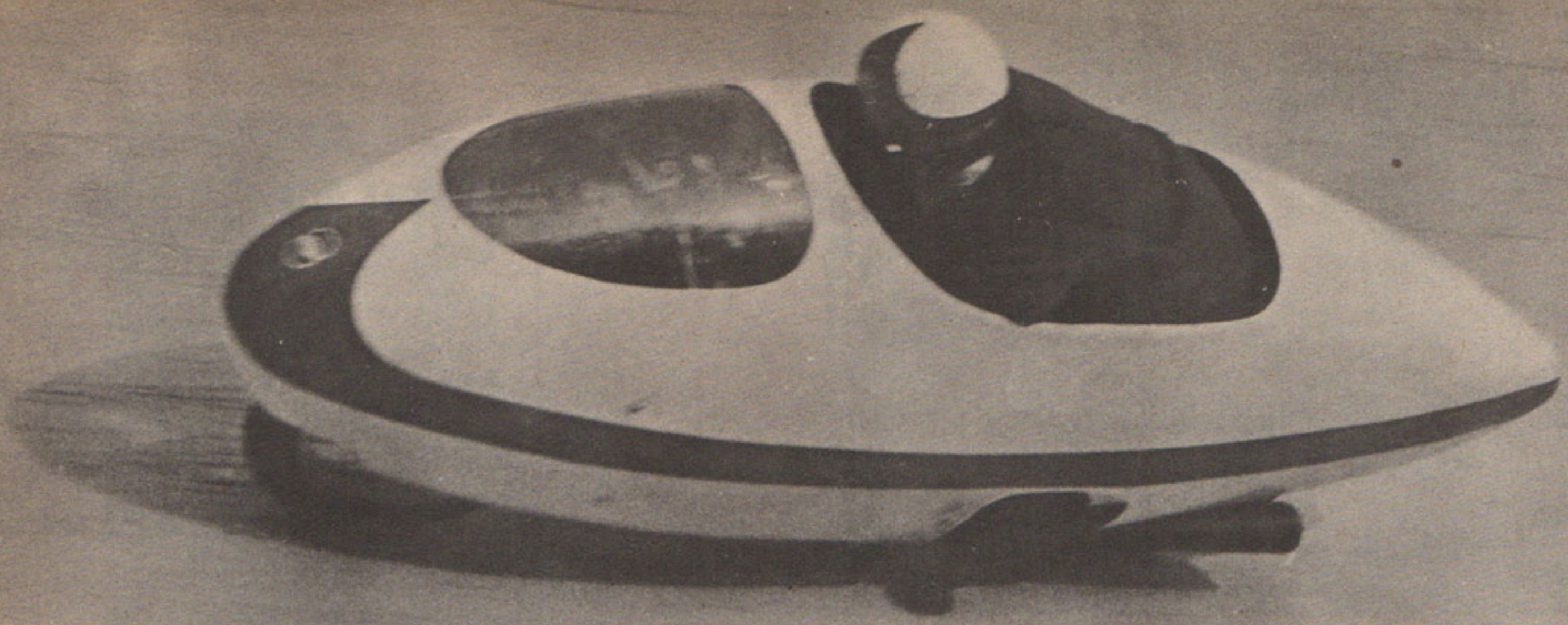


Galeyrand, également sur Gnome
et Rhône, 1^{er} en 175 cm³ « civils ».

J. Charrier, sur James, remporte
les 250 cm³ « civils », et termine
second au classement général.



Terrioux, 1^{er} des 125 cm³, sur
Peugeot, et 4^e du classement
général.



R. Ferri, durant le record de l'heure en 125 cm³.

RECORDS

A PRÈS sa décision de ne plus participer officiellement aux compétitions, la firme Gilera a sans doute tenu à démontrer que, si elle se retirait de l'arène sportive, ce n'était pas sur un complexe d'infériorité... Les records établis à Monza ne seront pas battus de sitôt, et le fait que la 500 cm³ 4 cylindres ne fut jamais utilisée pour les tentatives sur l'heure, tant en solo qu'en side-car, en dit long sur ses possibilités.

Même McIntyre, qui n'est pas précisément un « tendre », se refusa à tenter « l'heure » sur la 500 ; il est vrai qu'il avait établi en 350 un record ahurissant : 227,519 km dans l'heure, battant de 12 km celui établi par Milani quelques jours auparavant (215,995 km/h).

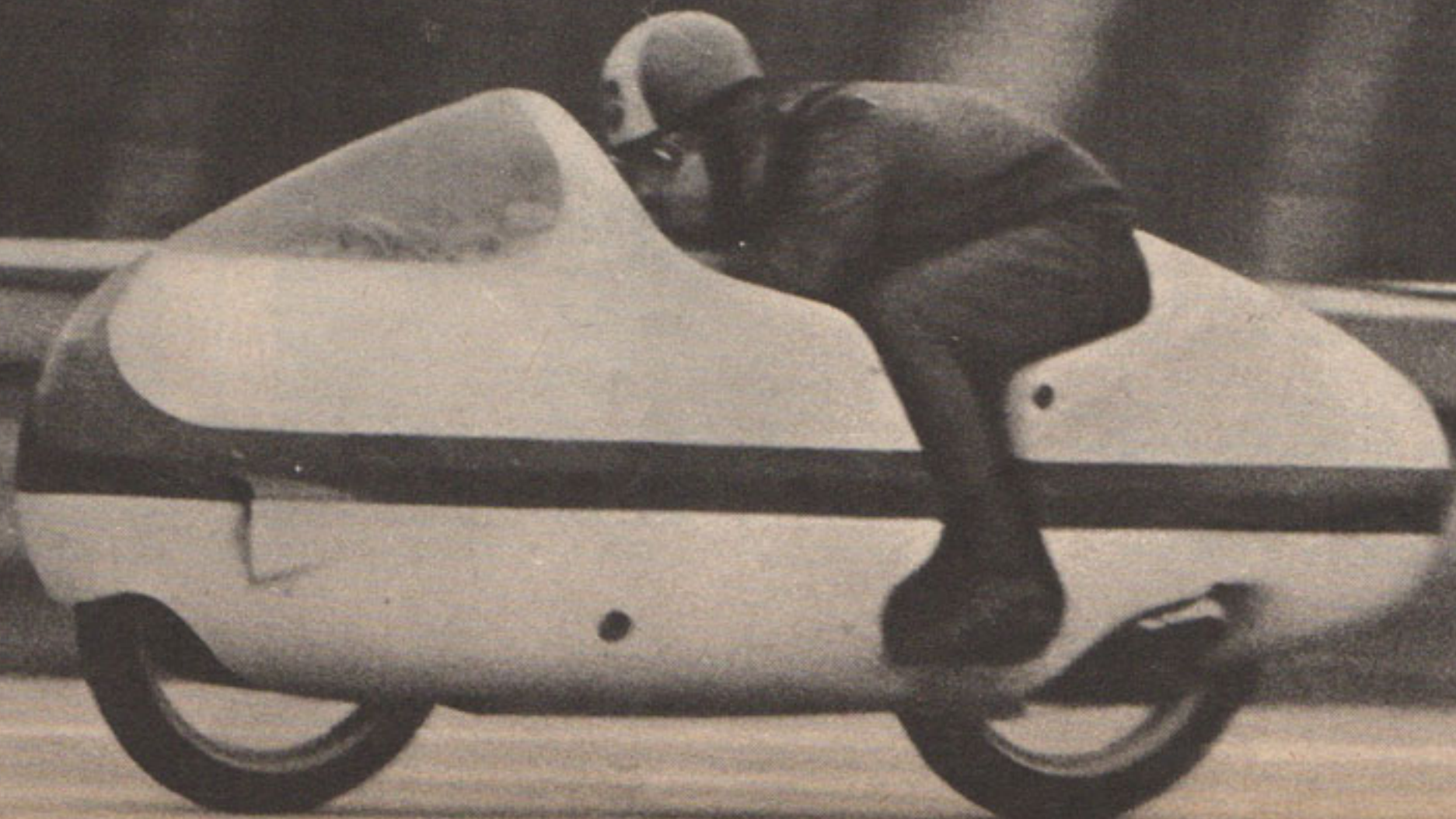
Les machines utilisées étaient celles de circuit,

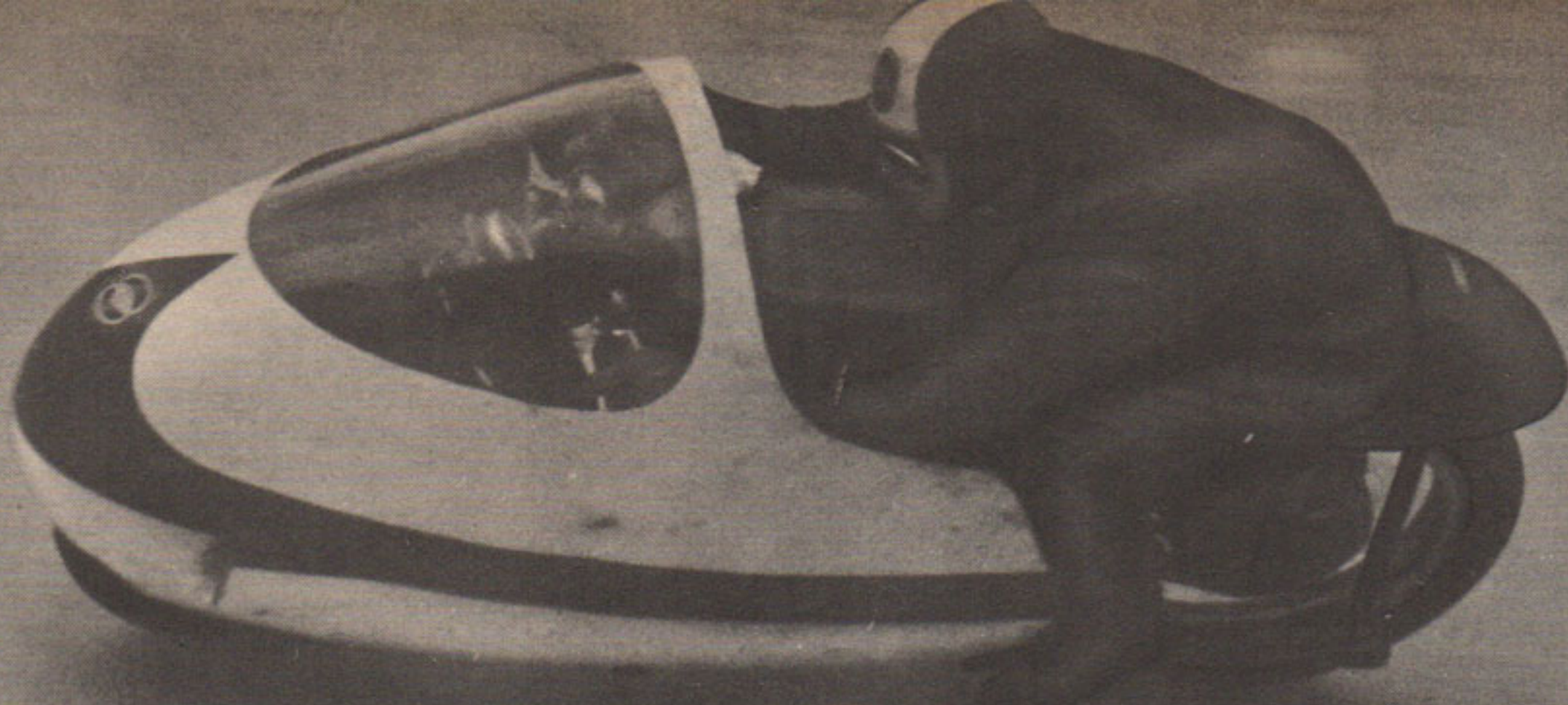
fonctionnant avec du carburant à 100 d'octane, et revêtues d'un carénage intégral, d'une exceptionnelle pureté de ligne. Signalons que la 125 cm³ bicylindre était équipée de carburateurs Amal G.P., avec un allumage par batterie et rupteurs en bout d'A.C.T. d'admission, solution retenue également pour la 175 cm³.

Il est par ailleurs symptomatique de constater qu'en 175 cm³, Gilera laissa le champ libre à Bianchi pour les records de longue durée. Le fait que le 175 bicylindre Gilera tourne à 11 200 tr/mn explique peut-être ce désistement.

Un détail à noter : tous ces records furent établis avec des pneus Avon.

La 500 cm³ Gilera à l'assaut du kilomètre départ arrêté.





Milani, sur la 350 cm³, dépassa les 215 km dans l'heure.

GILERA

RECORDS BATTUS

Départ arrêté.

1 km.

Classe 125 cm³ : R. Ferri ; moy. 126,315 km/h.
 Classe 175 cm³ : R. Ferri ; moy. 131,916 km/h.
 Classe 250 cm³ : A. Milani ; moy. 155,038 km/h.
 Classe 500 cm³ : A. Milani ; moy. 171,837 km/h.
 Classe 750 cm³ : A. Milani ; moy. 171,837 km/h.
 Classe 1 000 cm³ : A. Milani ; moy. 171,837 km/h.
 Sidecar 350 cm³ : A. Milani ; moy. 139,751 km/h.
 Sidecar 500 cm³ : A. Milani ; moy. 153,256 km/h.
 Sidecar 750 cm³ : A. Milani ; moy. 153,256 km/h.
 Sidecar 1 200 cm³ : A. Milani ; moy. 153,256 km/h.

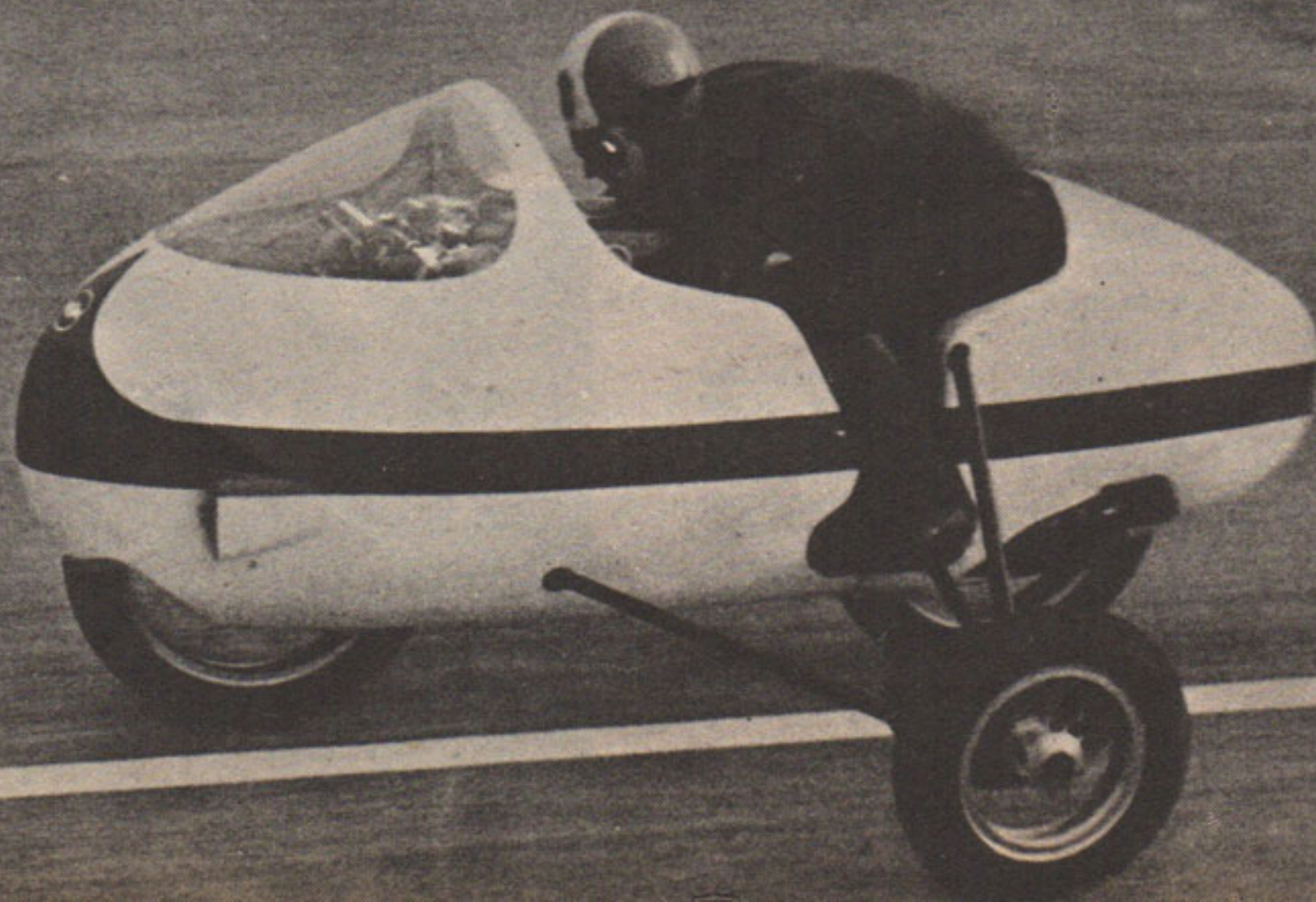
100 km.

Classe 125 cm³ : Ferri ; moy. 197,195 km/h.
 Classe 175 cm³ : R. Ferri ; moy. 208,236 km/h.
 Classe 250 cm³ : R. Ferri ; moy. 208,236 km/h.
 Classe 350 cm³ : McIntyre ; moy. 226,671 km/h.
 Sidecar 350 cm³ : A. Milani ; moy. 189,733 km/h.
 Sidecar 500 cm³ : A. Milani ; moy. 189,733 km/h.
 Sidecar 750 cm³ : A. Milani ; moy. 189,733 km/h.
 Sidecar 1 200 cm³ : A. Milani ; moy. 189,733 km/h.

1 heure.

Classe 125 cm³ : Ferri ; moy. 197,774 km/h.
 Classe 175 cm³ : Ferri ; moy. 208,521 km/h.
 Classe 250 cm³ : Ferri ; moy. 208,521 km/h.
 Classe 350 cm³ : McIntyre ; moy. 227,519 km/h.
 Sidecar 350 cm³ : Milani ; moy. 187,470 km/h.
 Sidecar 500 cm³ : Milani ; moy. 187,470 km/h.
 Sidecar 500 cm³ : Milani ; moy. 187,470 km/h.

*Alfredo Milani, au guidon du side 500 cm³,
 durant le kilomètre départ arrêté.*



Fin de Saison

CHAMPIONNATS DE FRANCE

Le 25 novembre dernier, la fine fleur du motocyclisme français se réunissait comme chaque année, pour la remise des diplômes et récompenses aux champions de France des diverses spécialités du sport motocycliste. De nombreux coureurs assistaient à cette réunion de même que les présidents et commissaires de plusieurs clubs sans oublier les représentants de la presse spécialisée. En l'absence du président Pérouse, M. Violet présidait à l'assemblée.

Le classement du championnat de France de vitesse pour 1957 a connu quelques anomalies dont les principales causes ont été la crise de l'essence, d'une part, et les prescriptions ministérielles relatives à la sécurité de l'autre. C'est ainsi que le titre de champion de France, catégorie internationale, n'a pu être décerné pour les classes 175 et 250 cm³, le nombre d'épreuves minimum n'ayant pas été courues.

En catégorie 350 cm³ par contre, c'est une fois de plus J. Collot, qui a été sacré champion. En fin de saison, il totalisait 32 points, alors que le second, Bayle, n'en marquait que 26. De Polo se classe troisième avec 18 devant Insermini avec 14 points.

En 500 cm³, c'est encore Collot qui remporte la palme avec également 32 points devant Bayle (26), Insermini (24), De Polo (14), Deschamps (12), Ligier (10) et Montagne (8).

Dans la catégorie « trois roues », la victoire de Jean Murit est très nette. Avec ses 32 points, il distance nettement Drion (20), Duhem (17), et Beauvais (16).

Si la situation en catégorie internationale est nette et sans équivoque, chez les Nationaux, il n'en va pas de même. A première vue, le classement ci-dessous en 250 et 500 semblera arbitraire et illogique, mais nous verrons par la suite que des raisons impérieuses ont obligé la F.F.M. d'agir de la sorte.

En catégorie 175 cm³, J. Bonnal de Villefranche - de - Rouergue devient champion de France en totalisant

Collot et Murit, respectivement champions de France « Inter » en 350 et 500 et side-car.



Bonal, à gauche remporte le titre en 175 cm³ « nationaux » et Gomès, à droite, en 350 cm³.



Les champions de cross : de gauche à droite, Julienne (nationaux), Brassine (inters) et Perlin (side-car).



32 points tandis que le second, Boyer, n'en compte que 22, Panzera 21 et Descoureaux 19.

En 250 cm³, seuls deux coureurs ont été classés dans les trois épreuves réglementaires, à savoir Krajka et Tan. Tous deux totalisent 14 points, mais Krajka a été déclaré champion au bénéfice de la meilleure place.

Pierre Gomès enlève le championnat des 350 cm³ avec 30 points devant Dagan (22), Costedoat (13) et Leroy (12), tandis qu'en catégorie 500 cm³, notre confrère J.C. Bargetzi a été sacré champion de France, aucun autre coureur de cette catégorie n'ayant été classé dans trois épreuves.

Comme nous l'avons dit plus haut, on constate que ce classement boîte quelque peu, mais les responsables de la F.F.M. ont pensé qu'il valait mieux décerner des titres de cette façon que pas de titre du tout, ceci afin d'encourager les coureurs nationaux. On se souvient qu'au cours de la saison passée, de nombreux circuits ont été annulés par suite de non-conformité aux prescriptions ministérielles.

Dans le domaine du moto-cross, le problème était moins ardu. Vingt concurrents désignés par la commission de moto-cross devaient obligatoirement participer aux quatre épreuves choisies, le classement s'effectuant par addition de points.

En catégorie internationale, c'est une fois de plus le sympathique Gilbert Brassine qui a été sacré champion de France avec 14 points devant Schmidt, Ledormeur, Bertrand et autres Klym.

Chez les nationaux, la formule adoptée était la suivante : classement par addition de points des quatre meilleures performances sur cinq épreuves désignées. Dans cette catégorie, Rémy Julienne devient champion de France devant Maisonneuve, Bloquet, etc.

Reste enfin la catégorie side-cars, dont le titre se disputait dans trois épreuves désignées. Robert Perlin devient champion de France devant Sagette, Clemot et Theveney.

P.N.

VITESSE

Internationaux.

350 cm³. — 1. Collot, 32 pts ; 2. Bayle, 26 pts ; 3. De Polo, 18 pts ; 4. Insermini, 14 pts.

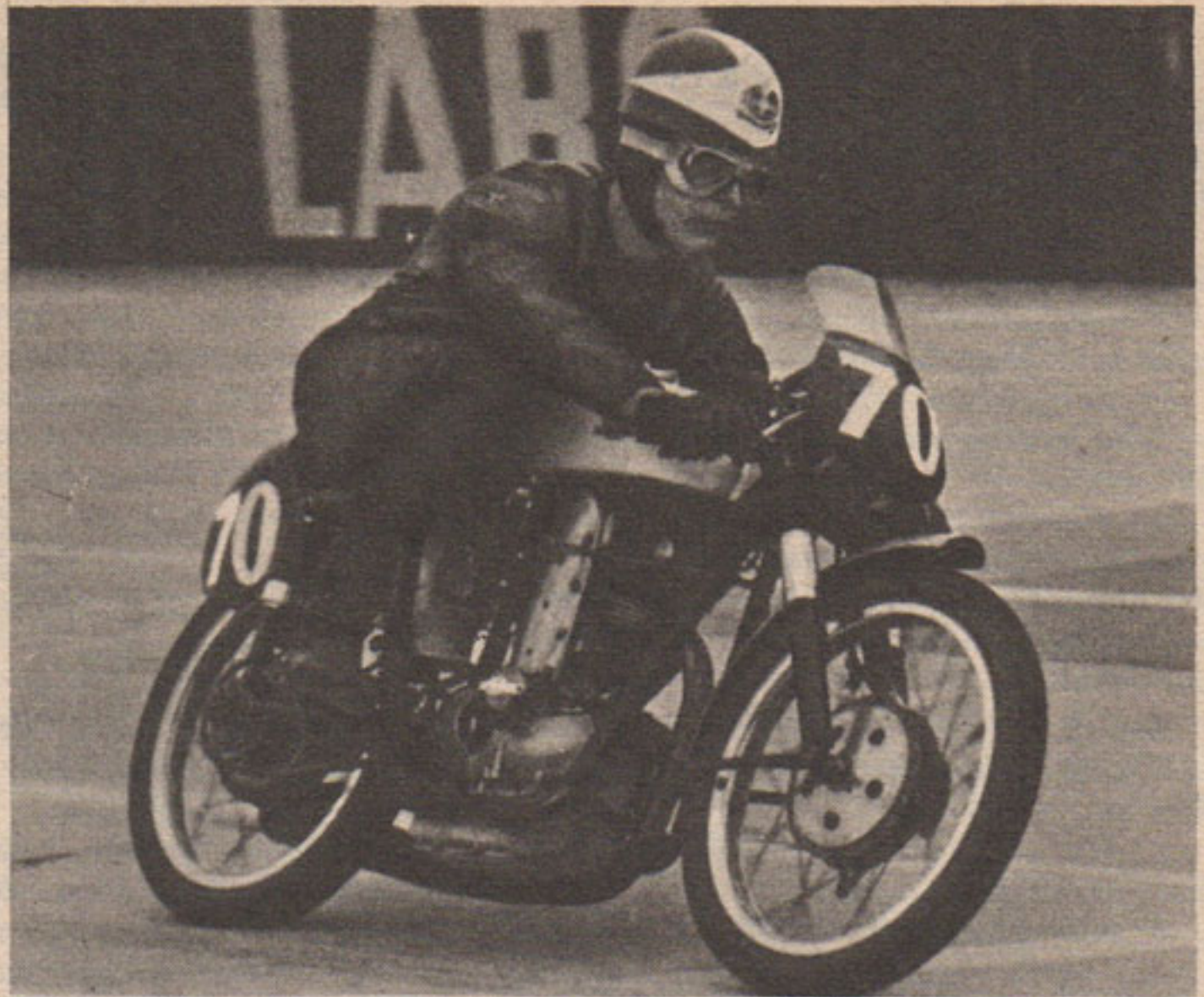
500 cm³. — 1. Collot, 32 pts ; 2. Bayle, 26 pts ; 3. Insermini, 24 pts ; 4. De Polo, 14 pts ; 5. Deschamps, 12 pts ; 6. Ligier, 10 pts ; 7. Montagne, 8 pts.

Side-cars. — 1. Murit, 32 pts ; 2. Drion, 20 pts ; 3. Duhem, 17 pts ; 4. Beauvais, 16 pts.

Nationaux.

175 cm³. — 1. Bonnal ; 2. Boyer ; 3. Panzera ; 4. Descoureaux.

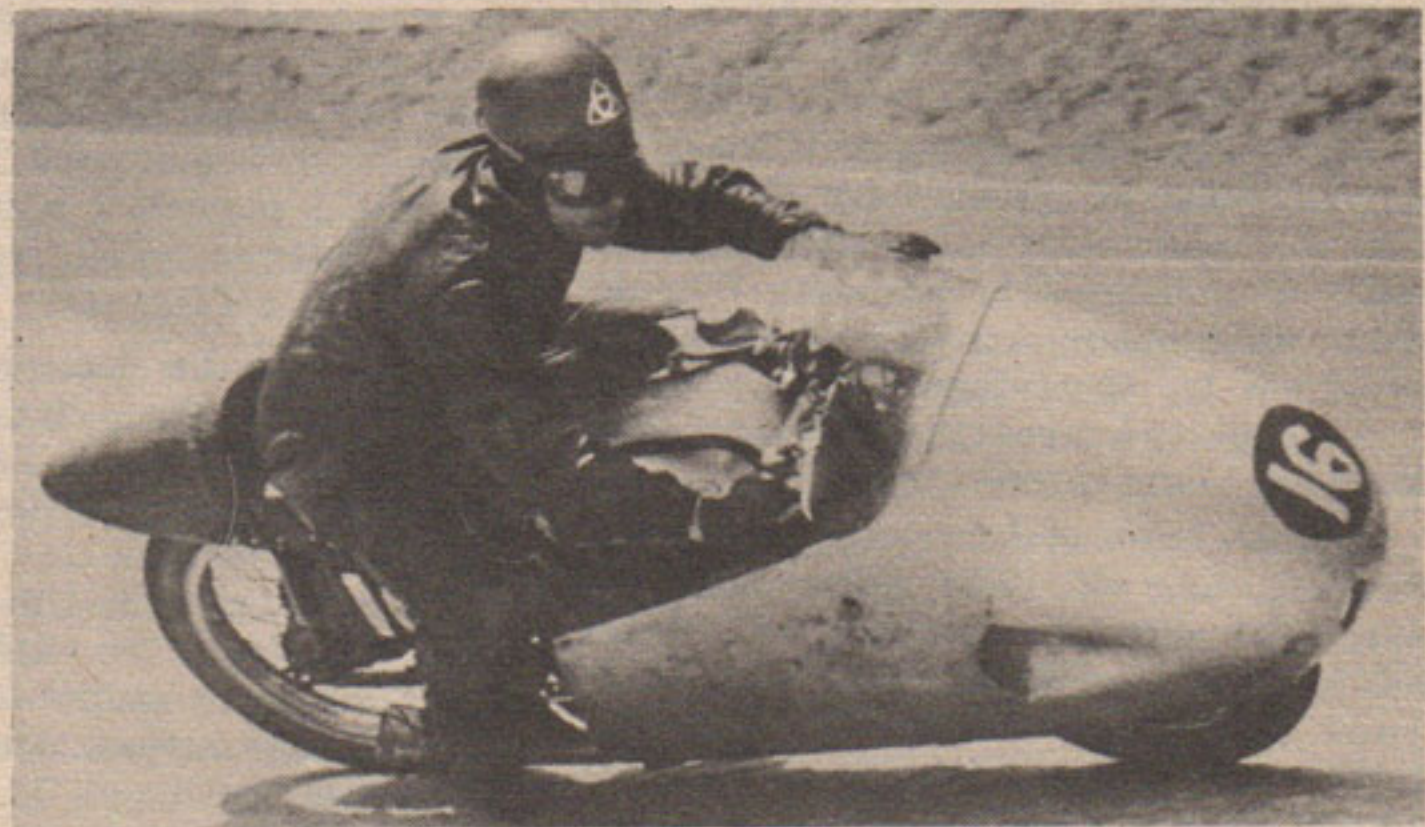
Onda aurait bien mérité le titre en 175 « inter » ; malheureusement une seule épreuve fut disputée : Bourg-en-Bresse.



Nouveaux champions 1957 : Bargetzi (500 nationaux), ci-contre, et Krajka (250 nationaux) à droite.



Bayle, second en 350 et 500 du championnat « inter », derrière Collot. Sans une certaine malchance, il pouvait prétendre au titre en 350.



250 cm³. — 1. Krajka, 14 pts ; 2. Tan, 14 pts.

350 cm³. — 1. Gomés, 30 pts ; 2. Dagan, 22 pts ; 3. Costedoat, 13 pts ; 4. Leroy, 12 pts.

500 cm³. — Bargetzi Jean-Claude, 17 pts.

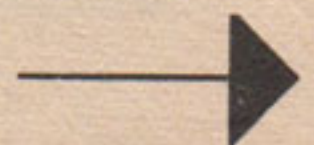
6. Godey, 25 pts ; 8. Klym René, 27 pts ; 9. Combes, 28 pts.

Nationaux. — 1. Julienne, 6 pts ; 2. Maisonneuve, 9 pts ; 3. Bloquet, 16 pts ; 4. Vanlerbergue, 18 pts ; 5. Rambourg, 19 pts ; 6. Butteau, 22 pts ; 6. Leclercq, 22 pts ; 8. Ledormeur E., 31 pts.

MOTO-CROSS

Internationaux. — 1. Brassine, 14 pts ; 2. Smidt, 16 pts ; 3. Ledormeur, 20 pts ; 4. Bertrand, 24 pts ; 4. Klym Robert, 24 pts ; 6. Chuchart, 25 pts ;

Side-cars. — 1. Perlin, 3 pts ; 2. Sagette, 6 pts ; 3. Clemot, 13 pts ; 4. Theveney, 94 pts ; 5. Plisson, 15 pts ; 6. Garcia, 17 pts, 7. Barat, 18 pts.





RÈGLEMENT DU CHAMPIONNAT

GÉNÉRALITÉS

Article premier. — La Fédération française de Motocyclisme met en compétition pour l'année 1958, le championnat de France de moto-cross.

1^{re} catégorie. — Licenciés internationaux, machines jusqu'à 500 cm³.

2^e catégorie. — Licenciés nationaux, machines jusqu'à 500 cm³.

3^e catégorie. — Licenciés nationaux et internationaux, machines jusqu'à 250 cm³.

Le championnat de France de moto-cross est réservé aux licenciés de la F.F.M. de nationalité française. En aucun cas, les étrangers ne pourront être admis dans les épreuves de classement.

Art. 2. — Les champions de France, catégories internationale, nationale et 250 cm³ recevront :

1^o Un brassard de champion de France 1958 ;

2^o Une plaquette offerte par la F.F.M.

Art. 3. — Pour toutes les épreuves comptant pour le championnat les organisateurs devront prévoir :

1^o La veille de la course un entraînement obligatoire, l'après-midi pendant trois heures.

2^o Le jour de la course dans la matinée le circuit sera ouvert pour permettre aux coureurs une dernière mise au point.

Art. 4. — Le carburant sera fourni à titre onéreux, par les organisateurs. Il devra répondre aux caractéristiques données pour l'année en cours par la Fédération internationale motocycliste.

Art. 5. — Pour chaque course, le départ sera donné sur une seule ligne qui aura un minimum de 1 m de large par coureur avec une marge supplémentaire de 2 m pour l'ensemble (exemple, pour 20 coureurs, elle sera de 22 m) et sera suivie d'une ligne droite de 80 m au moins.

Le départ sera donné par le directeur de la course et aucun faux départ ne sera reconnu, sauf impossibilité matérielle d'emprunter le parcours (éboulement de la piste, envahissement de la piste par les spectateurs, etc.).

Au départ, les coureurs devront avoir les deux mains sur le guidon.

Art. 6. — Les clubs ayant la charge de l'organisation de l'une quelconque des épreuves du championnat devront adresser à la F.F.M. dans les quinze jours suivant la course, le rapport de clôture sous peine d'une amende de 10 000 fr.

Art. 7. — La Commission de Moto-Cross pourra désigner pour chaque épreuve un délégué choisi parmi ses membres qui sera chargé d'établir un rapport sur son déroulement.

Les frais de voyage et de séjour de ce délégué seront à la charge du club organisateur.

Art. 8. — Les différentes prescriptions de l'annexe D du Règlement national de la F.F.M. sont également obligatoires pour les épreuves de championnat.

Le numéro de visa et la date devront figurer sur le règlement.

RÈGLES PARTICULIÈRES POUR LE CHAMPIONNAT (1^{re} catégorie).

Art. 9. — Le classement sera établi en fin d'année par addition des points obtenus parmi les quatre épreuves désignées ci-dessous en tenant compte des trois meilleurs classements :

7 avril : M.C. Thomer-la-Sogne.

4 mai : M.C. Montargois.

8 juin : M.C. Périgueux.

13 juillet : U.M. Ardennes.

Art. 10. — Seront admis dans les courses du championnat, catégorie internationale les vingt coureurs figurant sur la liste ci-après établie par la Commission de Moto-Cross de la F.F.M.

Bertrand, Bloquet, Brassine, Charrier, Chuchart, Combes, Cros, Darrouy, Godey, Hazianis, Jacquemin, Julienne, Klym René, Klym Robert, Ledormeur, Maison-neuve, Melioli, Schmidt, Vanlerbergue, Vouillon.

Par ailleurs, les coureurs ainsi désignés sont tenus de participer aux quatre épreuves de classement, sauf impossibilité reconnue de leur part (maladie, accident, matériel inutilisable) mais ils ne pourront en aucun cas prendre le départ dans une autre compétition se déroulant le même jour.

Si, par ailleurs, le club organisateur a prévu d'autres courses le même jour avec participation de coureurs étrangers, priorité sera donnée à la course du championnat.

De plus, parmi les coureurs classés en tête du championnat de France à l'époque où se disputera le Moto-Cross des Nations la Commission de Moto-Cross choisira ceux qui représenteront la F.F.M. à cette épreuve si le Comité donne son accord pour l'envoi d'une équipe de France.

Si pour une raison quelconque un coureur ne pouvait répondre à la convocation de la Commission, il ne serait pas autorisé à participer le même jour à une autre épreuve qu'elle soit organisée en France ou à l'étranger.

Art. 11. — Le championnat de France se déroulera pour chacune des quatre épreuves désignées à l'article 9 en une course unique dont la durée minimum est fixée à une heure.

Le parcours utilisé devra être un terrain homologué en catégorie internationale (longueur minimum 1 500 m).

Les points seront attribués de la manière suivante :

Au 1^{er} 1 point

Au 2^e 2 points

Au 3^e 3 points

.....

Au 20^e 20 points

Tout coureur désigné pour le championnat et qui, pour une raison quelconque ne prendrait pas le départ dans l'une ou l'autre des quatre épreuves de classement, comptera 21 points.

Pour être champion de France, un coureur devra avoir participé au minimum à trois des quatre épreuves prévues.

Le coureur ayant totalisé le minimum de points, suivant les modalités ci-dessus,

sera déclaré champion de France, catégorie internationale.

En cas d'ex-aequo au nombre de points les coureurs seront départagés suivant leurs places respectives au cours de la dernière course du championnat.

Art. 12. — Pour chacune de ces quatre épreuves, les prix suivants seront alloués :

Au 1^{er} 45 000 fr

Au 2^e 35 000 fr

Au 3^e 32 000 fr

Au 4^e 28 000 fr

Au 5^e 25 000 fr

Au 6^e 24 000 fr

Au 7^e 23 000 fr

Au 8^e 22 000 fr

Au 9^e 21 000 fr

Au 10^e 20 000 fr

Au 11^e 15 000 fr

Au 12^e 15 000 fr

Au 13^e 15 000 fr

Au 14^e 15 000 fr

Au 15^e 15 000 fr

Au 16^e 12 000 fr

Au 17^e 12 000 fr

Au 18^e 12 000 fr

Au 19^e 12 000 fr

Au 20^e 12 000 fr

Soit un total de 410 000 fr

De plus, les coureurs percevront les primes de déplacement et de séjour fixées ci-après :

Zone A - Déplacement dans un rayon de 100 km 20 000

Zone B - Déplacement dans un rayon de 100 à 200 km 25 000

Zone C - Déplacement dans un rayon de 200 à 300 km 30 000

Zone D - Déplacement dans un rayon de 300 à 400 km 35 000

Zone E - Déplacement dans un rayon de 400 à 500 km 40 000

Zone F - Déplacement dans un rayon de 500 à 600 km 45 000

Zone G - Déplacement dans un rayon supérieur à 600 km 50 000

Il est précisé que la prime de séjour est comprise dans ce barème.

Art. 13. — Les clubs organisant une des quatre épreuves du championnat devront verser à la F.F.M. une caution supplémentaire de 20 000 fr remboursable seulement après homologation des résultats de l'épreuve.

Sauf cas de force majeure reconnu par la Commission de Moto-Cross, ce droit ne sera pas remboursé au club n'ayant pas organisé l'épreuve demandée.

RÈGLES PARTICULIÈRES POUR LE CHAMPIONNAT (2^e catégorie).

Art. 14. — Le classement sera établi en fin d'année par addition des points totalisés par chaque coureur en tenant compte des quatre meilleurs classements obtenus parmi les cinq épreuves désignées ci-dessous :

23 mars : M.C. Castelorien.

28 avril : M.C. Pernois.

1^{er} juin : G.M.A.C. lorrain.

6 juillet : A.S.P.T.T. Saint-Brieuc.

3 août : A.M. Monfort-le-Rotrou.

Art. 15. — Le championnat de 2^e catégorie est ouvert et réservé à tous les coureurs détenteurs d'une licence nationale délivrée par la F.F.M.

En aucun cas, les licenciés internationaux ne peuvent être admis dans les épreuves de classement.

Si, par ailleurs, le club organisateur a prévu d'autres courses le même jour avec participation d'internationaux français et éventuellement de coureurs étrangers, priorité sera donnée à la course du championnat.

Les coureurs disputant le championnat de France devront participer à la 1^{re} ou à la 2^e épreuve du championnat, et devront obligatoirement participer aux trois suivantes. Seuls, les coureurs ayant participé à l'une ou à l'autre des deux premières courses seront admis à prendre le départ dans les trois suivantes.

De plus, les coureurs qualifiés pour les trois dernières épreuves ne pourront en cas d'abstention courir dans une autre épreuve organisée le même jour.

Art. 16. — Les clubs organisateurs devront justifier au minimum d'un terrain homologué en catégorie nationale (longueur minimum 1 000 m).

Ils seront tenus d'accepter l'engagement de tous les coureurs désirant courir pour le championnat mais ne seront tenus de payer les frais de déplacement qu'aux seuls coureurs participant à la course de championnat (minimum 12 coureurs).

En cas de surnombre, des éliminatoires devront être prévues le dimanche matin de façon à ne conserver que le nombre de coureurs autorisés sur le terrain considéré.

Les points seront attribués de la manière suivante :

1 point au premier, 2 points au deuxième, etc.

Le dernier comptant le même nombre de points qu'il y a de partants. Si un coureur ne participait pas à l'une quelconque des trois dernières épreuves, il se verrait attribuer un nombre de points correspondants au nombre de partants de cette épreuve, plus un.

Art. 17. — Le Championnat de France se déroulera dans chaque épreuve désignée à l'article 14 en une course unique dont la durée minimum est fixée à quarante-cinq minutes.

Art. 18. — Pour chacune des cinq épreuves les prix suivants seront attribués :

Au 1 ^{er}	35 000 fr
Au 2 ^e	28 000 fr
Au 3 ^e	25 000 fr
Au 4 ^e	23 000 fr
Au 5 ^e	20 000 fr
Au 6 ^e	15 000 fr
Au 7 ^e	13 000 fr
Au 8 ^e	12 000 fr
Au 9 ^e	11 000 fr
Au 10 ^e	10 000 fr
Au 11 ^e	5 000 fr
Au 12 ^e	5 000 fr
Au 13 ^e	5 000 fr
Au 14 ^e	5 000 fr
Au 15 ^e	5 000 fr

Soit un total de..... 217 000 fr

De plus les coureurs percevront les primes de déplacement et de séjour fixées ci-après :

	Fr.
Zone A - Déplacement dans un rayon de 100 km.....	16 000
Zone B - Déplacement dans un rayon de 100 à 200 km.....	20 000
Zone C - Déplacement dans un rayon de 200 à 300 km.....	24 000
Zone D - Déplacement dans un rayon de 300 à 400 km.....	28 000
Zone E - Déplacement dans un rayon de 400 à 500 km.....	32 000
Zone F - Déplacement dans un rayon de 500 à 600 km.....	36 000
Zone G - Déplacement dans un rayon supérieur à 600 km....	40 000

Il est précisé que la prime de séjour est comprise dans ce barème.

Art. 19. — Les clubs organisant une des cinq épreuves du championnat 2^e catégorie devront verser à la F.F.M. une caution supplémentaire de 10 000 fr remboursable seulement après homologation des résultats de l'épreuve.

Sauf cas de force majeure reconnu par la Commission de Moto-Cross, ce droit ne sera pas remboursé au club n'ayant pas organisé l'épreuve demandée.

RÈGLES PARTICULIÈRES POUR LE CHAMPIONNAT (3^e catégorie) Classe 250 cm³

Art. 20. — Le classement sera établi en fin d'année par addition des points totalisés par chaque coureur en tenant compte des quatre meilleurs classements obtenus parmi les cinq épreuves désignées ci-dessous :

- 6 avril : A.M.C. Orléanais.
- 27 avril : M. C. Audomarois.
- 8 juin : M.S. Nancéien.
- 15 juin : A.M. Mâconnaise.
- 29 juin : M.C. Berguois.

Art. 21. — Le championnat 2^e catégorie est ouvert et réservé à tous les coureurs détenteurs d'une licence internationale ou nationale délivrée par la F.F.M.

Si, par ailleurs, le club organisateur a prévu d'autres courses le même jour avec participation d'internationaux français et éventuellement de coureurs étrangers, priorité sera donnée à la course du championnat.

Les coureurs disputant le championnat de France devront participer à la première ou à la deuxième épreuve du championnat, et devront obligatoirement participer aux trois suivantes; seuls les coureurs ayant participé à l'une ou à l'autre des deux premières courses seront admis à prendre le départ dans les trois suivantes.

De plus, les coureurs qualifiés pour les trois dernières épreuves ne pourront en cas d'abstention courir dans une autre épreuve organisée le même jour.

Les points seront attribués de la manière suivante :

1 point au premier, 2 points au deuxième, etc.

Le dernier comptant le même nombre de points qu'il y a de partants.

Si un coureur ne participait pas à l'une quelconque des trois dernières épreuves, il se verrait attribuer un nombre de points correspondants au nombre de partants plus un.

Art. 22. — Les clubs organisateurs devront justifier au minimum d'un terrain homologué en catégorie nationale (longueur minimum 1 000 m).

Ils seront tenus d'accepter l'engagement de tous les coureurs désirant courir pour le championnat mais ne seront tenus de payer les frais de déplacement qu'aux seuls coureurs participant à la course de championnat.

En cas de surnombre, des éliminatoires devront être prévues le dimanche matin de façon à ne conserver que le nombre de coureurs autorisés sur le terrain considéré.

Art. 23. — Le championnat de France se déroulera dans chaque épreuve désignée à l'article 14 en une course unique dont la durée minimum est fixée à trente minutes.

Art. 24. — Pour chacune des cinq épreuves les prix suivants seront attribués :

Au 1 ^{er}	25 000 fr
Au 2 ^e	20 000 fr
Au 3 ^e	18 000 fr
Au 4 ^e	16 000 fr
Au 5 ^e	15 000 fr
Au 6 ^e	13 000 fr
Au 7 ^e	12 000 fr
Au 8 ^e	10 000 fr
Au 9 ^e	9 000 fr
Au 10 ^e	8 000 fr
Au 11 ^e	7 000 fr
Au 12 ^e	6 000 fr
Au 13 ^e	5 000 fr
Au 14 ^e	5 000 fr
Au 15 ^e	5 000 fr

Soit un total de..... 164 000 fr

De plus, les coureurs percevront les primes de déplacement et de séjour fixées ci-après :

	Fr.
Zone A - Déplacement dans un rayon de 100 km.....	12 000
Zone B - Déplacement dans un rayon de 100 à 200 km.....	15 000
Zone C - Déplacement dans un rayon de 200 à 300 km.....	18 000
Zone D - Déplacement dans un rayon de 300 à 400 km.....	21 000
Zone E - Déplacement dans un rayon de 400 à 500 km.....	24 000
Zone F - Déplacement dans un rayon de 500 à 600 km.....	27 000
Zone G - Déplacement dans un rayon supérieur à 600 km....	30 000

Il est précisé que la prime de séjour est comprise dans ce barème.

Art. 25. — Les clubs organisant une des cinq épreuves du championnat 2^e catégorie devront verser à la F.F.M. une caution supplémentaire de 10 000 fr remboursable seulement après homologation des résultats de l'épreuve.

Sauf cas de force majeure reconnu par la Commission de Moto-Cross, ce droit ne sera pas remboursé au Club n'ayant pas organisé l'épreuve demandée.

Fin de Saison

REMISE

DES COUPES du BOL D'OR



L'impressionnant alignement des coupes avant la distribution.



Notre directeur Max Enders remet à l'équipe Lefèvre-Briand le challenge E. Mauve (ci-dessus) et à Descoureaux-Fromont la Coupe « Motocycles ».



Le 15 novembre avait lieu la remise des coupes récompensant les vainqueurs du Bol d'Or 1957. Cette cérémonie se déroulait dans les Salons de l'Hôtel Moderne, avec le concours d'une nombreuse assistance au sein de laquelle se coudoyaient constructeurs, pilotes et représentants de clubs.

Après une allocution stigmatisant le renom sportif sans cesse croissant de cette grande épreuve de vingt-quatre heures, M. Vimont, président de l'A.M.C.F. procéda à la distribution des récompenses. Chaque équipe gagnante, dans toutes les catégories, recevait deux coupes auxquelles vinrent s'ajouter pour certains des challenges et souvenirs offerts par des maisons sportives. La revue **Motocycles** primait notamment, la meilleure performance réalisée par une machine française : cette année encore, ce fut une 175 Gnome-et-Rhône aux mains de Descoureaux-Fromont qui l'emporta.

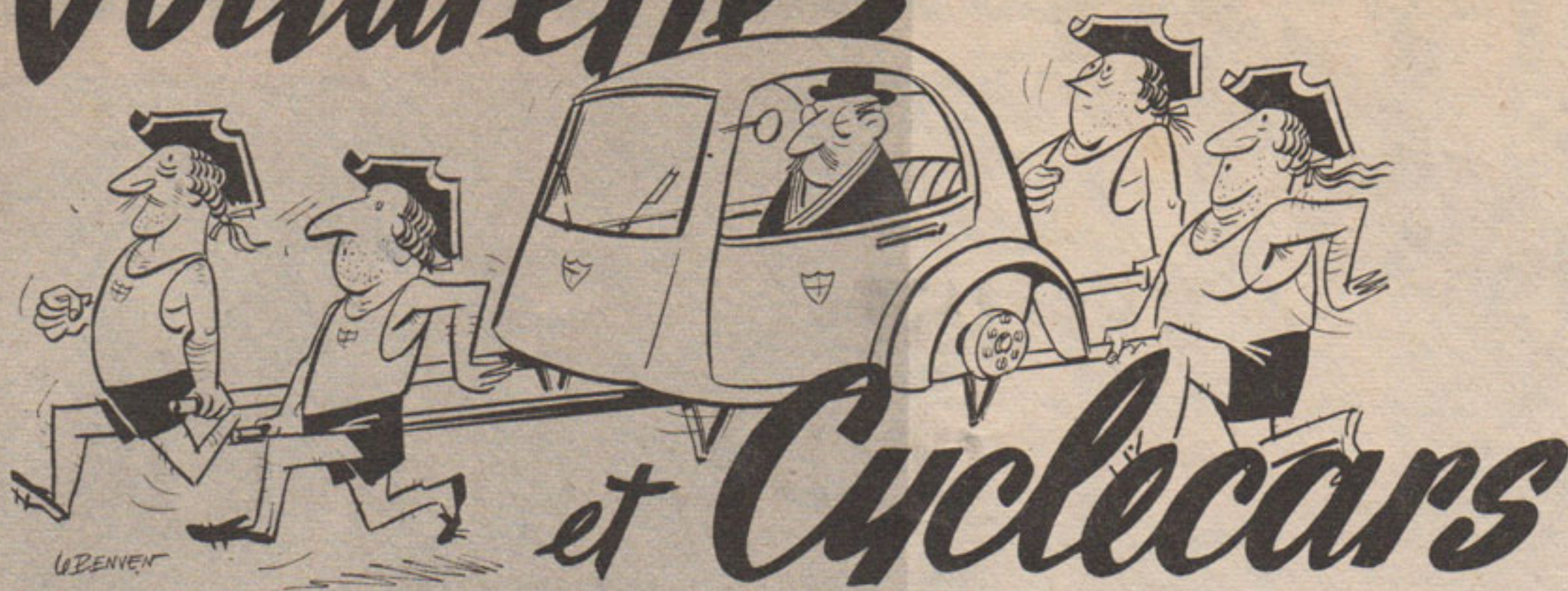
Mais, le moment le plus émouvant fut celui où le président Vimont reçut des mains de M. Airaut, délégué du ministère des Sports, au nom de M. Huguet, la médaille d'argent au titre de l'Education physique et des Sports.

Cette distinction récompensait une longue activité sportive qui commença en 1927 : rappelons brièvement que notre ami Vimont fut un spécialiste des longues épreuves d'endurance, ce qui lui valut de remporter avant-guerre trois fois Paris-les Pyrénées-Paris dont il fut vainqueur absolu en 1937 au volant d'une Singer. Il s'illustra également dans Paris-Nice (deux fois vainqueur sur Sandford) Paris - Lille - Paris, circuits de l'A.C.O., etc.

Un vin d'honneur clôtura cette réunion, au cours duquel les commentaires allèrent bon train : ne parlait-on pas de l'engagement pour le Bol 58 de champions comme Collot, Bayle et Goffin, Insermini et Ligier !

Le record général, détenu par l'équipe Lefèvre - Briand avec une moyenne de 117,951 km/h, pourrait subir un rude assaut...

Voiturettes



L'ISETTA *Velam*

par

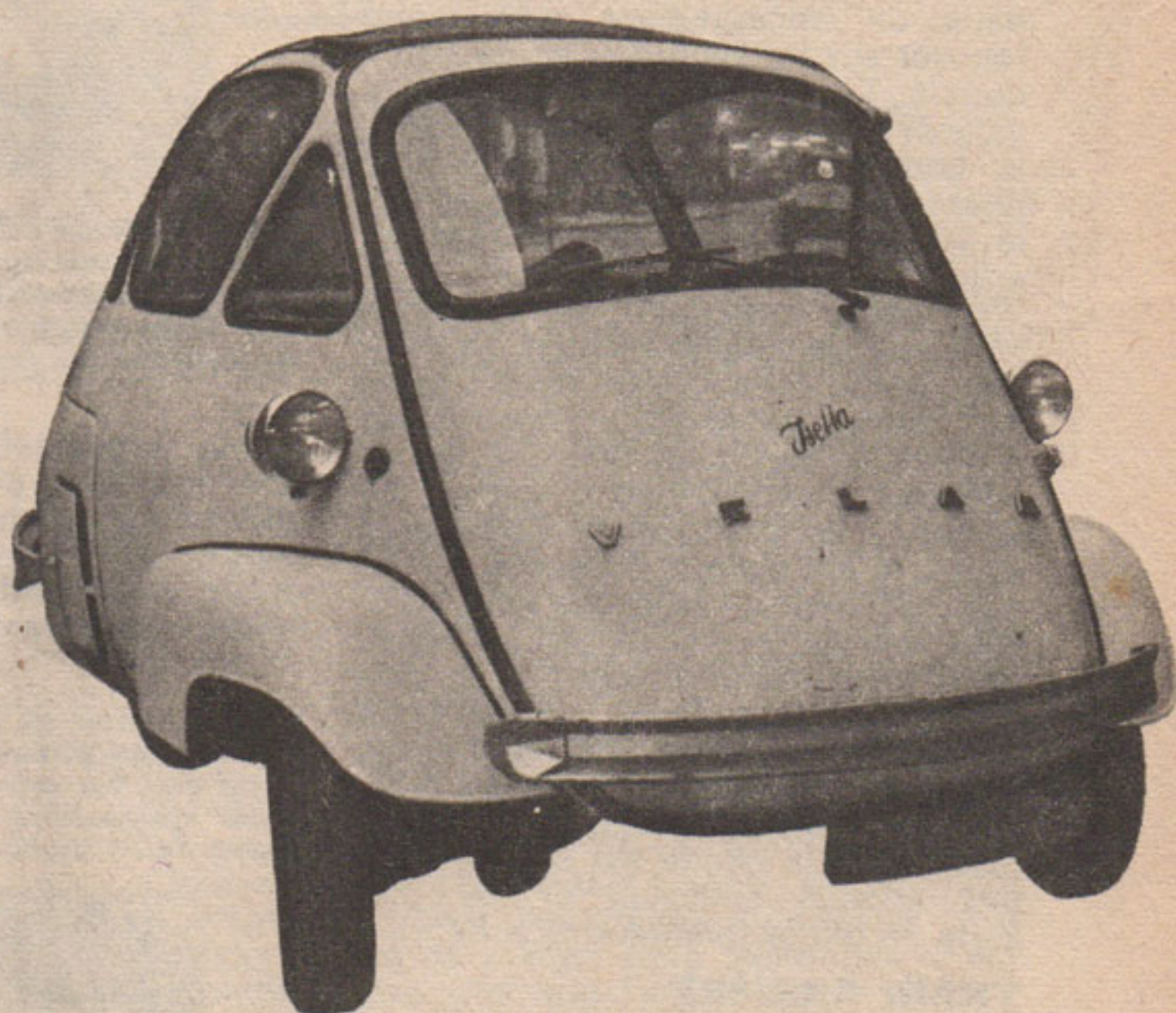
R. COURT et P. NIEDERMAN

L'Isetta peut se targuer d'avoir été la première voiturette construite en grande série. Conçue en Italie par la firme ISO, elle ne trouva qu'une audience réduite dans son pays d'origine, mais par contre rencontra un succès inattendu en France et surtout en Allemagne.

Ceci démontre que la formule était bonne, à telle point d'ailleurs qu'elle fit partiellement école, ne serait-ce que pour la porte frontale qui résout élégamment le problème toujours difficile de l'accès aux sièges.

La société Velam, qui exploite les brevets ISO pour la France, a construit environ 7.000 véhicules, et la fabrication se poursuit au rythme de 10 à 15 voitures par jour.

Par rapport au modèle d'origine, l'Isetta-Velam a subi de nombreuses améliorations, concernant la suspension, la direction, l'insonorisation, etc. Le moteur ISO a été conservé, faute d'avoir pu trouver en France un robuste monocylindre deux ou quatre-temps qui aurait augmenté le brio de cette voiturette. Il ne faut pas oublier que la réussite de l'Isetta-BMW est due pour une bonne part à son moteur, le 250 ou 300 cm³, culbuté de la marque munichoise.



Il est cependant hors de doute que la Velam concrétise assez heureusement la voiturette pour usage urbain, ne serait-ce que pour la facilité avec laquelle elle se gare; nous verrons que sa consommation reste raisonnable, pour des performances acceptables.

Elle ne peut prétendre être un véhicule de grande diffusion, puisque n'offrant que deux places — spacieuses il est vrai — mais a trouvé sa voie comme « seconde voiture », remplaçant dans Paris l'automobile classique trop encombrante et moins maniable.

Avec le modèle « Ecrin », plus confortable et luxueusement équipé, la firme Velam veut marquer davantage cette orientation, en offrant, au conducteur habitué à la grosse voiture, un modèle réduit conservant les mêmes avantages au point de vue silence, confort et souplesse.

L'Isetta « standard » que nous eûmes à l'essai, comptait déjà 14.000 km; tous les tests habituels furent effectués avec deux personnes à bord, suivant les normes que nous adopterons dorénavant. Le lecteur devra donc se garder de toutes comparaisons hâtives avec des chiffres publiés au cours d'essais antérieurs.

COQUE, SUSPENSIONS, ÉQUIPEMENT...

La coque autoportante de la Velam-Isetta, entièrement réalisée en tôle d'acier d'une épaisseur de 8/10 de millimètre, constitue certainement un des dessins les plus intéressants en matière d'automobile, de ces dernières années.

Sa forme ovoïde assure une grande rigidité et sa portière frontale a fait école. Cette portière est légèrement galbée et ne peut, contrairement à une opinion très répandue, se bloquer sous un choc, puisqu'elle ne s'encastre pas dans un encadrement mais vient reposer sur un tube d'acier de haute qualité. En déverrouillant la portière celle-ci s'ouvre automatiquement sous la poussée d'un ressort sous tube télescopique, en emmenant avec elle le volant et la colonne de direction articulée sur un joint cardan.

La partie supérieure de la coque offre une visibilité excellente. Le pare-brise galbé est en verre Sécurit selon les normes, tandis que le constructeur a choisi le plexiglass pour les glaces latérales. L'aération de la cabine est assurée par deux volets déflecteurs et par le toit ouvrant à capote.

A l'intérieur de la coque nous trouvons une banquette offrant suffisamment d'espace pour loger deux personnes de grande taille. Derrière cette banquette on trouve une plate-forme (au-dessus du moteur) destinée à recevoir des bagages éventuels. L'insonorisation de la coque est obtenue par des enduits spéciaux et par une sorte de feutre (plate-forme arrière).

TRAIN ARRIÈRE

L'ensemble moto-propulseur/train-arrière est assemblé sur un faux châssis comportant deux longerons de section carrée et une traverse tubulaire.

Cet ensemble fixé à la caisse par six boulons peut être facilement déposé. A chaque extrémité de la traverse tubulaire se trouve un ressort à lames dont l'autre extrémité est solidaire du carter tronconique abritant l'axe arrière. Soudé au milieu de la traverse, se trouve un bras coudé vers le haut qui remplit une double fonction : d'une part il sert de support aux deux petits garde-boue arrière et d'autre part c'est sur ce bras que prennent appui les extrémités supérieures des deux amortisseurs hydrauliques contrôlant le débattement des ressorts. Cette suspension a le mérite d'être remarquablement simple, mais par ailleurs son débattement est évidemment assez limité.



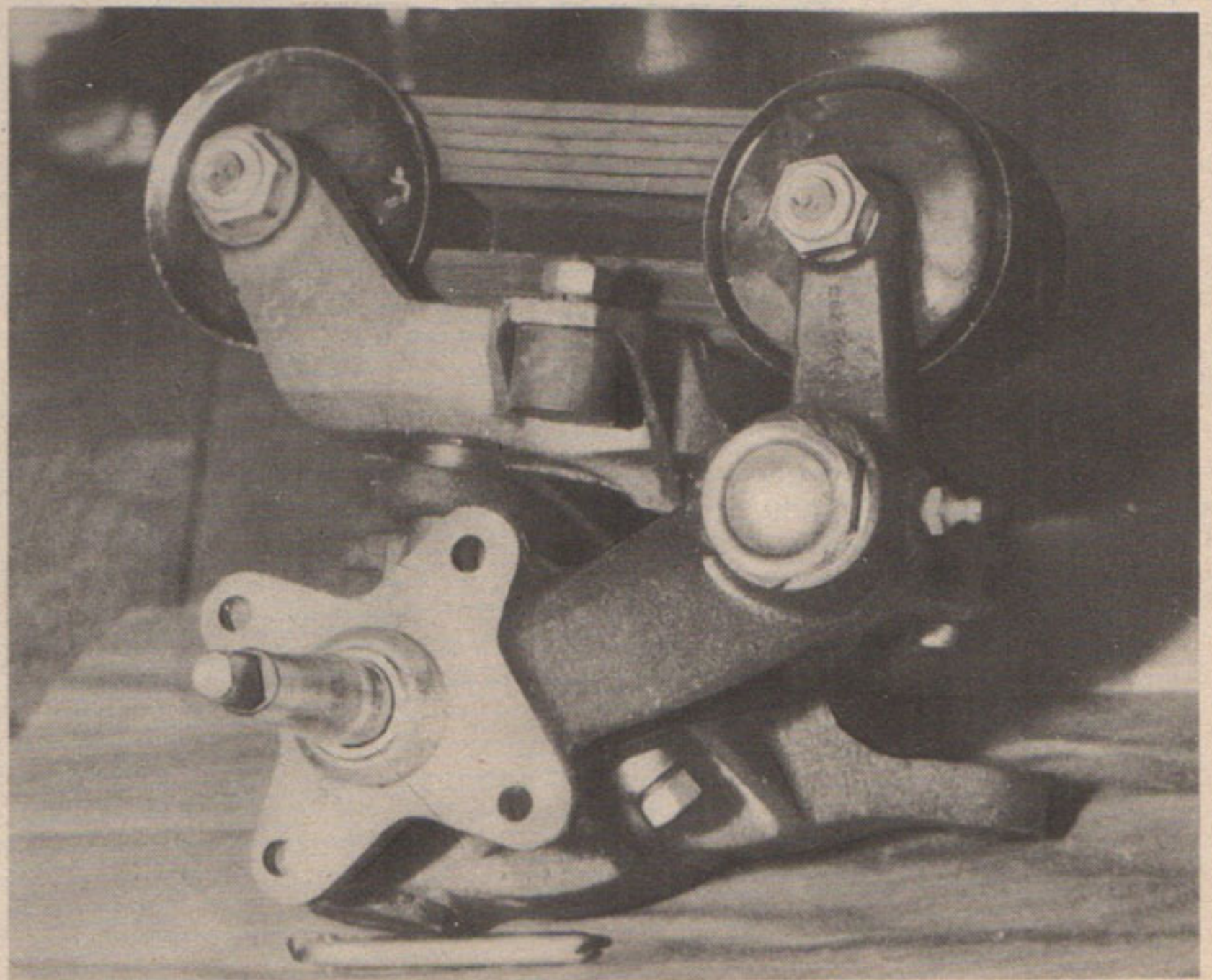
L'habitacle de l'Isetta Velam offre largement place à deux personnes adultes, et pour un court trajet trois passagers peuvent éventuellement y tenir. Entre les pédales de frein et d'embrayage on aperçoit le réservoir du liquide Lockheed alimentant les freins hydrauliques.

Une prolongation de la traverse tubulaire citée ci-dessus ainsi qu'un second tube parallèle supportent un fer profilé et deux tampons de caoutchouc destinés à recevoir le moteur. Un troisième tampon de caoutchouc

similaire aux deux autres se trouve dans l'angle formé par le longeron droit du faux châssis et la traverse tubulaire.

Afin d'éviter la construction de la pièce extrêmement coûteuse qu'est

Ce gros plan de la suspension avant est plus explicite que de longues phrases. On reconnaît le balancier porte-fusée ainsi que les anneaux de caoutchouc travaillant à l'extension. Rappelons que l'ensemble de ce dispositif est solidaire de la direction, et tourne avec elle.



un différentiel, le constructeur de l'Isetta a prévu un train arrière à petite voie. La transmission se fait par une chaîne Duplex à l'intérieur d'un carter en alliage léger qui sert également de bras oscillant de suspension. Le carter tronconique abritant l'arbre d'essieu dont il est question plus haut, est fixé sur le carter de chaîne par six boulons.

Les cannelures de l'arbre d'essieu reçoivent directement les moyeux sur lesquels sont fixés les roues par trois écrous. Les roues arrière ne comportent pas de freins.

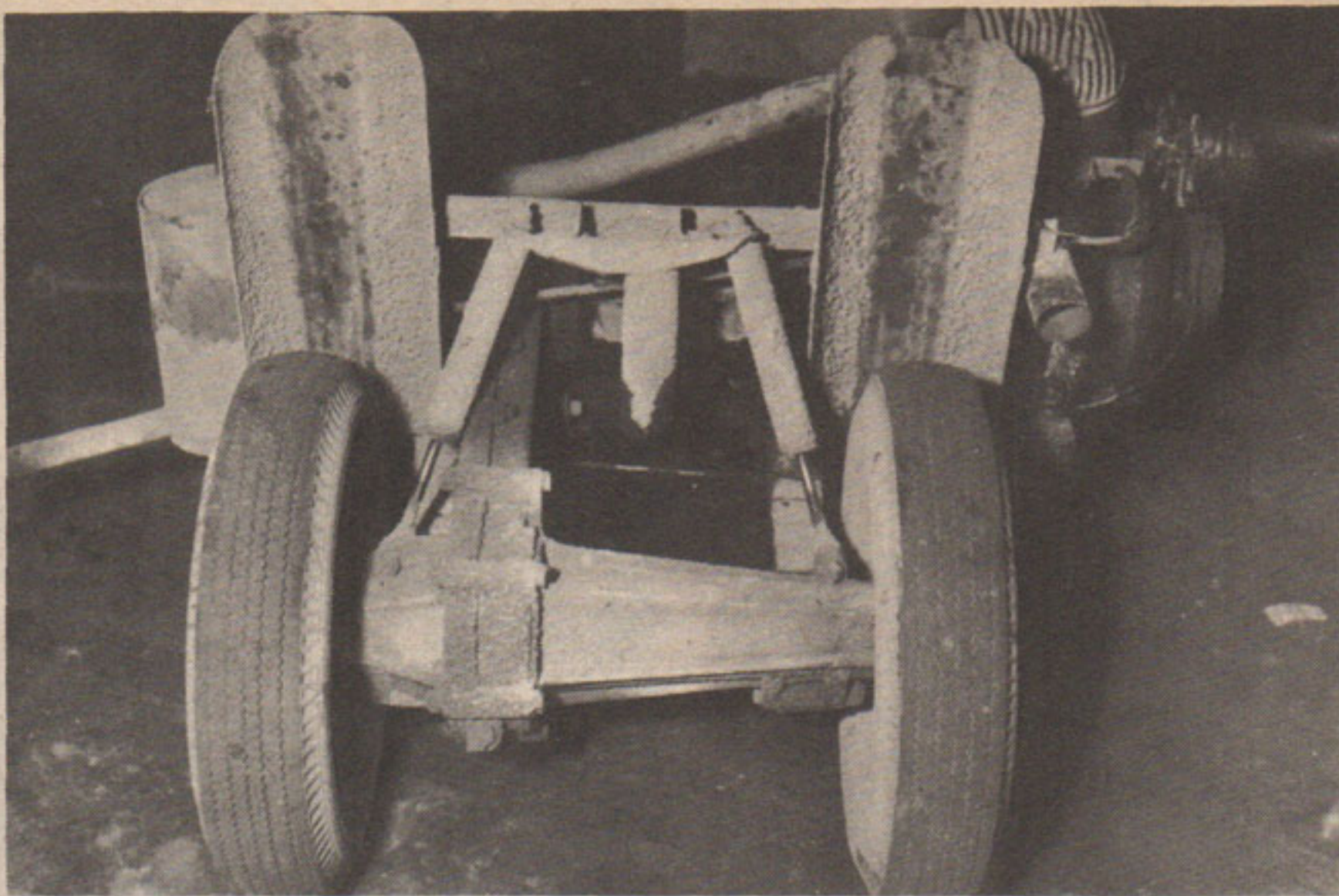
LE TRAIN AV ET LA DIRECTION

L'essieu avant du type tubulaire est fixé sur la coque même par des colliers en U. La suspension elle-même du type « à roues poussées », comprend des balanciers extrêmement trapus dont le débattement est contrôlé par cinq anneaux de caoutchouc concentriques, travaillant à l'extension. La conception même de cette suspension limite son débattement à 75 mm ce qui n'est pas beaucoup. Mais ici encore le prix de revient a joué un rôle prépondérant et pour ce genre de véhicules dont la vitesse est obligatoirement limitée, cette suspension semble suffisante. Dans le même ordre d'idées il faut noter l'absence d'amortisseurs, mais on remarque cependant des butées de caoutchouc qui doivent freiner les « coups de raquettes ».

Les fusées solidaires des balanciers sont classiques. Elles reçoivent les flasques porte-mâchoires et les tambours de freins d'un diamètre de 180 millimètres pour une largeur de garnitures de 30 millimètres, dimensions très honorables pour des petites roues. La commande des freins avant est hydraulique, tandis que le frein à main mécanique agit sur un tambour en sortie de boîte de vitesses. Les jantes fixées en trois points reçoivent des pneus de 4,40x11 (mêmes dimensions qu'à l'arrière.)

La direction du type à vis globique et galet a un rapport de démultiplication de 1 : 16,8 et donne un rayon de braquage de 4,50 m. Si ce système est des plus classiques, il faut cependant noter deux détails. D'une part on remarquera un amortisseur hydraulique sur la barre d'accouplement (frein de direction) et d'autre part on constate que le système de suspension est solidaire de la direction et tourne avec celle-ci à l'instar de la voiturette Vespa 400, bien que la direction et la suspension soient d'un type différent.

Le volant à deux branches ne mérite aucune mention spéciale, si ce n'est au sujet du compteur-tachymètre qui se trouve en son centre. Cette disposition inhabituelle permet cependant d'avoir le compteur constamment sous les yeux. En dessous du volant on trouve une espèce d'ogive en matière plastique qui abrite une



Après desserrage de six boulons, le train arrière complet peut être facilement déposé. Au centre le bras coudé vers le haut, dont il est question dans notre article, supportant les garde-boue et des deux amortisseurs.

véritable petite centrale électrique, à savoir un « comodo » quatre positions classique, la commande de l'avertisseur sonore (demi-cercle en métal chromé sous le volant), le contact, la commande des clignotants et un inverseur ville-route de l'avertisseur sonore. Cela nous amène au chapitre de...

L'ÉQUIPEMENT

La partie électrique comprend, outre les commandes déjà citées, les deux projecteurs, deux feux rouges, deux stop et l'éclairage de la plaque minéralogique, les clignotants ainsi qu'un plafonnier et un essuie-glace unique. Cette installation électrique est pourvue en courant par une batterie de 12 V, 24 Ah alimentée elle-même par un alternateur Morel, à travers une cellule redresseuse. Le « tableau de bord » ne comporte qu'un simple ampèremètre classique permettant de contrôler la charge de la batterie.

Le levier des vitesses se trouve à gauche du conducteur; mais on s'habitue vite à cette petite « anomalie », d'autant plus que les commandes d'accélérateur, d'embrayage et de frein se trouvent aux emplacements

classiques. La tirette du starter est située derrière le dossier de la banquette, côté passager.

En parlant de la coque nous avons déjà cité l'aération de la voiturette Velam. Le chauffage est, de son côté, également très simple mais non moins efficace. Comme sur la 2 CV Citroën, l'air échauffé au contact du cylindre est envoyé par la soufflerie de refroidissement dans l'habitacle par l'intermédiaire d'un tuyau souple qui peut être orienté à la demande. Pour fermer le chauffage, il suffit d'obturer l'orifice du tuyau avec un bouchon similaire au bouchon du réservoir.

La banquette de la Velam Isetta offre un confort moyen en ce qui concerne le rembourrage, mais l'espace disponible est grandement suffisant pour deux adultes. A la rigueur, et pour des trajets courts, on peut même y loger trois personnes, d'autant plus que l'accès par la portière frontale est très aisé.

Pour terminer, citons encore la trappe ménagée dans la plate-forme arrière qui permet d'atteindre la bougie, ainsi que le petit volet extérieur amovible, grâce auquel on peut accéder au carburateur Solex.

GROUPE MOTEUR TRANSMISSION...

Le moteur déporté sur la droite, à l'extérieur du châssis, est fixé en trois points, élastiquement. Il entraîne la boîte de vitesses par l'intermédiaire d'un embrayage à disques multiples. L'arbre de sortie de boîte attaque en direct le pignon de transmission secondaire : deux flectors sont interposés afin d'absorber les réactions laté-

rales et horizontales de la suspension.

Le carter de transmission secondaire, enfermant la chaîne double, fait office de bras oscillant, et s'articule autour de l'arbre de sortie de boîte. Il est désaxé sur la gauche, et solidaire du carter protecteur de l'unique arbre de roues.

GROUPE MOTEUR

L'ensemble moto-propulseur avec la suspension complète, est entièrement solidaire du châssis, et facilement amovible après démontage des boulons fixant les longerons à la coque, et déconnexion des commandes.

MOTEUR

Le moteur est un deux-temps du type à double-piston et culasse commune. Nous connaissons déjà ce système pour l'avoir étudié en détail sur les motocyclettes Puch. Rappelons que ses avantages théoriques découlent de la marche dissymétrique des deux pistons qui devrait permettre un diagramme de distribution plus favorable à un bon remplissage : ouverture de la lumière de transfert après celle d'échappement, et fermeture de l'échappement avant celle du transfert. Ceci afin d'éviter les pertes de gaz frais, et diminuer les risques de mélange gaz frais-gaz brûlés.

Le groupe-cylindre en alliage léger a ses deux alésages chromés dur, afin de limiter les distorsions en augmentant la conductibilité thermique. La culasse, également en alliage léger, possède un profil de chambre de combustion assez particulier, afin de faciliter le transfert des gaz frais du cylindre arrière au cylindre avant. Le siège de bougie est situé en regard du cylindre avant. Le vilebrequin tourne sur trois roulements à billes : deux, côtés transmission primaire, un, côté alternateur.

La bielle maîtresse commande le piston avant (échappement et admission) et tourne sur une double rangée de galets. La bielle secondaire, en fourche, s'articule sur un œillette solidaire de la tête de bielle maîtresse, et travaille sur bague bronze. Chaque piston porte trois segments.

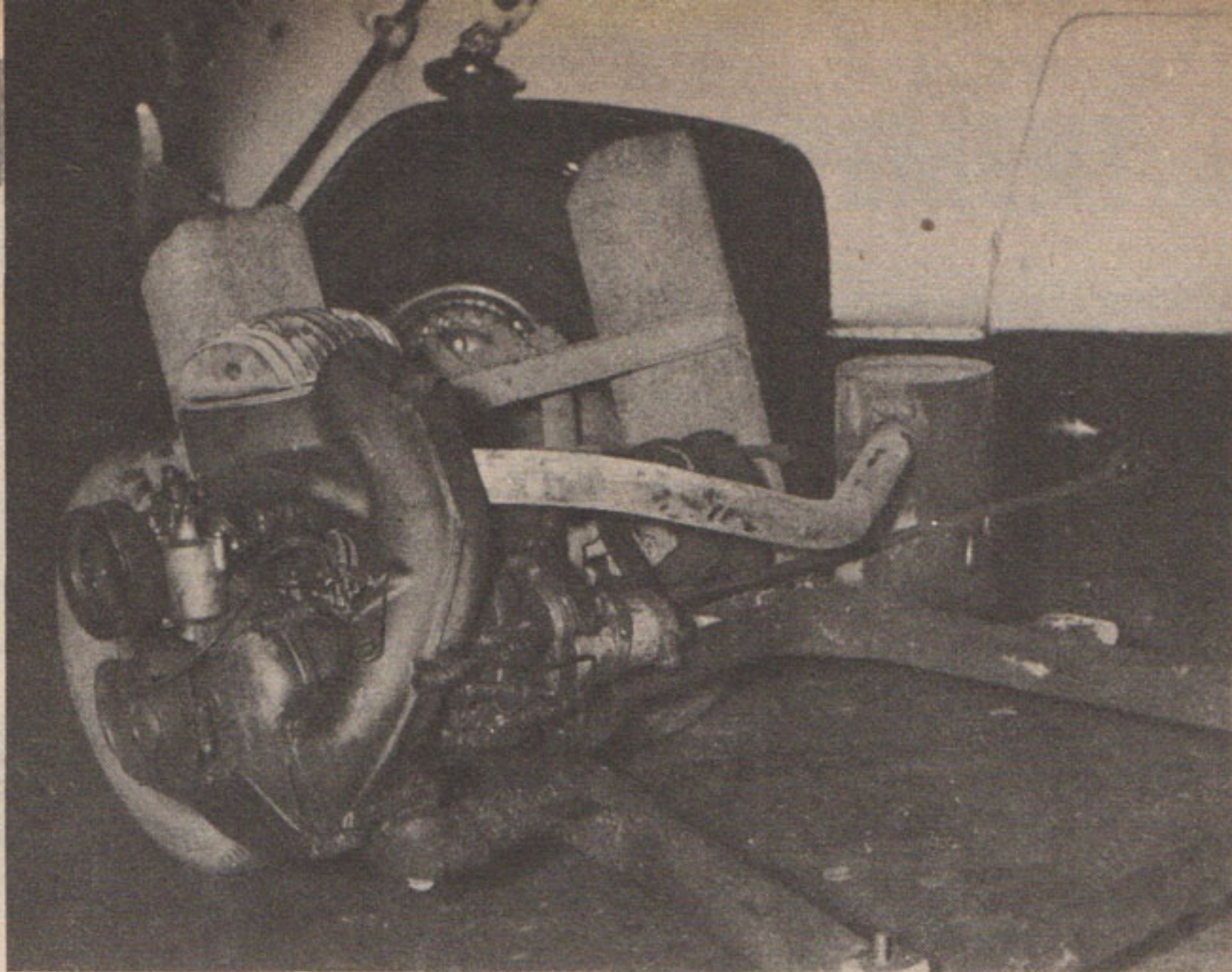
En bout de vilebrequin, côté droit, sont calés, l'alternateur, la turbine de refroidissement et le rupteur d'allumage, côté gauche, le pignon moteur engrenant directement sur la couronne d'embrayage.

Le carter-moteur comporte deux parties : celle de droite abrite extérieurement l'alternateur, et reçoit le collecteur de la soufflerie ; celle de gauche enferme la transmission primaire et porte, accolée, la boîte de vitesses.

Alimentation.

Le carburateur est un Solex, du type 30 AHCD horizontal, avec filtre à air, et starter commandé par une tirette située derrière le siège des passagers. Le carburateur débouche en direct dans le conduit d'admission débouchant à la base du cylindre avant.

Signalons que le système à double-piston ne permet pas une assymétrie du diagramme d'ouverture-admission (contrairement au distributeur rotatif) ; la seule assymétrie possible



Le moteur de la Velam Isetta est fixé en porte-à-faux sur une prolongation latérale du faux-châssis. Au premier plan on reconnaît la volute de la soufflerie de refroidissement.

n'existe qu'entre ouverture de transfert et d'échappement.

Le réservoir d'essence, en charge, contient 15 l.

Allumage.

Il est du type alternateur-batterie-bobine. L'alternateur, un Morel R.M.68, calé en bout de vilebrequin, alimente la batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse et d'un régulateur évitant la surcharge. Le rupteur est également en bout d'arbre, et accessible, grâce à la trappe ménagée sur la coque. L'avance de 7 à 9 mm est fixe. La bobine H.T., une S.E.V., est accessible ainsi que la bougie par une trappe située sur la plage arrière, derrière le siège.

Refroidissement.

Une turbine, calée en bout de vilebrequin, refroidit cylindre et culasse, grâce à un capotage entourant le groupe-cylindre. L'air chaud, drainé par un conduit souple, sert au chauffage du véhicule.

Graissage.

Le graissage s'effectue uniquement par mélange huile-essence à 3 %. Le constructeur recommande expressément de ne pas dépasser ce pourcentage. Ceci s'explique par le fait que ce dosage a été déterminé étroitement en fonction du débit d'essence, lui-même limité au plus juste, pour obtenir une consommation raisonnable. L'augmentation de la quantité d'huile dans le mélange amènerait une diminution correspondante du débit d'essence dans le système d'admission, et un appauvrissement de la carburation, avec risques de serrage.

Si l'on veut augmenter le graissage en adoptant un pourcentage d'huile plus élevé, il faut alors adopter un

gicleur plus gros, et accepter une consommation plus importante.

L'opération de mélange est facilitée par un bouchon de réservoir doseur.

Echappement.

Le tube d'échappement aboutit dans un volumineux pot de détente cylindrique, placé verticalement, sous la coque.

Démarrateur.

De marque Morel, il est fixé à l'avant du carter-moteur, et attaque directement le vilebrequin. Il est commandé par un petit levier au plancher, à gauche du conducteur.

TRANSMISSION

Elle s'effectue par l'intermédiaire d'un embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile (transmission primaire par engrenages) d'une boîte 4 vitesses et marche AR, et d'une chaîne double entraînant l'arbre de roues.

Embrayage et boîte de vitesses.

L'embrayage est situé entre le carter-moteur et le carter de boîte ; la couronne est entraînée directement par le pignon-moteur. Il comporte 6 disques entraîneurs et 7 récepteurs en acier ; 5 ressorts assurent la friction. Il est commandé par pédale et câble agissant sur un levier fixé à l'extérieur du carter de boîte.

La boîte de vitesses, du type à prise directe (pignon de sortie et embrayage sur l'arbre primaire) compte quatre rapports et une marche arrière. Les pignons de chaque combinaison sont engagés par clabots, ce qui explique l'extrême maniabilité de cette boîte.

Un levier à rotule à main gauche du conducteur, agit par une double tringlerie sur le mécanisme actionnant les fourchettes et baladeurs.

Transmission secondaire et finale.

L'arbre de sortie de boîte entraîne, par l'intermédiaire de deux flectors, un arbre portant un pignon à double-denture; celui-ci transmet le mouvement à la couronne arrière par une chaîne double fonctionnant en bain d'huile. La couronne est fixée par cannelure au milieu de l'arbre de roues. Cet arbre tourne sur roulements à billes. La faible voie du train arrière permet d'éviter un différentiel.

La transmission secondaire est enfermée dans un carter étanche en alliage léger, oscillant autour de l'arbre portant le pignon entraîneur. Ce carter est déporté sur la gauche: boulonné sur sa partie droite, un carter nervuré protège l'arbre de transmission; à gauche, le flasque de la

roue est directement accolé au carter de chaîne.

L'arbre du pignon entraîneur porte, extérieurement au carter de chaîne un tambour de frein, servant uniquement pour bloquer le véhicule à l'arrêt (frein à main).

CARACTÉRISTIQUES

Ce moteur deux-temps, à double-alésage, pour une cylindrée de 236 cm³, développe 10,5 ch à 5 000 tr/mn, avec un rapport volumétrique de 6,5. Le couple maximum se situe à 3 500 tr/mn, ce qui apparaît élevé pour un moteur de voiturette.

Il est à noter que malgré les avantages théoriques qui devraient découler du système double-piston, les moteurs de ce type n'ont jamais particulièrement brillé par la puis-

sance à bas régime, non plus que par une consommation spécifique inférieure à un classique monocylindre du type Schnurle.

En fait, ils ne présentent aucun avantage bien sensible, compte tenu de leur complexité mécanique, à cause d'une sujétion thermique supérieure (cloison centrale difficile à refroidir, surfaces de friction plus grandes) qui justifie l'adoption du chromage intérieur des cylindres.

Cependant, l'adoption d'une boîte quatre vitesses permet d'utiliser au mieux la puissance disponible, et pallie sensiblement la faiblesse du couple aux bas régimes. D'autre part, la 4^e, longue, ainsi que nous le verrons, influe favorablement sur la consommation de croisière.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Coque et partie cycle.

Structure : mixte, coque auto-portante et châssis.

Suspension AV : par roues poussées, balanciers et anneaux Neiman; débattement : 75 mm.

Suspension AR : ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques; débattement : 82 mm.

Pneus : 4,40 x 11.

Freins :

Hydrauliques à l'avant : \varnothing des tambours 180 mm; largeur des garnitures 30 mm.

Mécanique sur la transmission secondaire : \varnothing 130 mm.

Réservoir : 15 l, avec réserve et robinet 3 positions.

Groupe moteur-transmission.

Bloc deux-temps à double-alésage, refroidi par turbine, et couplé avec une boîte 4 vitesses et marche AR. Transmission par chaîne et arbre.

Course-alésage : 64,7 (AV), 65,8 (AR) x 48.

Cylindrée : 236 cm³.

Puissance : 10,5 ch à 5 000 tr/mn.

Rapport volumétrique : 6,5.

Couple maxi : à 3 500 tr/mn.

Graissage : 3 % huile SAE 30/40 dans l'essence.

Refroidissement : par turbine en bout de vilebrequin.

Alimentation : carburateur Solex 30 AHCD; gicleur : 120; ralenti : 55; buse : 26,5; starter : 300.

Allumage : par alternateur 120 W, batterie-bobine et rupteur. Avance fixe : 7 à 9 mm; écartement des rupteurs : 45/100; bougie : Marchal 34 S. Batterie : 12 V-28 A/h.

Embrayage : à disques multiples dans l'huile.

Boîte de vitesses : 4 rapports et marche AR, contenance : 1 l.

1^{re} : 0,104;

2^e : 0,181;

3^e : 0,299;

4^e : 0,462;

AR : 0,108.

Transmission secondaire : chaîne duplex en bain d'huile (14 x 32), contenance du carter : 1/4 l.

Démultiplication moteur-roues :

5 à 1;

7,6 à 1;

12,5 à 1;

15,2 à 1;

AR : 21 à 1.

Démarreur : Morel, engrenant sur le vilebrequin.

*
**

Vitesse maxi : 85 km/h.

Consommation : 3,5 l aux 100 km (vitesse non précisée) selon constructeur.

Poids à vide : 320 kg.

Cotes d'encombrement :

Voie avant : 1 228 mm.

Voie arrière : 506 mm.

Empattement : 1 500 mm.

Largeur hors-tout : 1 420 mm.

Hauteur totale à vide : 1 320 mm.

Garde au sol à vide : 180 mm.

ESSAI ET CONSIDÉRATIONS

Avouons-le, c'est avec une certaine inquiétude que nous avons pris possession de l'Isetta-Velam; nous rappelant notre premier contact avec ce véhicule, il y a quelques années, nous revenait en mémoire un souvenir désagréable de machine trépidante, vibrante et sonore, à la trajectoire incertaine...

Loin tout cela! Nous avons eu l'impression de découvrir une nouvelle voiturette, bien suspendue, à la direction douce et précise, sans vibrations, et surtout très bien inso-

norisée. Notre ami Nebout, qui, restant sur un premier et lointain jugement peu favorable, affichait un scepticisme condescendant et appitoyé envers notre véhicule, fut littéralement stupéfait des progrès réalisés. Les techniciens de la Velam ont bien travaillé, et ceci nous fait d'autant plus regretter qu'ils n'aient pas eu à disposition un moteur plus brillant et plus franc du collier. Imaginons l'Isetta avec un 250 mono deux-temps Zündapp ou Maicò, ou un bicylindre Adler, ce serait alors

un engin aux possibilités exceptionnelles.

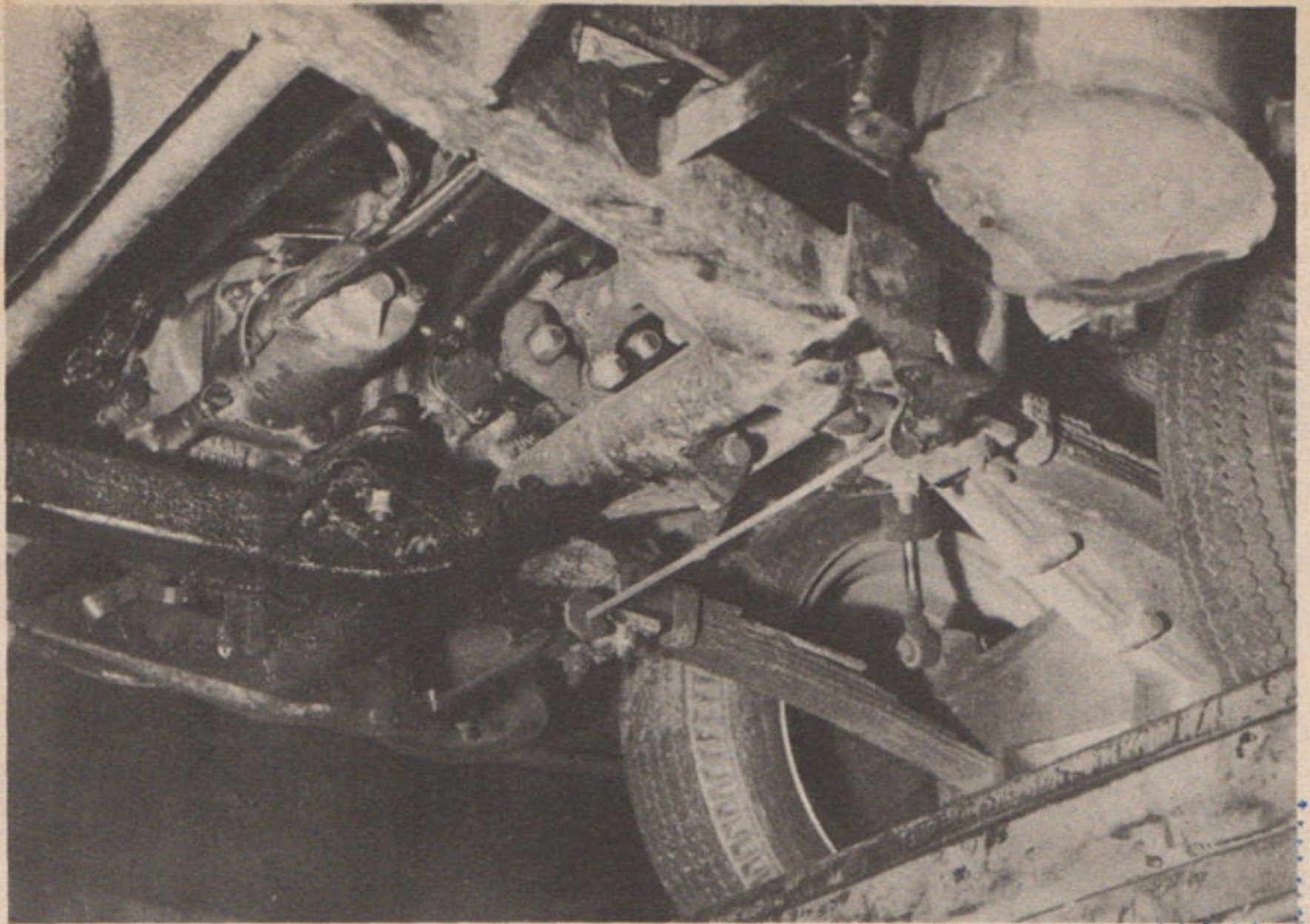
Car cette voiturette offre deux vraies places, laissant leur aise à chaque passager, places d'un accès facile, grâce à la porte frontale, qui permet, par ailleurs, de garer face au trottoir, dans un espace réduit; même en se rangeant parallèlement au trottoir, l'étroitesse du train arrière autorise une manœuvre d'approche très serrée en marche arrière, que complète un braquage excellent.

ESSAI

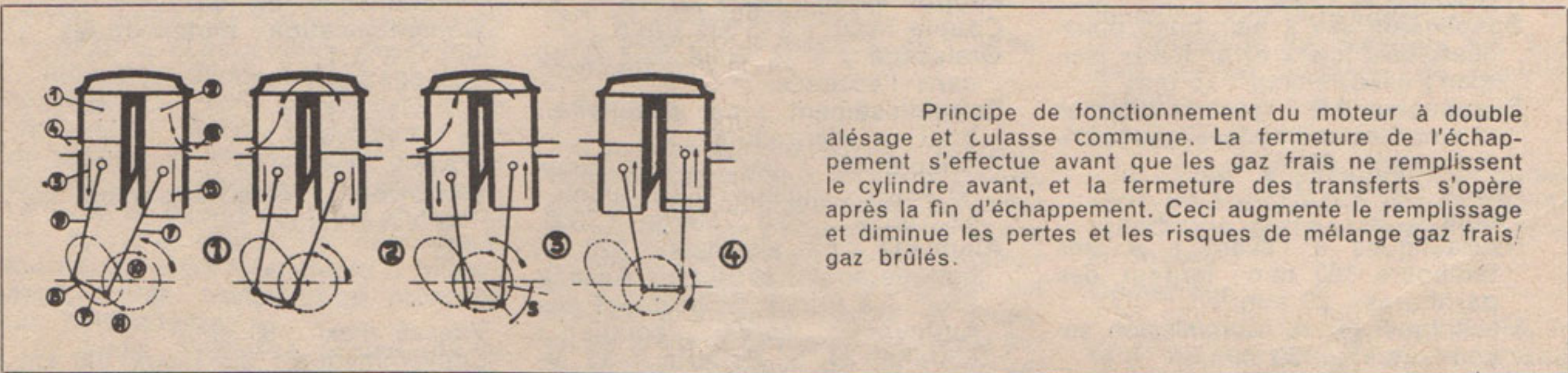
Le conducteur bénéficie d'une bonne visibilité, et l'absence de capot permet une appréciation très précise des distances séparant l'Isetta des véhicules la précédant : ceci est un atout important pour la maniabilité dans la circulation urbaine.

Un mot sur les commandes : accélérateur et embrayage apparaissent plutôt ferme au point de vue manœuvre ; rien à dire sur la pédale de frein ; le levier de vitesses se révèle très maniable, et l'on peut monter ou redescendre la gamme sans précaution spéciale, en toute quiétude : même la première s'engage facilement à 30 km/h ; nous retrouvons là tout l'avantage d'une boîte moto, ce qui confère au freinage-rétrogradage, une sécurité accrue.

Puisque nous parlons freinage, signalons la réaction particulière à tous les systèmes de suspension à roues poussées : la pédale de frein n'agissant que sur les roues avant,



En jetant un coup d'œil sous l'Isetta, on remarque le faux châssis, la traverse tubulaire supportant, sur son prolongement, le moteur, les ressorts à lames de la suspension arrière avec l'un des amortisseurs hydrauliques. On aperçoit le démarreur boulonné sur le carter moteur ainsi que l'un des trois points d'attache du moteur.



Principe de fonctionnement du moteur à double alésage et culasse commune. La fermeture de l'échappement s'effectue avant que les gaz frais ne remplissent le cylindre avant, et la fermeture des transferts s'opère après la fin d'échappement. Ceci augmente le remplissage et diminue les pertes et les risques de mélange gaz frais/gaz brûlés.

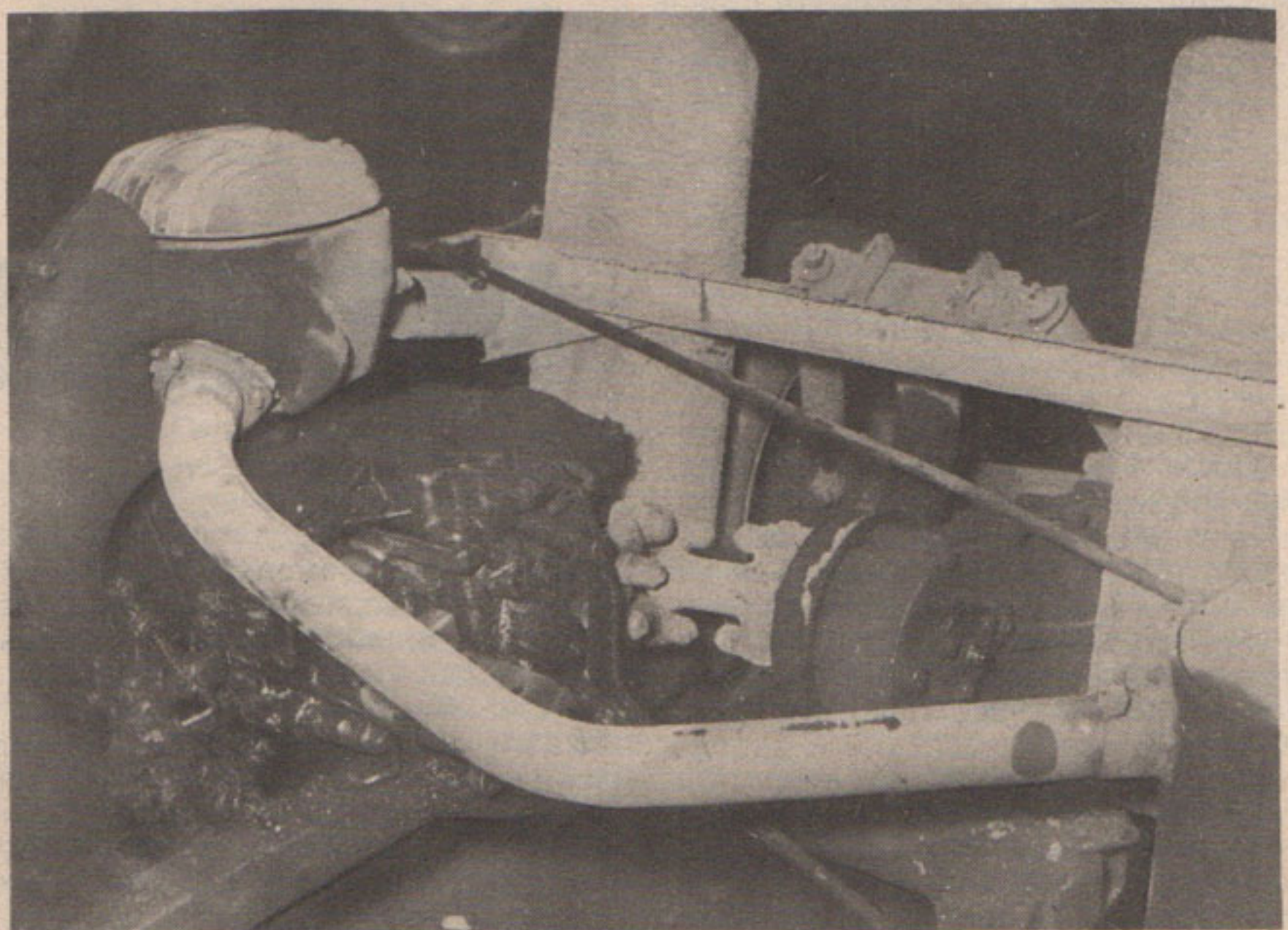
la voiture lève du nez sous l'effet de la décélération ; ce mouvement est d'autant plus fort que l'on freine brutalement et peut se traduire par un talonnement des bras oscillants.

Si l'on relâche le pied à ce moment, sous l'empire de la surprise, la voiture reprend une position normale, pour se relever à nouveau sur une nouvelle sollicitation du frein, ce qui donne lieu à un mouvement désagréable de tangage.

Conclusion : ne pas lever le pied au freinage. Ce dernier est d'ailleurs puissant, et le véhicule garde absolument sa trajectoire. Se méfier sur sol mouillé, les roues glissent assez facilement, du fait du délestage de l'avant.

La direction s'avère précise et douce et n'accuse aucune des réactions de la suspension avant. Celle-ci se comporte d'ailleurs remarquablement, absorbant les chocs en souplesse, sans que l'on ressente de talonnement intempestif. Le manque d'amortissement au retour n'est pas trop sensible, et ceci nous porte à croire que c'est dans le domaine de la voi-

La boîte de vitesses, les deux flectors de transmission, et le carter secondaire en porte-à-faux, solidaire du train arrière. Les flectors absorbent les réactions dues au vrillage du train arrière.



turette, où les performances restent réduites, que les anneaux Neiman trouvent leur meilleure utilisation, compte tenu du prix de revient.

La suspension arrière, par ressorts à lames et amortisseurs hydrauliques, évite les sautilllements du train-moteur et conserve aux roues une adhérence assez inattendue, notamment dans les courbes.

Quelle que soit l'allure, aucune vibration n'est ressentie; au ralenti, et d'une façon assez sporadique, le moteur se met à boiter, surtout à chaud, ce qui engendre un tremblement de la coque que l'on supprime avec un coup d'accélérateur.

Le silence en marche dénote une insonorisation bien étudiée; on s'en rend d'ailleurs compte lorsqu'il faut soulever l'épaisseur de bourre végétale recouvrant la plage arrière, pour avoir accès à la trappe permettant d'atteindre la bougie: système peu pratique et un tantinet salissant.

Il est un détail d'importance, qu'il nous faut signaler: la tubulure partant du réservoir d'essence, et fixée sur la cloison arrière, n'accuse pas une pente suffisante pour amener l'essence au carburateur lorsque la voiturette se trouve inclinée, côté réservoir (gauche). Ceci nous est arrivé, lors d'un arrêt à gauche sur le bas côté d'une chaussée bombée, et nous a valu également quelques « passages à vide » lors de l'essai sur l'anneau de Montlhéry, bien qu'il nous restât plusieurs litres de carburant.

Lorsque cette panne anodine survient, un seul remède: tourner le véhicule à la main (ce n'est pas facile, étant donné l'absence de glace descendante) de façon à ce que le réservoir se trouve en charge.

Avant d'analyser les résultats à Montlhéry, signalons l'efficacité du système de chauffage et l'absence de dégivreur, qui oblige à conserver un déflecteur ouvert, par temps froid.

*
**

Les essais sur l'autodrome furent effectués avec deux personnes à bord, en conservant les réglages d'origine.

Première constatation, la vitesse de pointe n'est guère affectée par le poids d'un passager supplémentaire; nous réalisons en effet 2' 8" 4/5 en duo, soit une moyenne de 71,224 km/h contre 2' 7" en solo, soit 72,233 km/h.

L'Issetta tire long en 4^e, et il y a un trou assez sensible avec la 3^e; même en montant très haut ce dernier rapport, la voiture est longue à lancer en 4^e. Cette particularité nous apparut encore davantage sur le circuit routier, que nous bouclons néanmoins, toujours en duo, en 9' 52" 3/5, à la moyenne de 55,776 km/h; l'Issetta n'est pas spécialement nerveuse, et les quatre rapports de boîte (bon

étagement jusqu'à la 3^e, 4^e longue pour limiter la consommation) s'ils permettent d'utiliser au maximum la puissance disponible, ne peuvent faire oublier la faiblesse du couple à bas régime. Mais, ainsi que nous l'expliquions dans notre dernier numéro, une augmentation du couple sous-entendrait un remplissage meilleur, et par ricochet, une consommation accrue. Il serait plus intéressant d'augmenter le rapport volumétrique, mais avec obligation d'utiliser du super-carburant, alors que le moteur actuel s'accommode parfaitement d'essence ordinaire.

La carburation est d'ailleurs réglée au plus juste, en fonction d'un usage normal; en utilisation maximum, le moteur a tendance à « s'asseoir », et il faut le ranimer à coups de starter, de façon à augmenter l'arrivée d'essence.

Quoi qu'il en soit, durant la totalité du kilométrage imposé à notre voiturette, ville-route et Montlhéry, la consommation moyenne ne dépasse pas 5,4 l.

Sur route, il est possible de descendre au-dessous de ce chiffre, car une fois le véhicule lancé en 4^e, on maintient aisément le 70 compteur avec l'accélérateur à mi-course: là réside l'avantage d'une 4^e longue, qui même à vitesse maximum, ne permet pas d'utiliser la pleine puissance, particularité bénéfique pour la consommation.

Les accélérations nous donnèrent: aux 100 m: 13", aux 200 m: 21" 1/5; aux 300 m: 27" 2/5; et aux 400 m: 34" 3/5. On notera l'affaissement entre le 300 et le 400 m (7" 1/5) alors que des 200 aux 300 m — il n'est besoin que de 6" 1/5 — conséquence du trou entre 3^e et 4^e.

Le freinage avec deux personnes à bord et sur sol sec, s'effectua, à 50 km/h compteur en 9,50 m, résultat excellent.

Par ailleurs, la tenue de route est agréable: aucune réaction du train arrière ou de la direction, sûreté de trajectoire, et très bonne docilité du véhiculé en toutes circonstances.

Terminons par quelques considérations sur la conduite urbaine: en fait, la 4^e est rarement à l'épreuve, et seuls servent les rapports de 1^{re}, 2^e et 3^e. Compte tenu de l'extrême maniabilité du levier de vitesse, l'Issetta se révèle alerte, le moteur montant facilement en régime. La reprise en 4^e est inexistante, et mieux vaut ne pas tenter l'expérience; l'Issetta n'est agréable qu'en jouant continuellement sur la boîte, et en maintenant le moteur à haut régime.

Du fait de ses performances, cette voiturette ne peut avoir la prétention d'une routière: elle nous paraît uniquement un engin urbain et suburbain, possédant à ce titre des qualités indéniables d'économie, de maniabilité, facile à garer, et d'un faible prix de revient kilométrique.

RÉSULTATS D'ESSAI

(en duo)

Temps frais et humide, vent: 3 m/s.
Réglages: d'origine.
Anneau de vitesse (2.548 m): meilleur tour lancé: 2' 8" 4/5, moy.: 71,224 km/h;
meilleur tour lancé (solo): 2' 7", moy.: 72,233 km/h.
Circuit routier (9.181 m): meilleur tour: 9' 52" 3/5, moy.: 55,776 km/h.

Accélérations:

100 m en 13", moy.: 27,720 km/h;
200 m en 21" 1/5, moy.: 33,966 km/h;
300 m en 27" 2/5, moy.: 39,420 km/h;
400 m en 34" 3/5, moy.: 41,616 km/h.

Freinage: de 50 km/h compteur à l'arrêt complet, sol sec: 9,50 m.

CONCLUSIONS D'ESSAI

AVANTAGES

- Bonne tenue de route.
- Suspension correcte.
- Freinage sûr.
- Direction précise.
- Bonne insonorisation.
- Consommation avantageuse.
- Facilité de stationnement.

INCONVÉNIENTS

- Manque de puissance, surtout à bas régime.
- Performances un peu faibles.
- Accessibilité mécanique insuffisante.

ET CONSIDÉRATIONS

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOCYCLISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul,

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

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

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

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

ÉCRIVEZ :

COURS TECHNIQUES AUTOS

Pour la France : **SAINT-QUENTIN (AISNE)**

Pour la Belgique : **41, bd Jamar, BRUXELLES-MIDI**

EXPOSITION PERMANENTE DES PLUS RÉCENTS OCCAS. EN B.M.W.

Triumph, B.S.A. et tous Twin anglais, ainsi que les motos diverses. Voitures reprise motos. Crédit 1 an. **MOTO-RECORD**, 151, r. Marcadet. MON 24-40. Métro : Lamark.

Achète MOTOS et SCOOTERS
Paiement immédiat, **MOTO-RECORD** 151, rue Marcadet.

Pour toute pièce détachée d'occasion, pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réservoirs, carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dresch, Peugeot, Motob, Terrot, Jap, Monet-Goyon, B.S.A., M.20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. 33-35, r. des Panoyaux, Paris (20°). MEN 98-81.

Toujours 50 voitures tourisme et sport reprises ttes motos et crédit. Roger Sceaux, 33-35, r. des Panoyaux, Paris (20°). MEN 98-81.

Jean MURIT

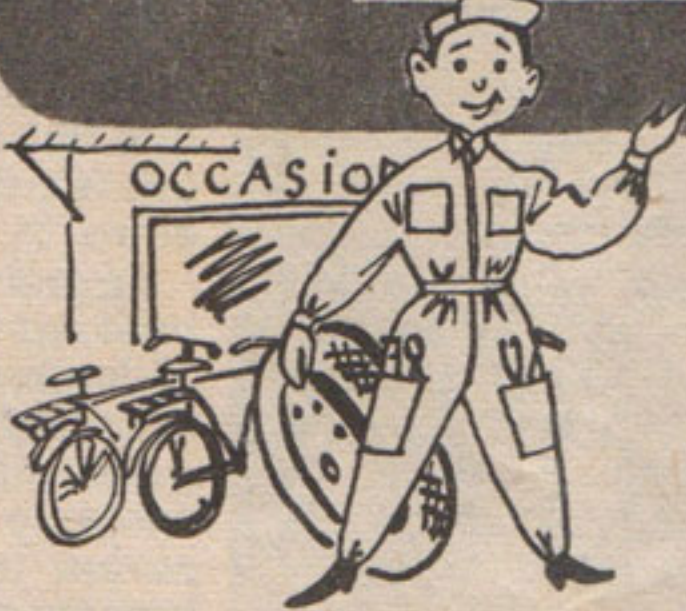
3 fois champion de France, 10 fois recordman du Monde. Le plus grand choix de Paris de machines très récentes garanties : B.S.A., ARIEL, TRIUMPH, B.M.W., MATCHLESS, PUCH, NORTON, RUMI, machines de course et side-car.

ACHAT - VENTE - CRÉDIT
44, rue Paul-Barruel (15°). LEC 60-53.

175 M.V., ACT, Turismo, 6.000 km, dédouanée. GOMES, 8, rue Charles-Moureu. POR 91-67.

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres, signes ou espaces :

200 francs

MOTOS A VENDRE

350 Matchless C.3.L 1943.	50.000	125 Motobécane acid. Comp Z	20.000
250 Guiller arb. Cam. Tête Mot.		46 C. pour pièces détachées.	20.000
AMC Four. Tél. sus. AR Ocs.	70.000	500 Terrot RL Complet. Pour pièces détachées.	20.000
500 B.S.A. M 20 complet pour pièces détachées.	25.000	500 Dollard Complet. Avec side pour pièces détachées.	20.000
350 Matchless Accid. Pièces détachées G 3 L.	25.000	Spéci. Répa. Motos Angl.	
250 Terrot P U O Complet. Pièces détachées.	10.000	Ets MAZOYER	
		66, rue Nationale, Paris (13°). Tél. : POR 93-65.	

A S S U R A N C E

Garanties et tarifs spéciaux "MOTOCYCLES"

	PARIS	BANLIEUE	PROVINCE
Cyclomoteur 50 cm ³ .	5.500	4.300	3.500
Moto, scooter 125 cm ³ .	18.400	13.800	11.155
"Garantie illimitée" - Tous usages - Tous conducteurs - Passager assuré			
LA DÉFENSE DE L'ASSURÉ	E. ADAM, ASSUREUR CONSEIL AGRÉÉ		
OBTIENT LE REMBOURSEMENT DES FRAIS D'ACCIDENT	181, r. Lafayette-Paris-X ^e (près gares Nord et Est) (TIMBRE RÉPONSE)		

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard Sault
Tél. DOR 49-42



PARIS XII^e

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

Le SCOOTER **MANURHIN** est équipé en série de **NEIMAN** L'ANTIVOL

VENDS ROAD ROCKET, Etat neuf, avril 57, 9.000 km. M. BAUDRIER, 186, chemin de Croissant, Nantes (L.-A.).

Vds 175 M.V. **Agusta C.S.**, année 1956, 10.000 km, état impeccable. DURET François, Cruseilles (Hte-Savoie).

CAMERA EUMIG 9,5 mm, C.39 à cellule photo-électrique couplée, assurant des prises de vues impeccables, obj. : 1.2.7. traité sac cuir « Fourre-tout » pour l'appareil et ses accessoires, plusieurs chargeurs, écrans, etc. état de neuf, prix intér. Ecrire ou téléphoner **MOTOCYCLES**, TOE 05-50, qui transmettra.

B.S.A. 250 C 11 GL équipé p. état. Reversat, 62, rue de la Jonquière (17°).

Usine Moteurs Nantes rech. pr étoffer B.E.

INGÉNIEUR-PROJETEUR
Ayt qualités pr diriger Service études essais après période adaptation, et **DESSINATEUR-PROJETEUR**
Spécialistes moteurs petite et moyenne cylindrée. Places stables, logem. neufs. Ecr. N° 12027/C SWEERTS, BP 269-09. Paris.

PUCH Scooter impeccable. 85
Tri **VESPA Solito**. 110
ROVIN et MOCHET sans permis. très petit prix. Crédit, MIC 00-97.

175 M.V. ACT, Turismo 6.000 km, dédouanée. Gomès, 8, rue Ch.-Moureu. POR. 91-67.



FRAISSE DEMEY

Spécialiste dans la Récompense Sportive

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

MATCHLESS

Tous modèles visibles en magasin
IMPORTATEUR Sté ARIS
11, rue Labie - Paris-17^e - (Éto. 08 66)
Catalogues détaillés sur demande (50 F timbres)
Réparations (Tarif synd.) Repr. auto.

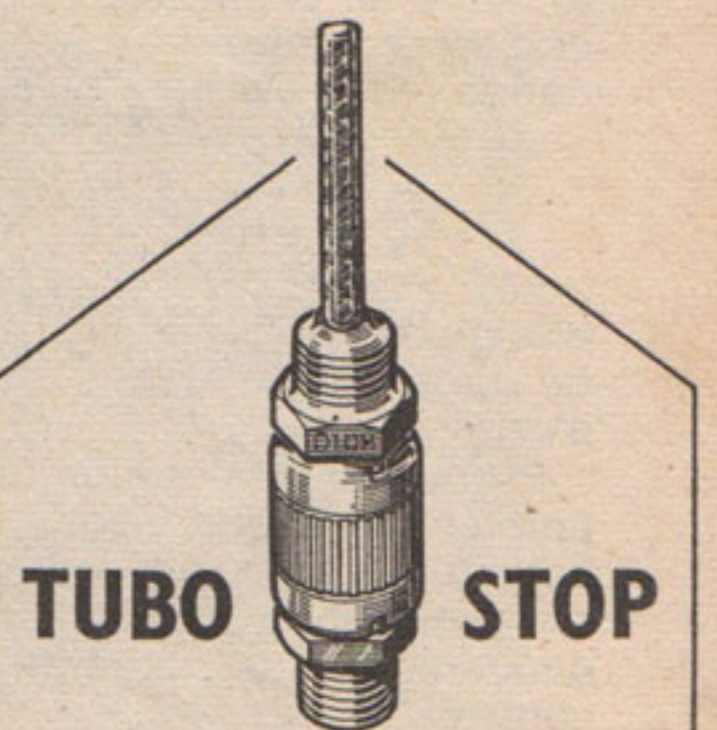
Vends **MACHLESS 350** Bon état équipée touriste.
Ecrire au journal.

DYNAMIC-SPORT, 149, r. Montmartre.

GUT 19-30, Métro Bourse.
SPÉCIALISTE DE L'OCCASION RÉVISÉE - GARANTIE TOTALE (Pièces et main-d'œuvre gratuites.)
Choix de **LAMBRETTA, VESPA, RUMI** et Motos Fses et étrangères toutes marques **B.S.A. N.S.U. JAWA PUCH I.F.A.**, etc. à partir de 20.000 fr.
Crédit dans toute la France.
Liste occasions contre 3 timbres.

Cherche scooter **LAMBRETTA, RUMI** ou **MANURHIN**.
Moto étrangère **PUCH N.S.U. B.S.A.**, etc. **GUT 02-98**.

BMW-R-51/3, impec. Sceaux. 33, rue des Panoyaux, 20°.



TUBO STOP

LE ROBINET ÉTANCHE et IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

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

COMMANDEZ

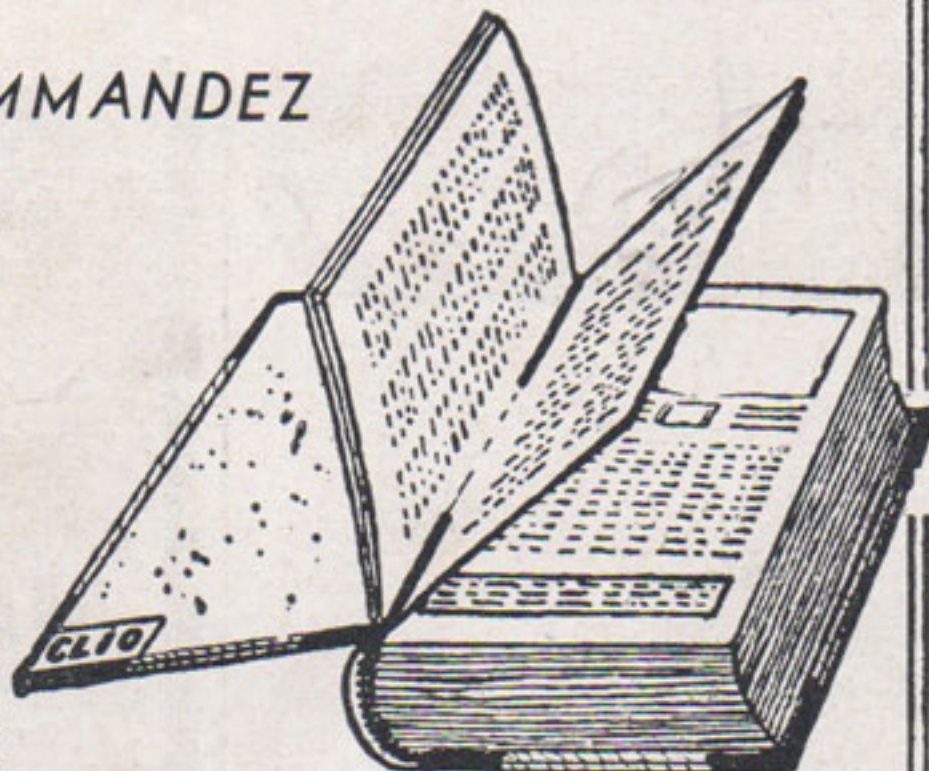
VOS RELIURES

" MOTOCYCLES "

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
" MOTOCYCLES "

PRIX :

Au bureau..... 380 fr.
Envoi franco.... 450 fr.
Envoi recomman-
dé 500 fr.
à verser au C.C. du journal :
Paris 2834-83 ou contre mandat.



Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel - PARIS-17^e

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN.. 600 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles
C.C.P. 3-86 - 1 anFr. 100

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

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 750
Changement d'adresseFr. 40

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 modi-
fiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novem-
bre 1945.)

ESSAIS " MOTOCYCLES " (suite)

.....

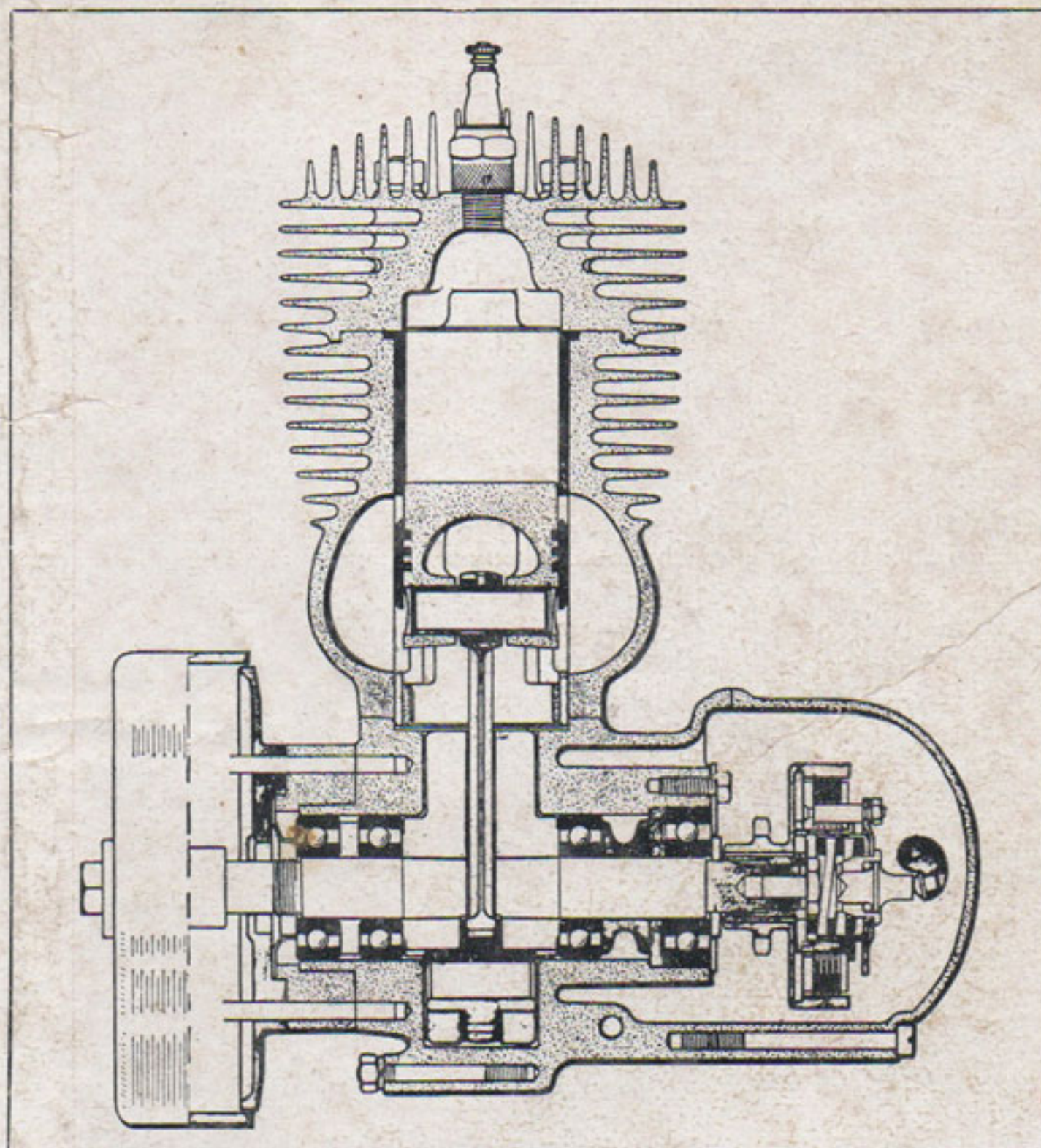
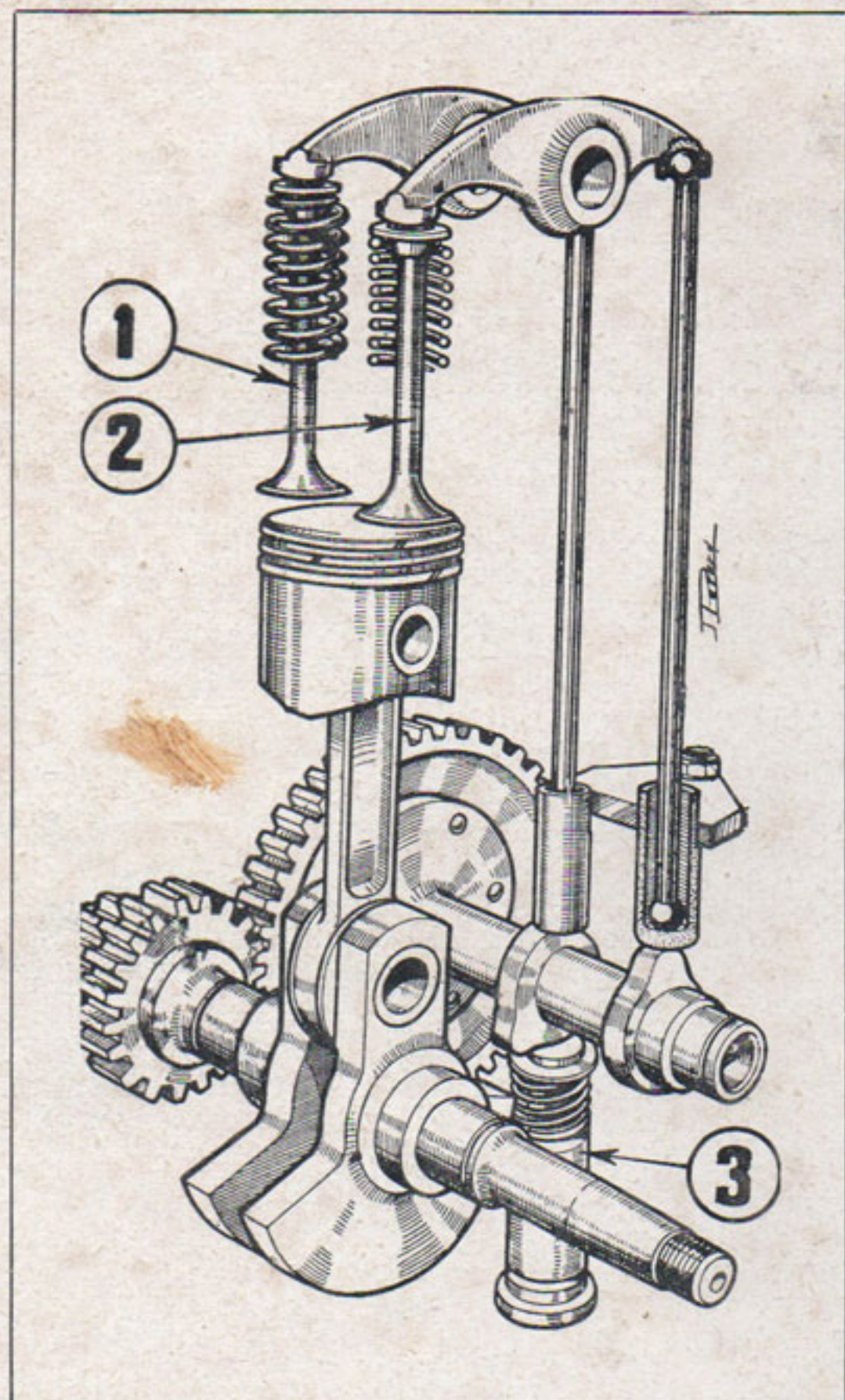
Nos

- 164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai rou-
tier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.
- 171 350 Jawa.
- 172 125 N.S.U. « Superfox » ;
350 side D.K.W.
- 173 600 Norton.
- 176 700 Royal-Enfield « Super-Meteor ».
- 177 Alcyon 232 cm³.
- 178 Monet-Goyon 115 cm³ (Castor).
- 179 B.S.A. 650 Road-Rocket.
- 180 Maïco 250.
- 181 BMW 600, R. 69.
- 182 250 B.S.A. ; 500 Velocette « Venom ».
- 183 1 200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.
- 188 175 Mochet ;
175 Motobi « CATRIA ».
- 190 175^{cc} Terrot « tournoi ».
- 191 Contre-essai 600 Norton ;
175^{cc} Gnome et Rhône « Course » ;
Triumph T.100 « Sport ».
- 191 Vespa 400 L.
- 192 Isetta « Velam ».

**ENVOI CONTRE UN TIMBRE A 50 FRANCS
PAR NUMÉRO**

MOTOCYCLES et Scooters

Technique ...



TOURISME ...

