

N° 198 - JUILLET 1958

REVUE MENSUELLE

11^e ANNÉE

60^{FR}

SUISSE
1^{FR}
BELGIQUE
10^{FR}

MOTOCYCLES

et *Scooters*

DIR. : MAX ENDERS
AD^E : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS

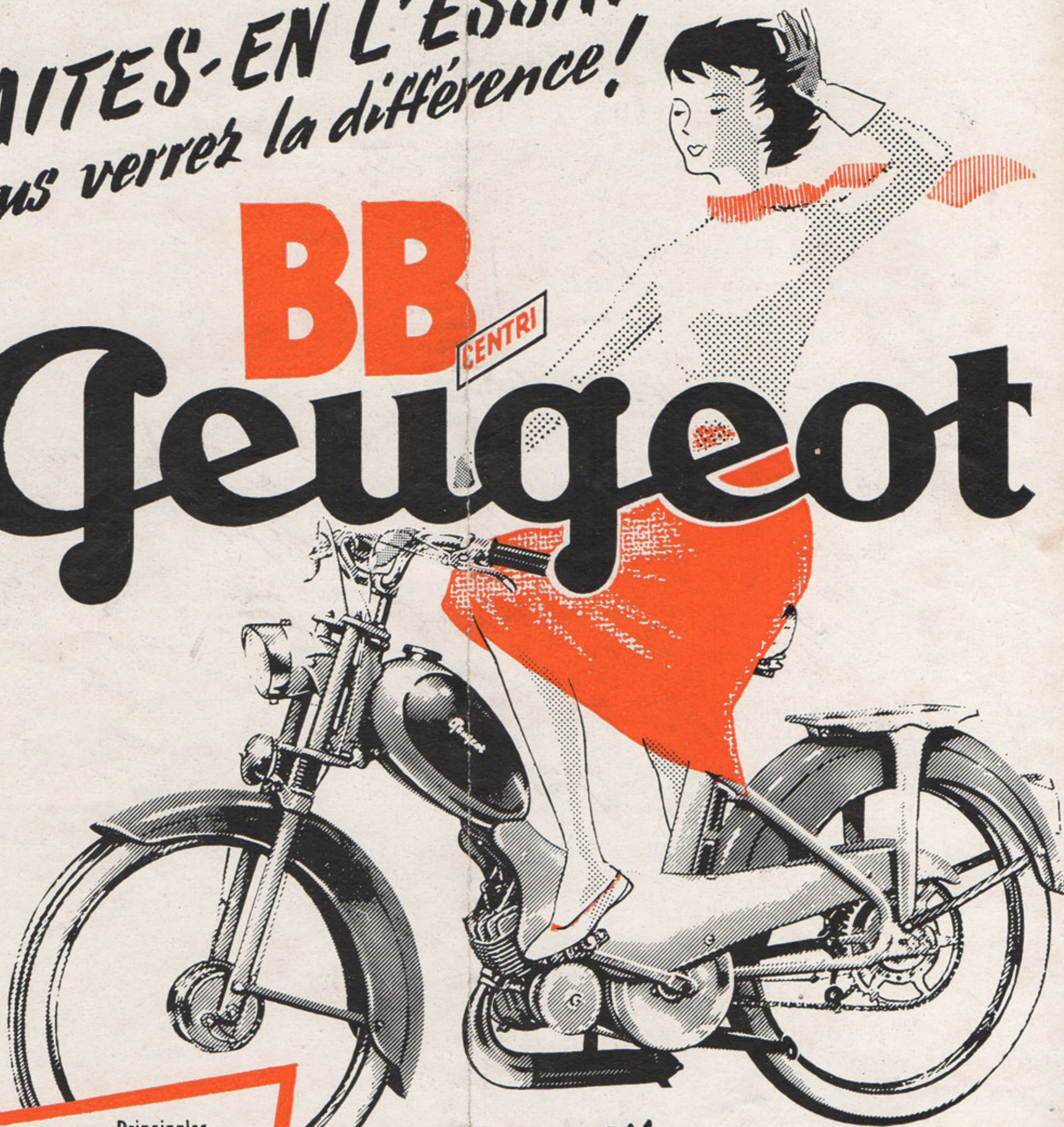


30^e
“BOL D'OR”

FAITES-EN L'ESSAI:
vous verrez la différence!



BB CENTRI Geugeot



Principales caractéristiques techniques :

- Embrayage automatique par coupleur à poudre absolument i-nu-sa-ble. Rien à régler, rien à graisser, rien à surveiller.
 - Cylindre aluminium chromé direct.
 - Embiellage à galets.
 - Admission d'air calme (prise d'air sous la selle).
 - Amortisseur de vibrations.
- Cadre d'une rigidité exceptionnelle et d'une grande robustesse assurant une tenue de route inégalée.

le nouveau

CYCLOMOTEUR AUTOMATIQUE A COUPLEUR AUTO-PROGRESSIF

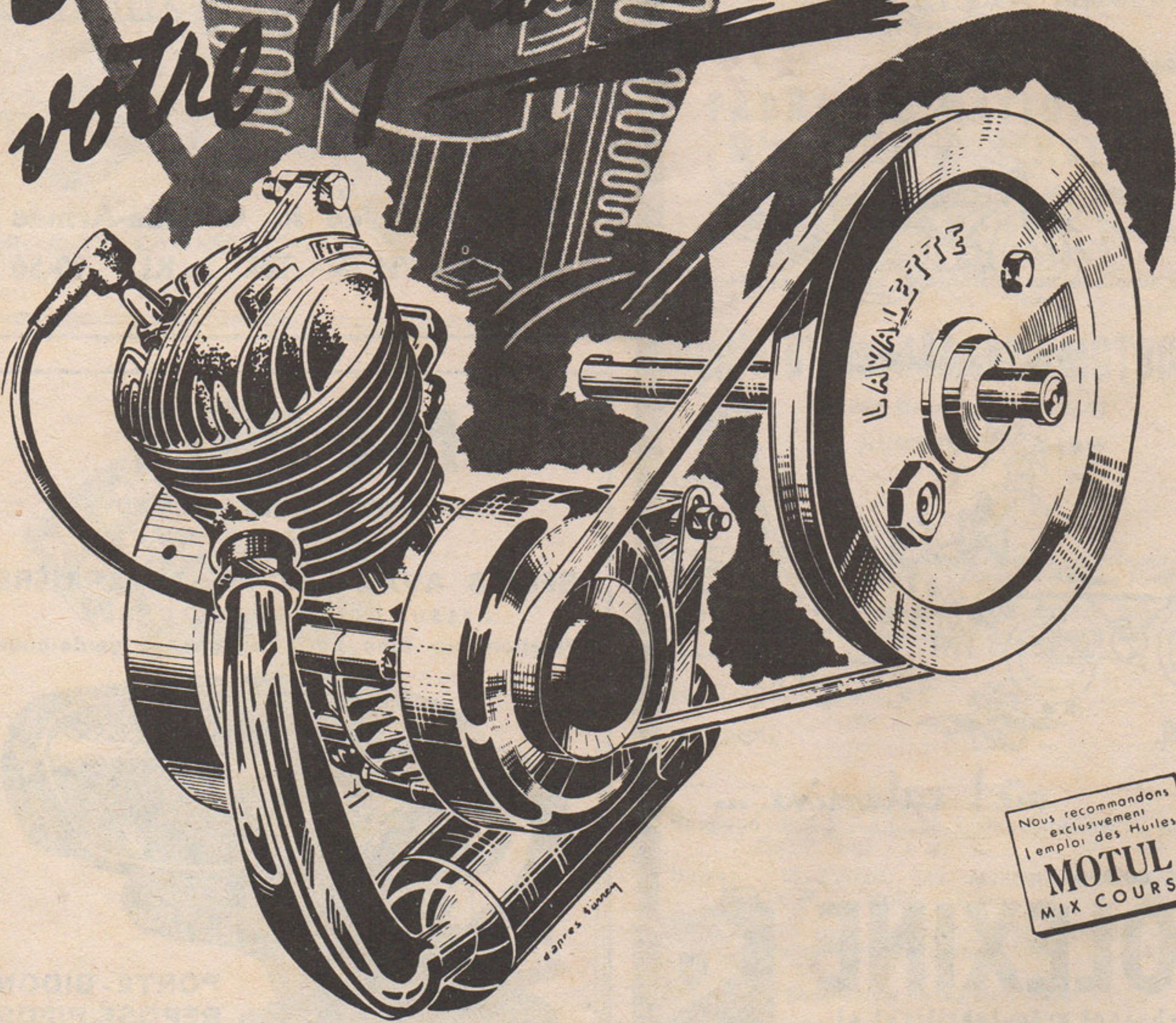
Il est impossible d'imaginer une conduite plus facile :

- Vous freinez, le débrayage est automatique.
- Pour redémarrer, vous accélérez et le BB se remet en marche sans à-coup et sans un coup de pédale.

AML 50³

MOTEUR 1 CV 8 AVEC EMBRAYAGE MULTIMATIC

*S'impose pour
votre cycle moteur*

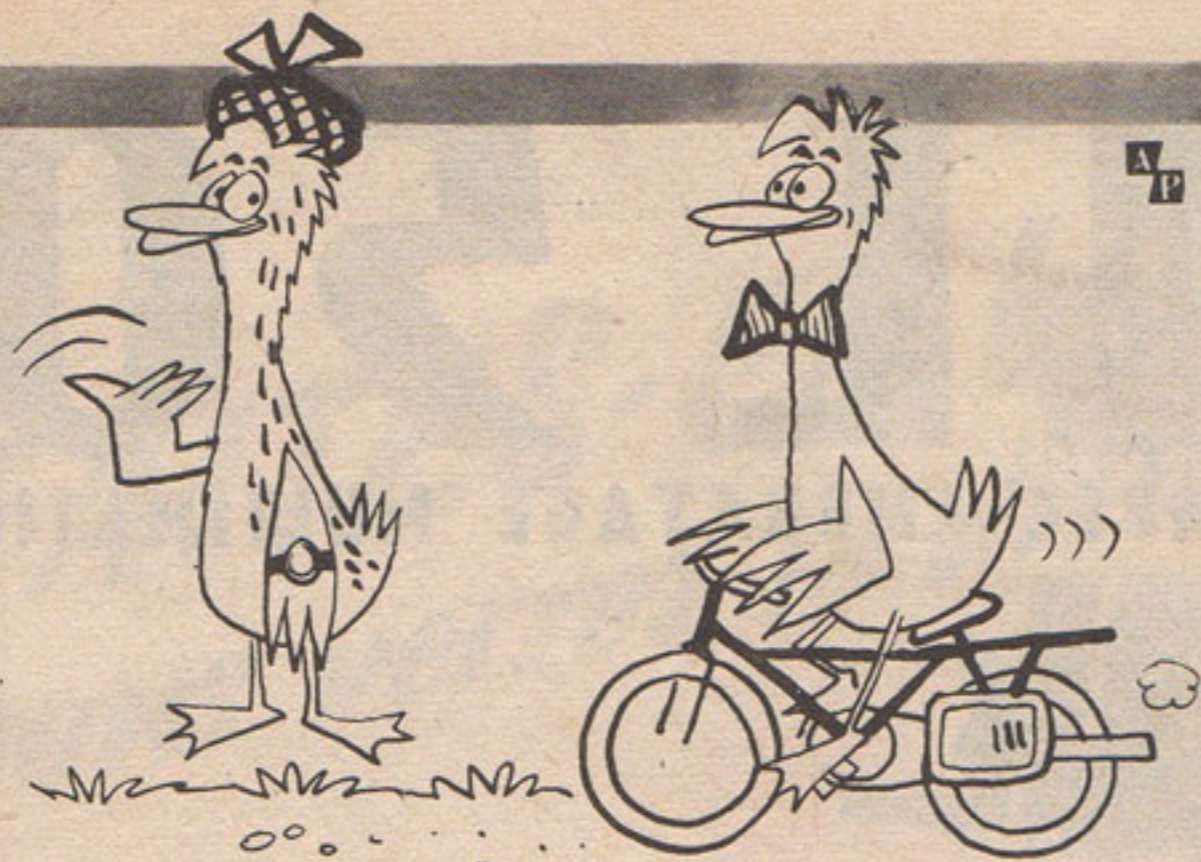


Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des Huiles
MOTUL
MIX COURSE

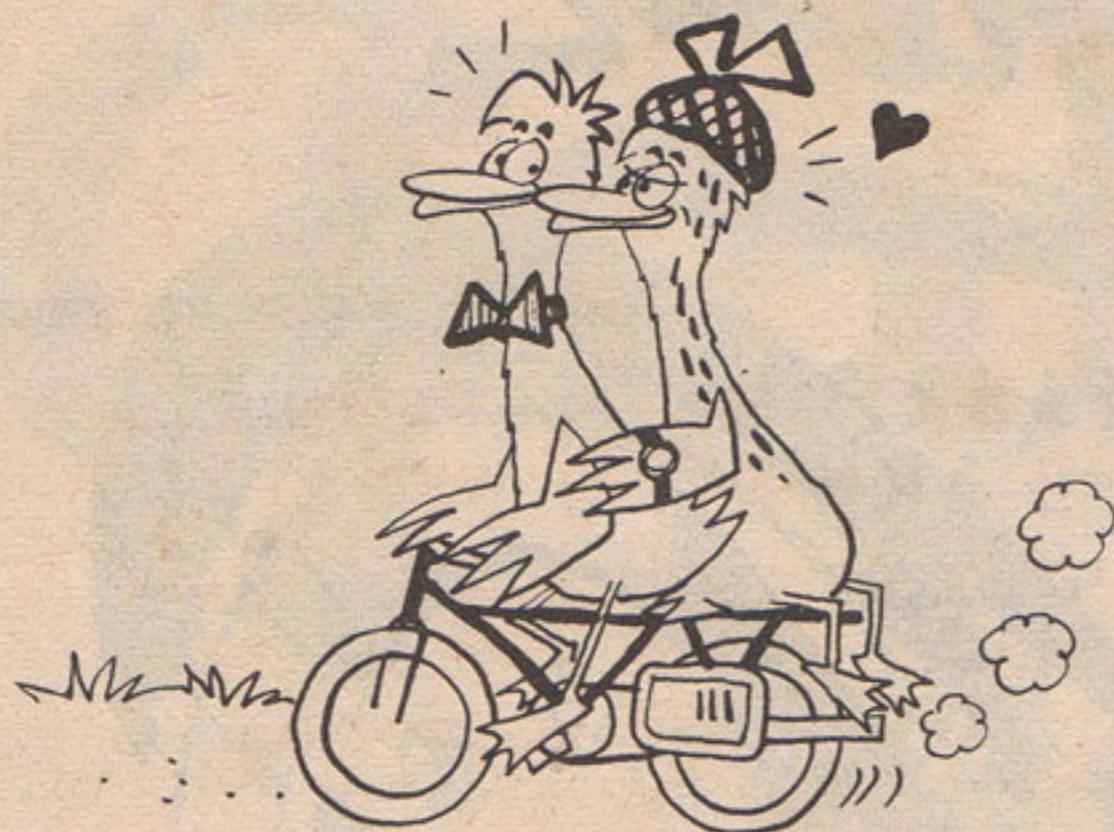


A. C. LAVALETTE

32, Avenue Michelet - SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60



l'amie cané ...



ma câline ...



aié! calamine ...

... tandis qu'avec

SOLEXINE

Carburant auto-lubrifiant et anti-calamine pour VELOSOLEX et autres 2 Temps...



pas de CALAMINE, pas de bougie encrassée, pas d'usure rapide ni de réparations coûteuses.

En vente partout

GNÔME & RHÔNE

TROPHÉE

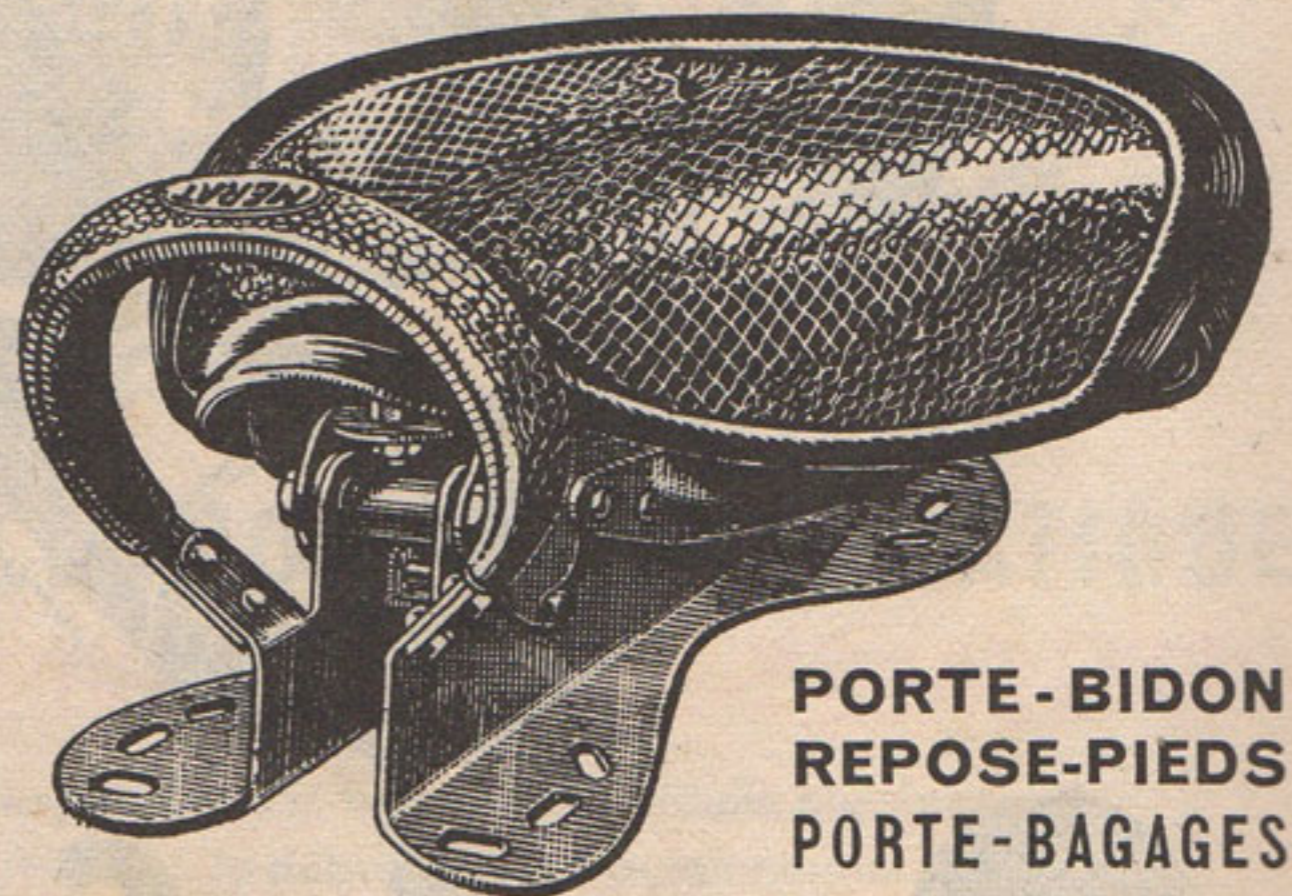
de la qualité française

49, avenue de la Grande-Armée
PARIS-XVI° — Tél. : KLÉ 90-56

MERAT

VOUS PRÉSENTE SES SPÉCIALITÉS
modèles brevetés S.G.D.G.

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
DESSUS DOUBLE CAOUTCHOUC
Fixation sur tous porte-bagages et garde-boue



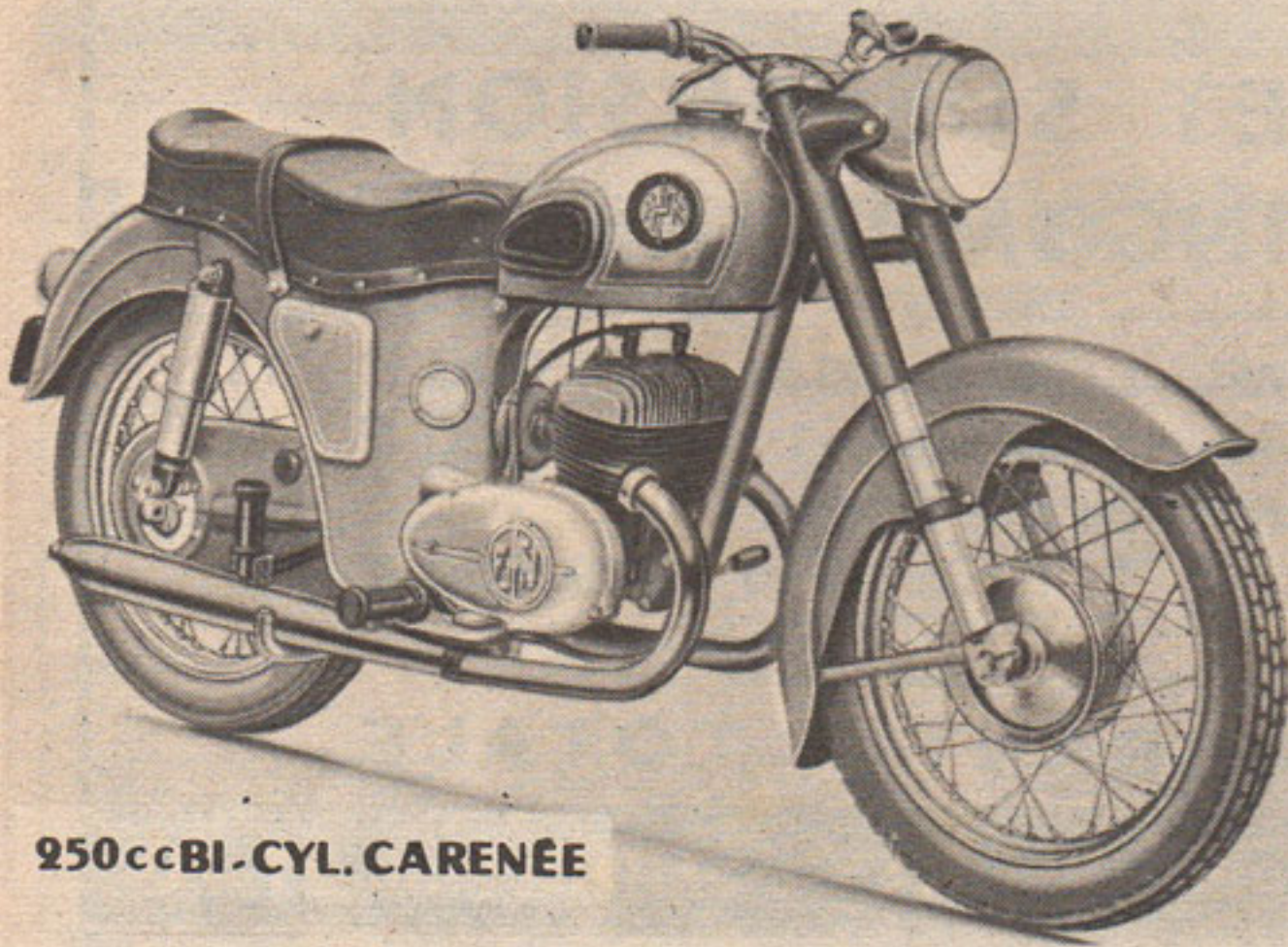
PORTE-BIDON
REPOSE-PIEDS
PORTE-BAGAGES

MERAT & C^{ie}, SURESNES (Seine)

TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18



**PRÉSENTE LA GAMME
DE SES MODÈLES
58**



250cc BI-CYL. CARENÉE

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES

(Fourches télescopiques
Selles doubles
Suspensions
arrières oscillantes)

**250 cc - 2 TEMPS
BI-CYL CARENÉE**
Vainqueur du Bol d'or 1957

250 cc Toutes catégories
à plus de 100 km/H
de moyenne
Prix - 297.500 Frs

350 cc CULBUTÉ
Prix - 265.000 Frs

450 cc CULBUTÉ
Prix - 285.000 Frs

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL

SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret
- NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE

Quelques agences régionales encore disponibles

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.)

**DES CONSEILS
PRATIQUES**

DES EXEMPLES

**DES CHASSES
VÉCUES...**

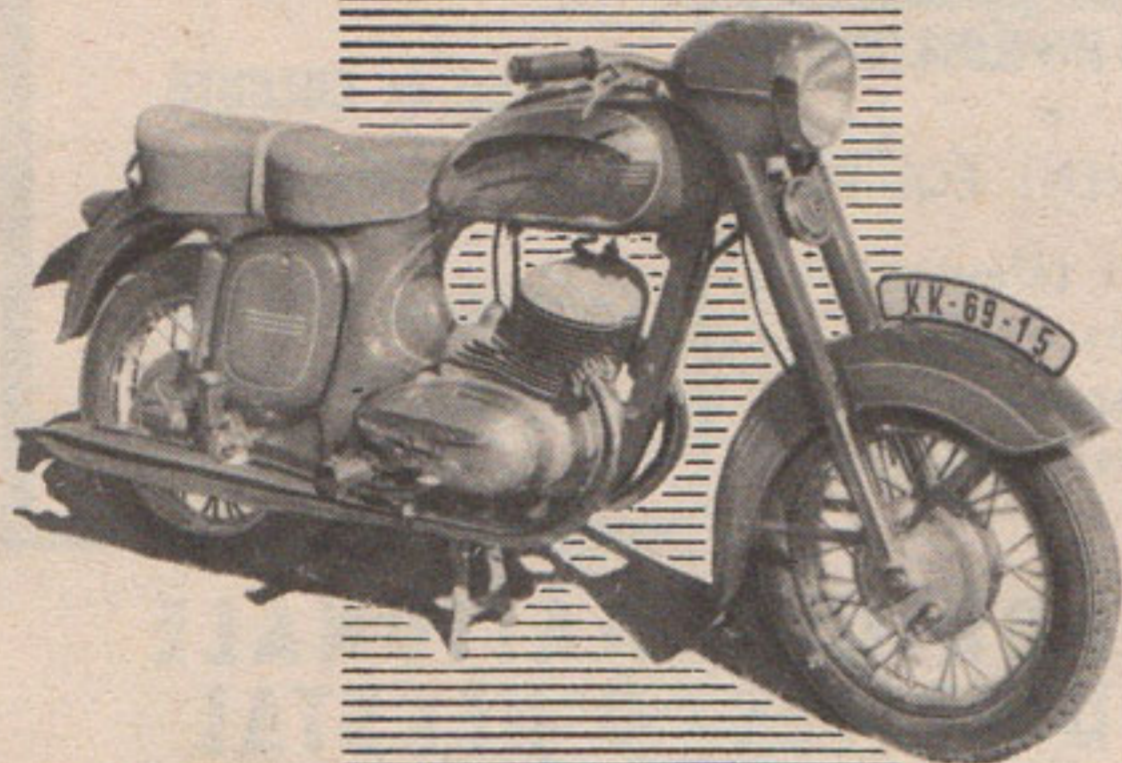
**REVUE
NATIONALE DE LA
CHASSE**

50f

**EN VENTE
PARTOUT**



*A puissance égale
la plus économique
à l'achat et à l'usage!*



**TENUE de ROUTE
ET SUSPENSION
INCOMPARABLES**

175 cm³	2 l 300 aux 100 km	210.000 F + T.L.
250 cm³	3 l aux 100 km	247.000 F + T.L.
350 cm³	une vraie bicylindre	
	3 l 1/4 aux 100 km	279.500 F + T.L.

(départ Paris)

CRÉDIT

REPRISES

GARANTIE TOTALE

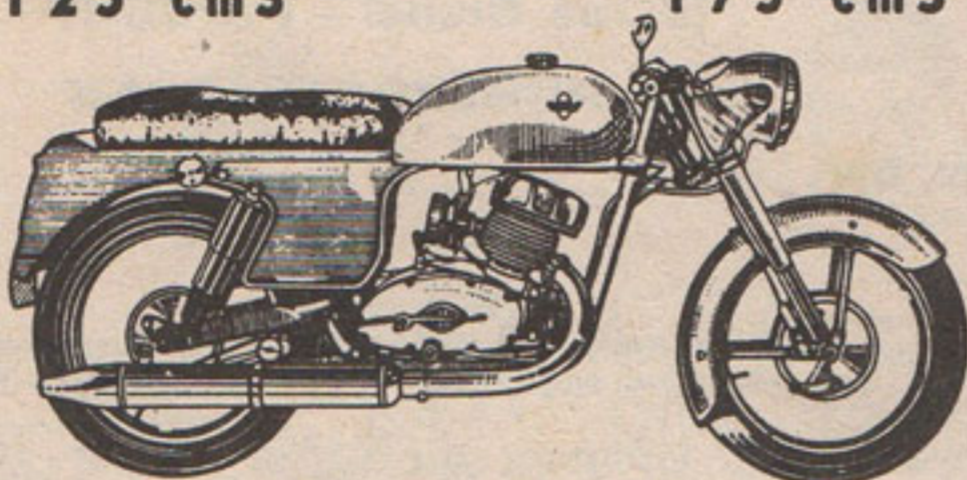
Agent Général, Ets Jacques POCH, 127, Av. de Neuilly, NEUILLY-s-SEINE - Mai. 61-70



**MOTOCYCLETTES MODERNES
DE GRAND TOURISME - HAUTES PERFORMANCES**

125 cm³175 cm³

MOTEUR
NERVEUX
FREINAGE
PUISSANT



TENUE DE ROUTE PARFAITE

DEMANDEZ NOTICE : CH. MOCHET

68, rue Roque-de-Fillol - Puteaux (Seine) Tél. LON. 07-25



ROD 88

GRIS - NOIR
BLEU - BLANC - VERT
COMPÉTITION
TOURISME
SCOOTER
CYCLO
AVIATION

BAMBI

Même Modèle
que le ROD 88
avec ou sans
Peau de Chamois

COLOMBES - CHA 49-09

MONITEUR

LUNETTE LÉGÈRE
POUR HOMME, FEMME, ENFANT
toutes teintes pour
CYCLOSCOOTER
MOTO

La lunette qui équipe les pilotes
des avions supersoniques

TOUTES NOS LUNETTES SONT A ÉCRANS INTERCHANGEABLES



AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Sault

Tél. DOR 49-42

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs



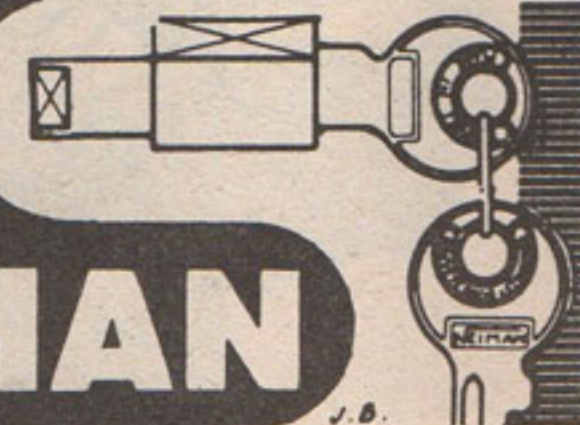
PARIS
XII^e

Le SCOOTER
MANURHIN

est équipé en série

de **NEIMAN**

L'ANTIVOL



AMAC

CARBURATEURS - GUIDONS - POIGNÉES TOUR-
NANTES - MANETTES - LEVIERS - TRANSMIS-
SIONS - ROBINETTERIE - ÉPURATEURS D'AIR, etc.

SOCOREX

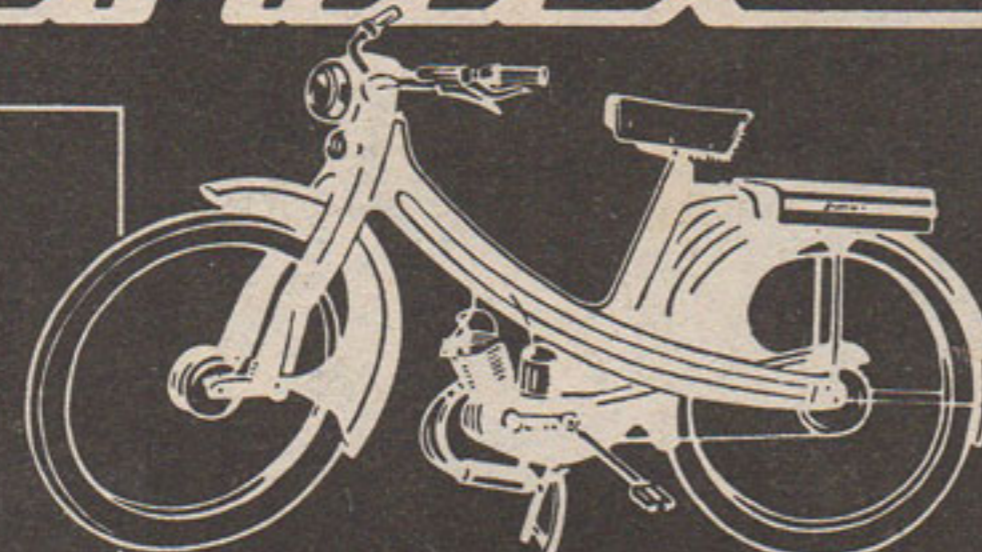
21, rue Collange
LEVALLOIS (Seine)
PER. 06-02

AMAL

CARBURATEURS MONOBLOC - Grand Prix
pour machines anglaises B. S. A. TRIUMPH, etc.
MANETTES - LEVIERS - POIGNÉES TOURNANTES

Scoutex SODIPA

- cadre tôle et tube
- moteur à chaîne unique
- 7 records du monde
- vente à crédit



26, RUE DESSEAUX, ROUEN - TÉL. + 71-79-59

LA MAISON DU VESPA
DISTRIBUTEUR OFFICIEL

Vespa 125 et 150 cm³
 Livraison immédiate
 Exposition permanente de 50 Vespa
OCCASION GARANTIE

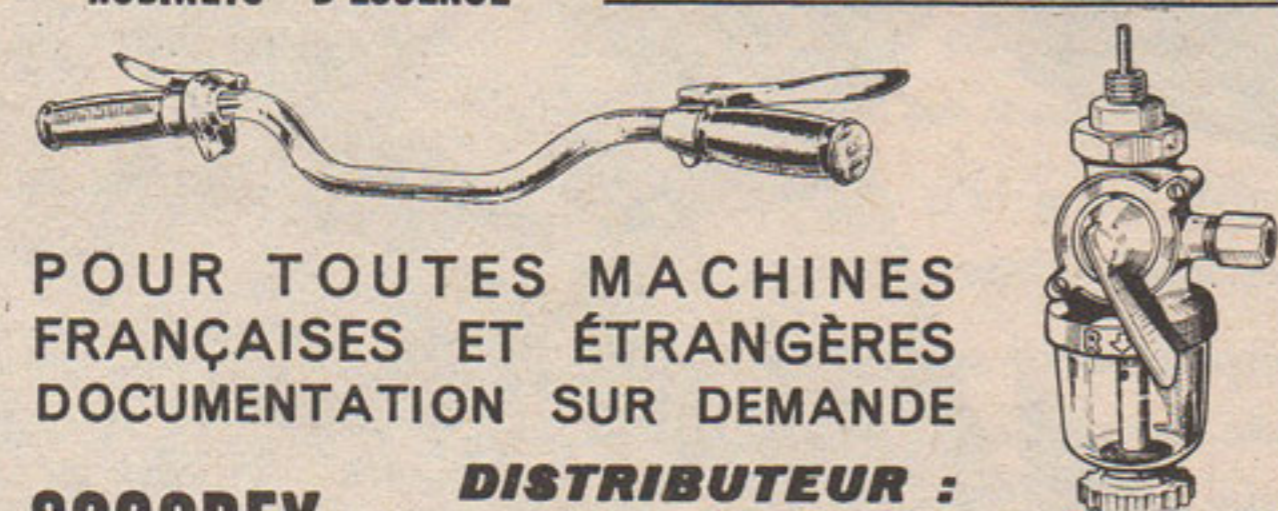
Le plus important stock de pièces détachées et accessoires Vespa

LOCATION SCOOTER
 94, rue Lauriston, PARIS-XVI^e — Tél.: KLE 33-99

GUIDONS pour Starlett, Pullman, etc

- POIGNÉES CHANGEMENT DE VITESSE
- ROBINETS D'ESSENCE

AMERO



POUR TOUTES MACHINES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES
 DOCUMENTATION SUR DEMANDE

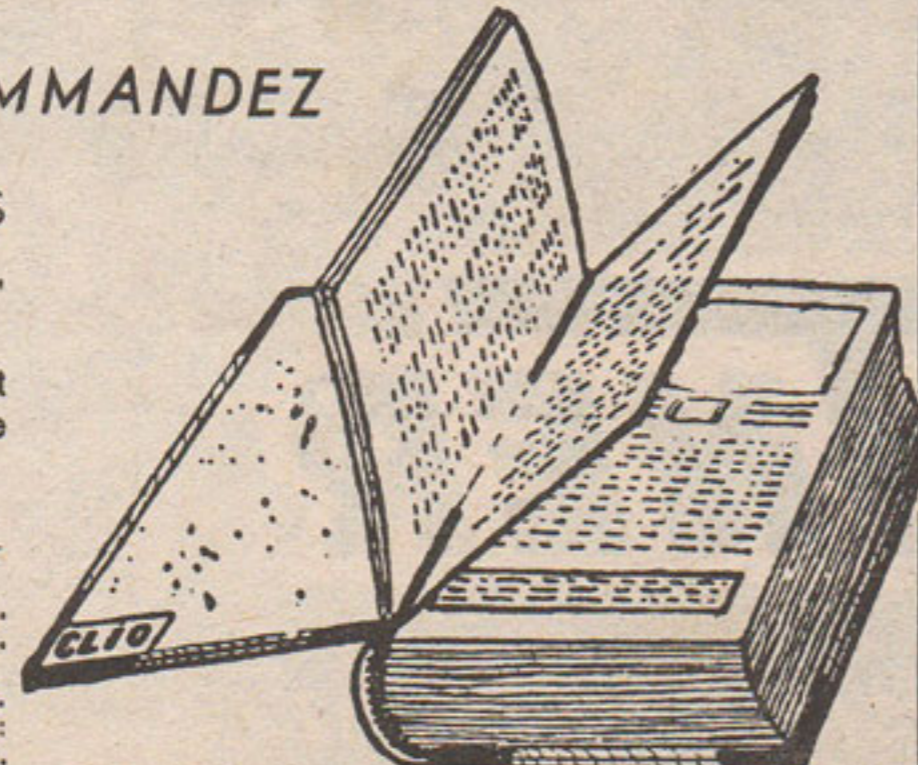
DISTRIBUTEUR :
SOCOREX, 21, rue Collange, Levallois (Seine) - PER. 06-02

COMMANDEZ

VOS RELIURES
 " MOTOCYCLES "

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

PRIX :
 Au bureau..... 380 fr.
 Envoi franco.... 450 fr.
 Envoi recommandé 500 fr.
 à verser au C.C. du Journal : Paris 2834-83 ou contre mandat.



Profitez de vos vacances



roulez sans souci...

CASTROL est là !

Vacances pour vous, mais pas pour votre moteur !
 Chaque jour vous roulez, parfois même lourdement chargé.
 Et vous prenez à peine le temps d'entretenir votre moteur 2 temps ou 4 temps comme vous le devriez.
 Vous le savez, mais vous restez très exigeant.

Vous pouvez l'être !
 Si vous faites confiance à CASTROL : vous roulez toujours tranquille.
 Votre garagiste vous le dira.

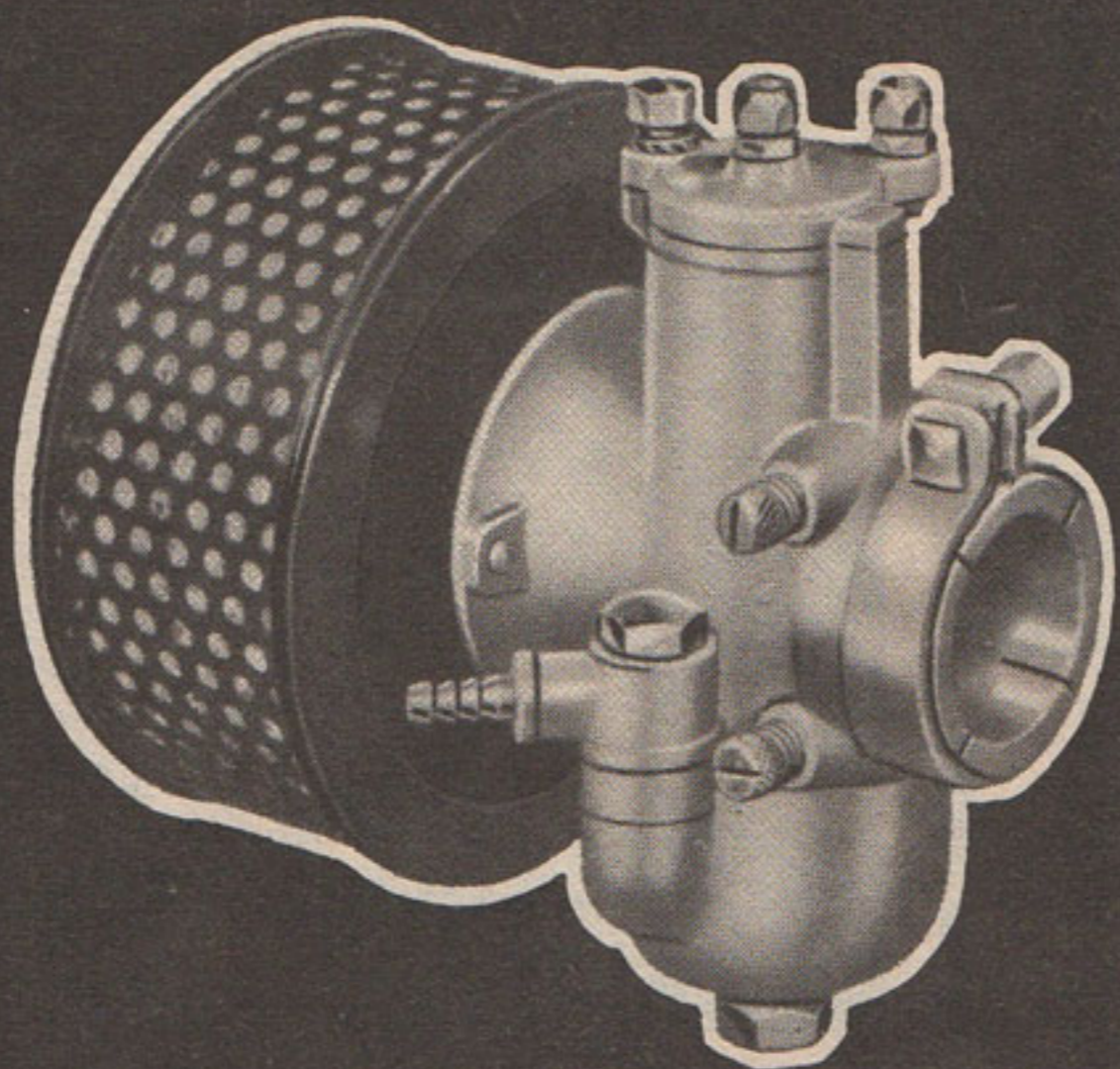
2 fois plus tranquille sur votre **2 temps :**
CASTROL SELF MIXING
 en bidons ou en doses, tellement plus sûr et plus pratique!



calculée éprouvée toujours perfectionnée

L'HUILE PAR EXCELLENCE

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°

M M O C H C L A S

Echobol

Du pétrole dans le vin blanc ?



Les quotidiens racontent qu'un habitant des environs de Nevers a remonté de son puits, au lieu d'une eau limpide, un liquide épais à très forte odeur de pétrole; pourvu que cette nappe souterraine et présumée pétrolifère ne gagne pas les réputés vignobles de la région! On y trouverait peut-être, par la suite, de l'essence à bon prix, mais que penser d'une bouteille de Pouilly au super? Mieux vaudrait que ces deux excellents carburants, à usage distincts ne se mélangeassent point.

Export, Import

Voici les statistiques d'exportation et d'importation pour le premier trimestre 1958.

Exportations.

Cyclomoteurs de moins de 50 cm ³	13.185
Motocycles de plus de 50 cm ³	3.628
AU TOTAL	16.813

Importations.

Cyclomoteurs de moins de 50 cm ³	239
Motocycles de plus de 50 cm ³	993
AU TOTAL	1.232

Les principaux pays importateurs sont par ordre :

Autriche, Grande-Bretagne, Allemagne avec respectivement, 386, 251 et 239 machines; derrière eux les autres producteurs étrangers n'ont pas introduit, chacun en France, plus de 50 machines.

On s'étonnera peut-être que notre chiffre d'exportation soit si élevé, par rapport à celui des importations, c'est que sont considérées comme exportées toutes machines sorties de la métropole, fussent-elles à destination des territoires de l'Union française.

Dunlop en deuil.

Nous avons appris avec regret le décès de M. Pierre Philippe, agent de publicité et Conseil de la Société des pneumatiques Dunlop. M. P. Philippe était entré chez Dunlop en 1919 et presque aussitôt lui fut confiée la responsabilité de la publicité qui prit, sous sa direction, une très large expansion grâce à des formules très expressives et très directes, et très souvent empreintes d'un humour qui n'en était pas le moindre attrait.

Nous adressons nos bien sincères condoléances à sa famille et à tous ses amis et collaborateurs de la Société Dunlop.

Bravo! monsieur Barrault.

M. Jean Barrault, fondateur de Baroclem, a été élu récemment Président du Syndicat des Fabricants d'accumulateurs (non alcalins).

Or, Baroclem a été, dès ses origines, une des premières fabriques d'accumulateurs à étudier très sérieusement le problème, alors complexe, des batteries pour motos, à une époque où celles-ci fixées au petit bonheur au-dessus de l'axe d'une roue arrière, sans suspension, devaient avoir des qualités vraiment exceptionnelles pour résister aux chocs et vibrations.

Baroclem a fait également beaucoup pour le sport motocycliste; son assiduité au Bol d'or, où il n'hésitait pas à dépanner tous ceux qui avaient des difficultés d'éclairage, en est une preuve.

Cette distinction consacre les efforts, la ténacité et la réussite d'un homme vraiment capable.

Il y a aussi des motophobes en Belgique.

Notre ami J. Garnier a découvert chez un papetier de Paris, cette carte postale « printed in Belgium » qui, si nous comprenons bien la légende, présente la moto comme un des meilleurs moyens de voguer rapidement vers l'autre monde.

Quant à la valeur artistique de ce chromo, mieux vaut n'en pas parler.

M. J. Garnier accompagne cet envoi d'un commentaire que nous faisons volontiers nôtre: « Je ne trouve pas cette carte très encourageante pour nos amis les engins à deux roues »...

« La Journée sans accident ».

Organisée chaque année par la Prévention routière, la « Journée sans accident » prévue en 1958 pour le samedi 17 mai, n'a pu être organisée, tout au moins en France.

On sait que cette manifestation qui fait appel à la prudence, à la courtoisie des conducteurs et au respect du Code de la Route nécessite, pour que même les cinglés obéissent aux règles élémentaires, un service d'ordre considérable et que les résultats se révèlent encourageants.

Mais cette année, police et gendarmerie étaient, à cette date, et en raison des événements politiques, mobilisées pour d'autres missions de surveillance.

La Prévention routière tirera-t-elle des conclusions de cette journée « comme les autres » par rapport à la « Journée sans accident » de 1957? Il y aurait peut-être un intéressant rapprochement à faire.



Chiffres comparés

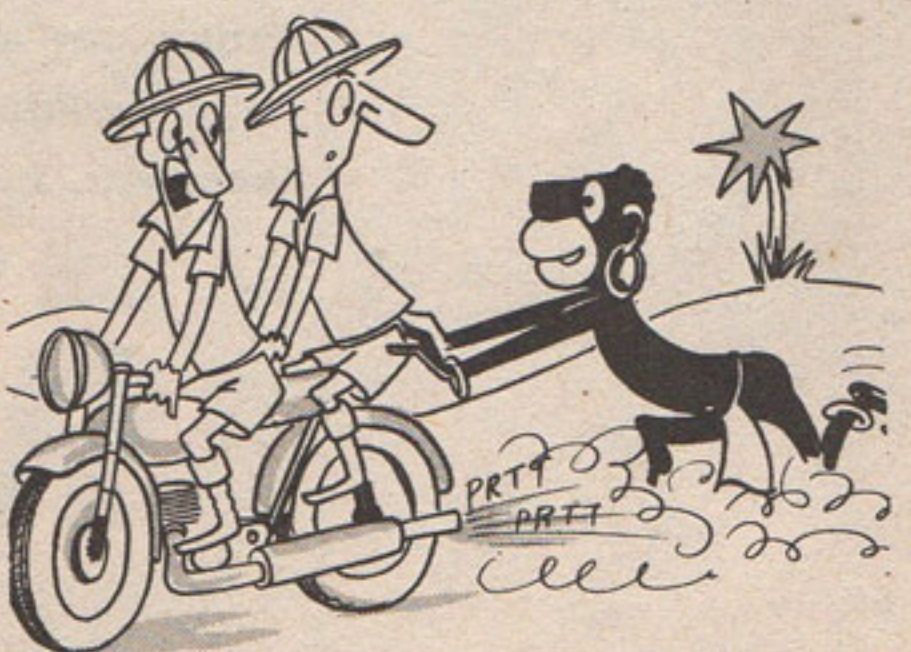
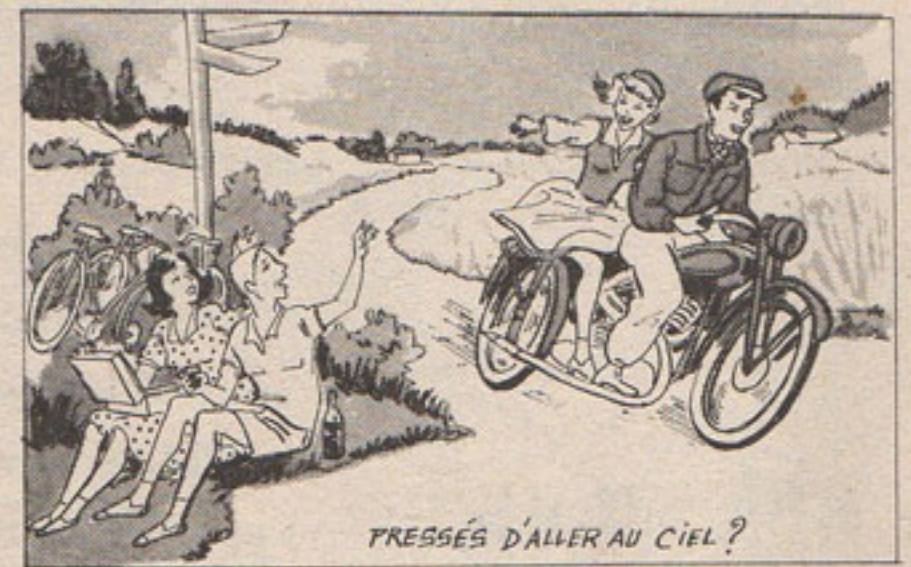
Il est sorti en janvier, 76.985 cyclomoteurs, 79.637 en février, 83.852 en mars, 91.301 en avril soit une progression de plus de 14.000 machines au cours de ces quatre premiers mois.

Par contre si les scooters de 50 à 125 se maintiennent, les vélomoteurs ont subi une nouvelle régression de près de 1.600 unités.

La progression des moins de 50 cm³, la glissade sans rétablissement prévisible des 50 à 125 démontre bien que la contrainte du permis, l'arbitraire de la T.V.A. de luxe et le taux sans cesse majoré des assurances finiront bien, comme nous et bien d'autres l'avions prévu, par ruiner cette industrie qui naguère pouvait encore revendiquer, dans son domaine, le record mondial de la production.



Ah! je t'en prie ne t'agrippe pas comme ça.



Essaie de lui faire comprendre que nous avons démarré, et qu'il n'a plus besoin de pousser!

M M O C Y C L E S

Echobol

Les petits cubes en Belgique.



Le cyclomoteur connaît aussi une grande vogue en Belgique; plus de 80.000 cyclos y ont été vendus en 1957 si bien que le parc belge, pour cette seule catégorie, est passé de 188.371 à 268.503, soit une augmentation de plus de 80.000 en un an.

Outre les firmes nationales, diverses marques étrangères sont appréciées de nos amis belges, dont Motobécane, avec ses différents types de Mobyettes, et Velosolex pour la France, pour ne citer que les deux plus répandues.

Un beau triplé Terrot.

Un bref télégramme, mais éloquent, nous a annoncé une triple victoire de Terrot :

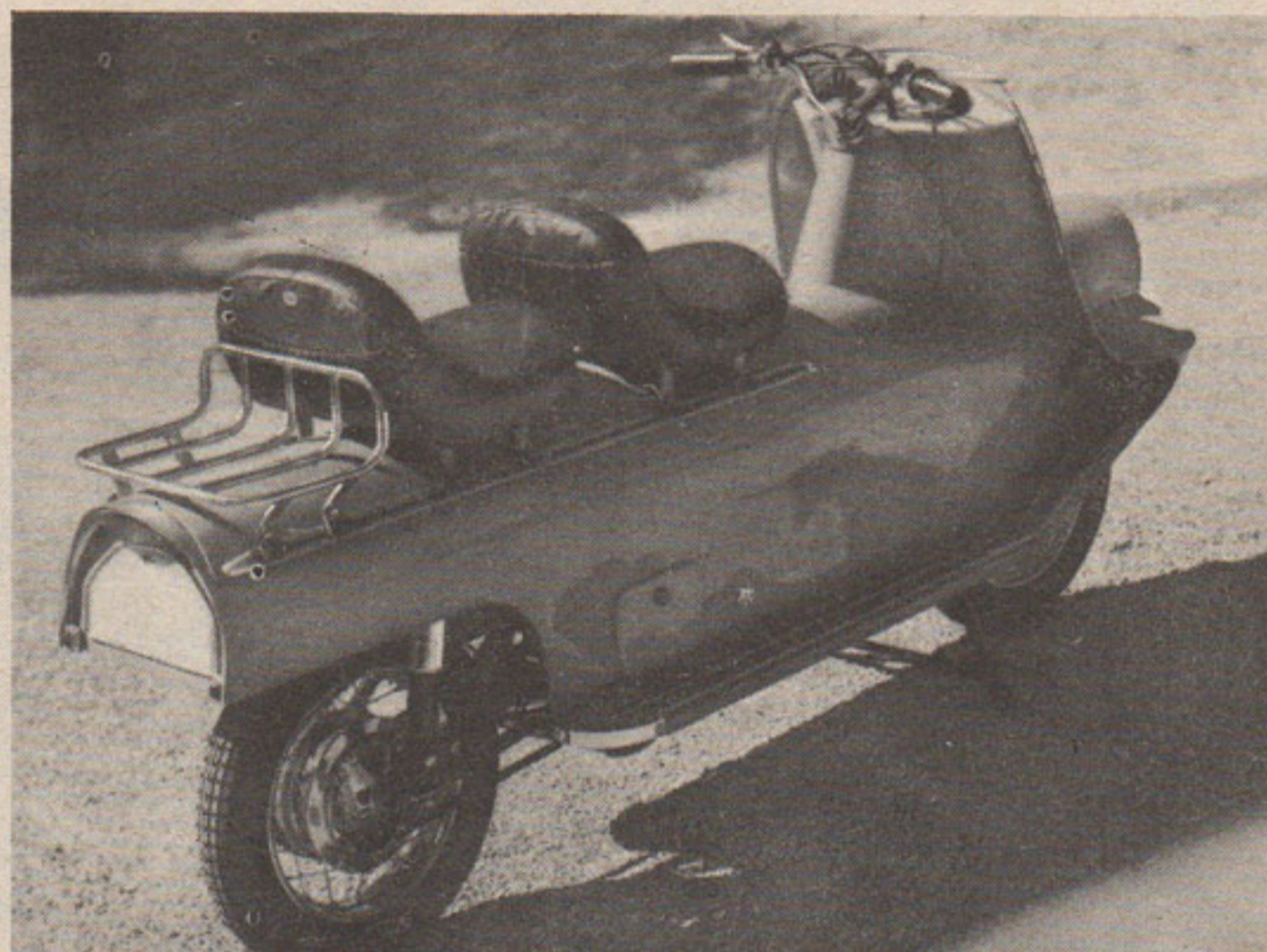
En 175 cm³, série : 1^{er} Meyrand sur la « Rallye » dans la côte Laffrey.

En 125 cm³, série : 1^{er} Perez sur la « Tenace » au Grand Prix de vitesse, quai Alger, et dans la même épreuve, 1^{er} Perez sur la « Tournoi » en 175 cm³ série.

Terrot nous avait laissé entendre que ses récents modèles de série étaient capables d'excellentes performances... en voici une preuve irréfutable.

Rallye de Printemps de Bourg-en-Bresse. MM. Pessey et Conté.

La Montesa, modèle à « carrosserie autoportante », va bientôt être construite en grande série.



Pour la Défense du « deux-roues », l'opinion de M. Pierre Armand.



Notre lecteur, M. Pierre Armand, à la suite de notre campagne pour la défense du motocyclé, nous donne son opinion et émet, en matière d'assurances, des suggestions étayées

par des exemples puisés à bonne source.

M. Armand préconise une « Mutuelle ». Nous rappelons que la F.F.M. s'est intéressée à la question; nous avons d'ailleurs fait état dans le précédent numéro de l'avancement de ses travaux.

Voici ce qu'entre autres, écrit notre lecteur, car il parle également de la circula-

tion, autre sujet sur lequel nous reviendrons une autre fois.

Motard depuis trente ans et lecteur de *Motocycles* depuis toujours, permettez-moi de vous féliciter pour votre article « La défense du deux-roues ».

Vous résumez ainsi la pensée de tout le monde motocycliste et je suis certain qu'avec votre appui, nous trouverons la solution du problème.

1^o *L'assurance trop chère* car, ainsi que vous le dites, nous causons rarement des dégâts à autrui. Personnellement en trente ans je n'en ai jamais causé, et aucun des motocyclistes que j'ai connus non plus. Ce qui ne veut pas dire que l'assurance soit inutile. Je suis partisan de l'assurance obligatoire, mais *proportionnée au kilométrage*. Soit sur l'essence, ou par la vente dans les bureaux de tabacs d'une vignette datée, valable un jour, deux ou plus jusqu'à un mois.

Exemple : en entrant en Suisse on paie 300 francs (3 francs suisses) et l'on est assuré trois mois. Ceci intéresse les gens qui ne sortent que quelques dimanches et aux vacances, et il y en a beaucoup dans ce cas.

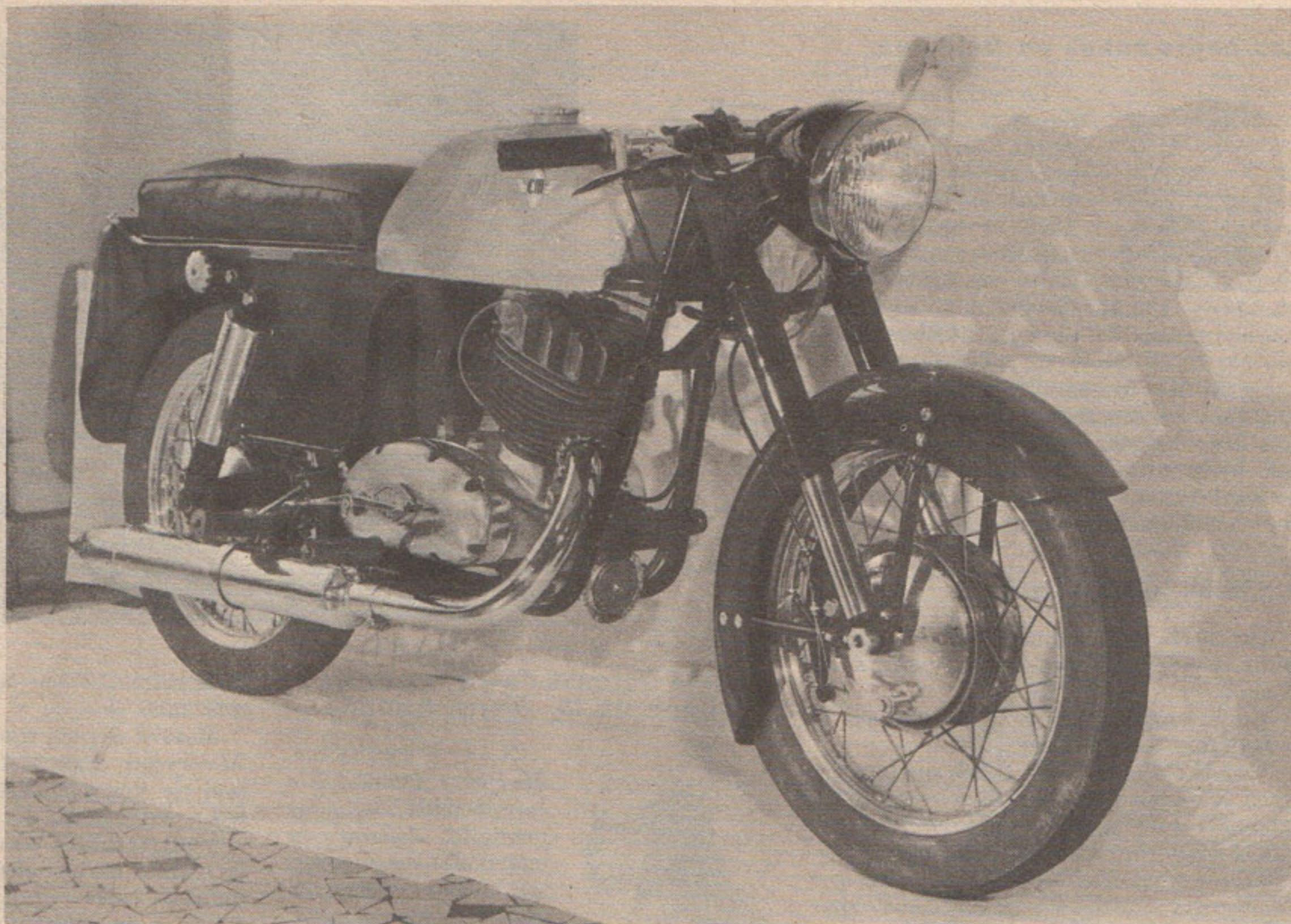
Les Compagnies d'assurances ne veulent donner aucune statistique sur les primes encaissées et les sinistres réglés, à notre sujet. Ce qui démontrerait la différence en leur faveur.

N'y aurait-il pas moyen de créer une mutuelle motocycliste, sous votre égide ou celle d'une association motocycliste? Pour le paiement d'une prime bien moins chère, nous serions assurés et une partie des bénéfices nous donnerait des moyens de défense. En prenant le chiffre de 2 millions d'assurés avec une prime de 20.000 francs ceci donne 20 milliards. Avec cela il serait possible de régler quelques sinistres.



ESSAIS *MOTOCYCLES*

LA 175 C.M.S.



LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR :

*Machine de grand tourisme
de caractère sportif.*

Vitesse : 110 km/heure.

Prix : 252 000 fr. + taxes.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Partie cycle.

La 175 C.M.S. est pourvue d'un cadre en tube extrêmement rigide. Inspiré du dessin de M. Mac Candless qui fait merveille sur les Norton, il offre pour une 175 toutes les garanties de robustesse et de tenue de route. Ce double berceau dont les tubes se croisent sous la direction permet l'utilisation d'un réservoir à fond plat, qui donne une grande contenance (17 litres) pour des dimensions extérieures assez réduites.

La fixation du réservoir est très simple, celui-ci se trouve posé sur caoutchouc et verrouillé par la partie arrière amovible qui comporte la selle et le garde-boue. Deux gros écrous molletés permettent le démontage rapide de cette pièce, ainsi que des fiches bananes pour les connexions électriques. Le réservoir et l'arrière

LES machines de sport faisant l'objet d'une certaine demande de la part de la clientèle jeune, les Établissements MOCHET présentent une 175 cm³ équipée d'un moteur Ydral. Cette motocyclette peut, suivant son équipement et ses réglages figurer honorablement dans les diverses compétitions de tourisme et de sport.

déposés, nous avons librement accès au moteur ainsi qu'au volumineux coffre à outils.

A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques. Pour l'arrière, un bras de suspension monté sur bagues bronze, comprime des éléments Newton.

Les freins centraux en alliage léger fretté ont des diamètres différents. Pour l'avant, les constructeurs ont adopté 170 mm et 150 mm pour l'arrière, ce qui répond parfaitement aux besoins de la circulation actuelle. Les roues de 16 pouces à jantes en duralumin, sont équipées de pneus de 2,75 × 16 à l'avant et de 300 × 16 à l'arrière. Le moyeu postérieur est à broche.

Le guidon sport est réglable verticalement et horizontalement afin d'obtenir la position désirée pour chaque pilote. Suivant leur utilisation, ces machines peuvent être pourvues d'un équipement conforme au goût du client, la fabrication en petites séries autorise des libertés qui seraient incompatibles avec de grosses productions:

Le moteur.

Le moteur est un Ydral du type A.J. 55 deux temps, double transfert, à cylindre fonte et mono échappement.

La culasse hémisphérique est en alliage léger. L'alésage de 62 mm et la course de 57,8 mm nous donnent une cylindrée exacte de 174 mm. Avec un rapport volumétrique de 7,8 à 1, la puissance à 5 000 tr/mn est de 12,3 cv. Le régime maximum approche 6 600 tr/mn. Le piston plat comporte deux segments de 3 mm. Cylindre et culasse sont fixés par quatre colonnettes. Le constructeur équipe ses moteurs d'un carburateur Zénith de 22 mm de passage. L'embellage spécialement renforcé est extrêmement robuste, des arbres de 25 mm tourilonnent sur trois roulements dont deux sont placés côté transmission. La bielle tourne sur une double rangée de galets séparés par une rondelle.

La boîte de vitesse à quatre rapports, fait bloc avec le moteur. Le mouvement se trouve transmis par une chaîne.

Le disque du sélecteur actionne deux fourchettes qui déplacent les baladeurs assurant la rotation des trains de pignons sur leurs arbres cannelés. Voici les rapports finals : 1^{re} vitesse, 1 à 17 ; 2^e, 1 à 14 ; 3^e, 1 à 9 et 4^e, 1 à 7 environ.

L'embrayage, qui comporte cinq disques dont trois sont garnis de liège, travaille dans l'huile.

L'allumage et l'éclairage sont assurés par un volant magnétique de 12 V qui travaille sous carter.

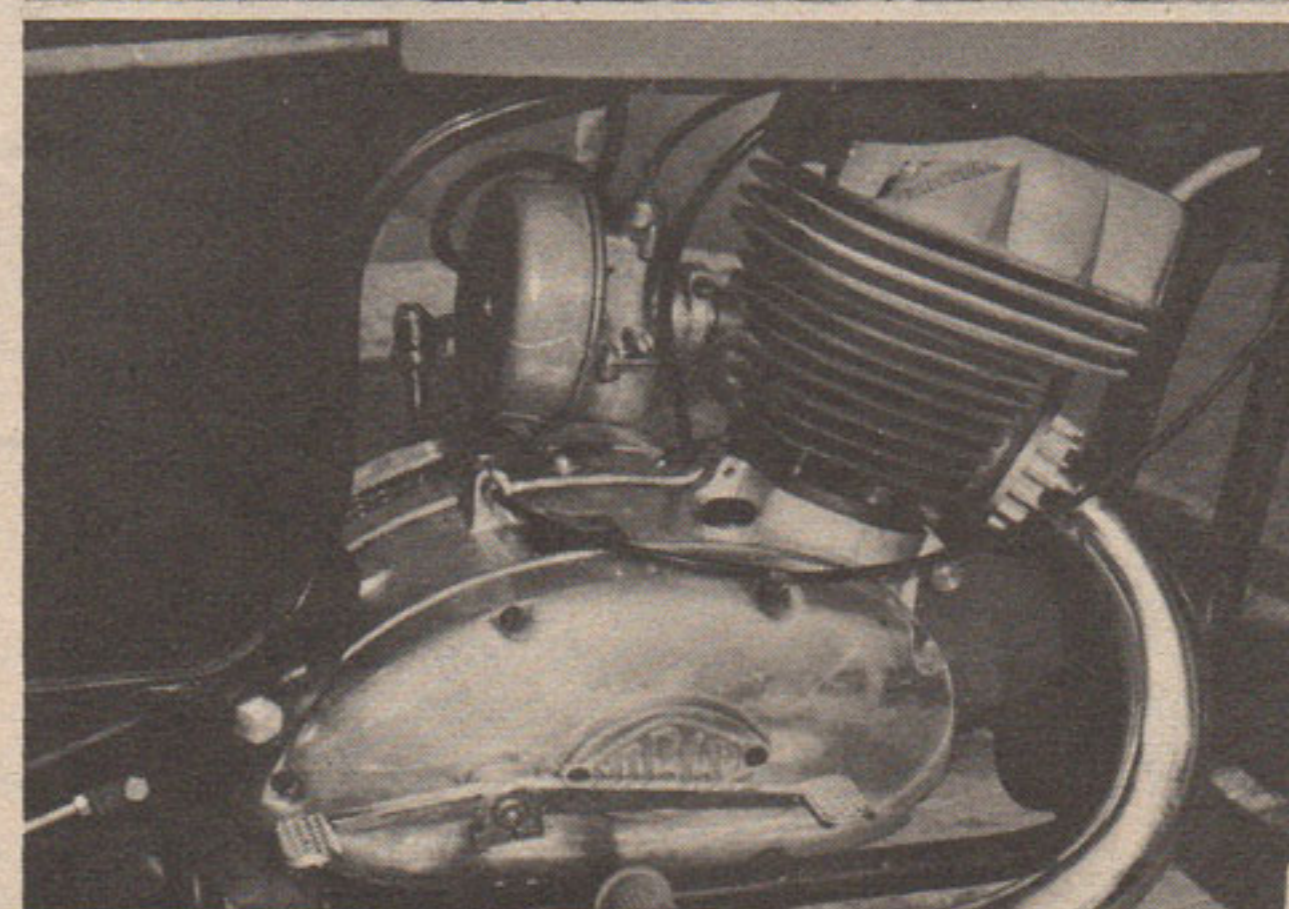
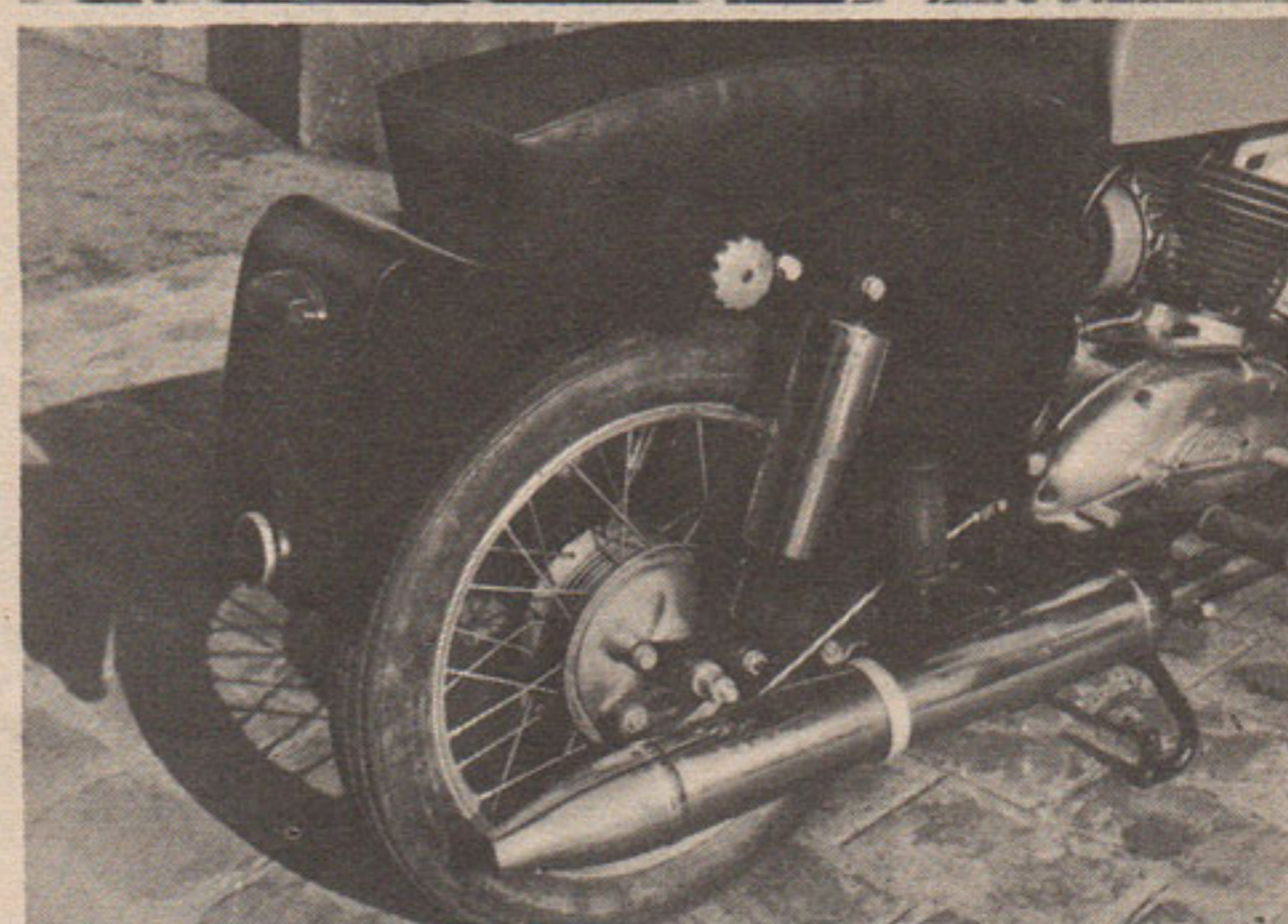
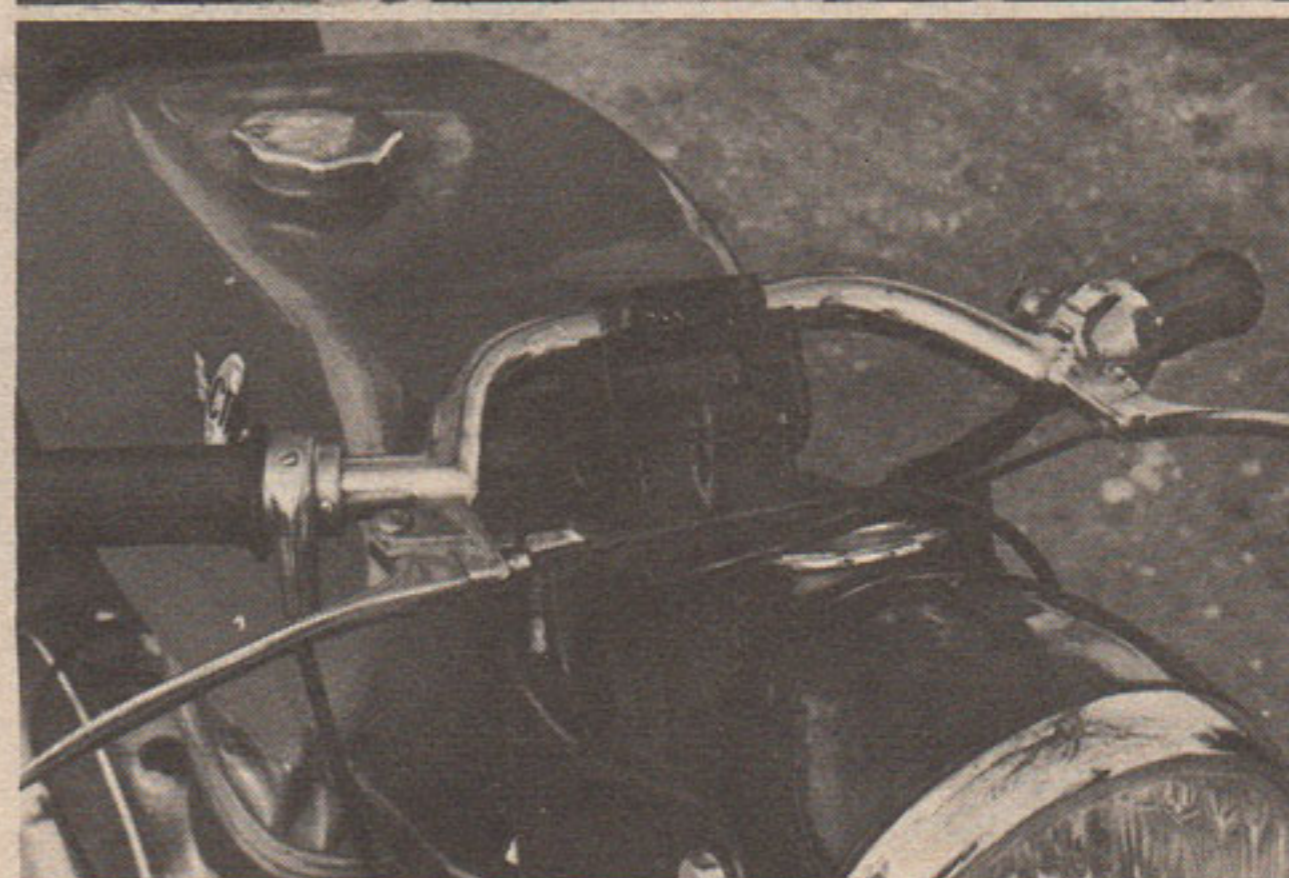
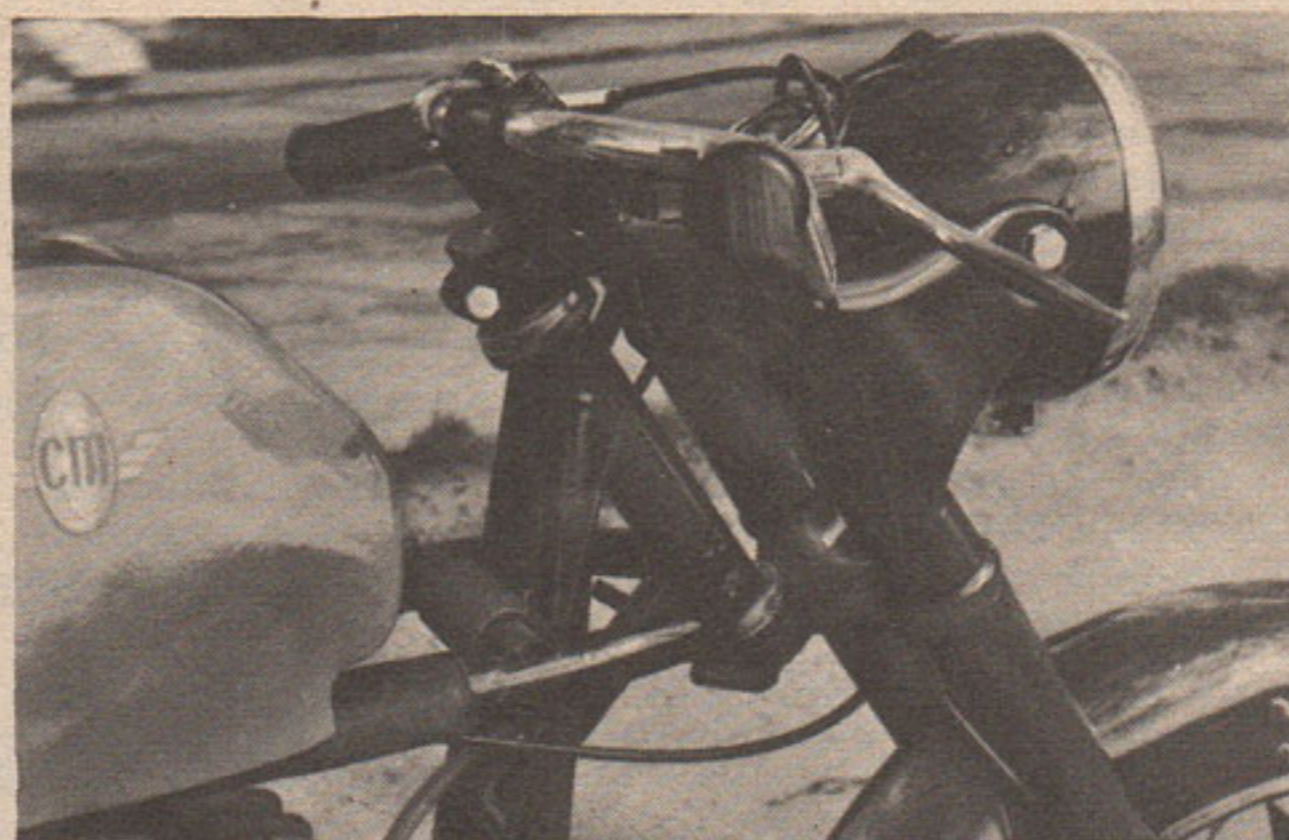
Essai.

La C.M.S. a été dessinée pour aller vite, c'est pourquoi on a prévu des petites roues afin de réduire le maître couple. Nous avons affaire à une machine extrêmement basse, dont l'axe moteur est placé légèrement au-dessus de celui des roues. La présentation générale est inhabituelle. Le réservoir, le garde-boue arrière et la selle s'écartent, en ce qui concerne la ligne, des normes utilisées jusqu'alors. Une finition un peu plus poussée dans le détail ne serait pas pour déplaire. Par contre, les accessoires utilisés ont été choisis pour leur efficacité. Les roues à jantes dural ont reçu des moyeux freins puissants, le pot d'échappement 1 ter assure le silence et une parfaite évacuation des gaz. Les éléments de suspension Newton à amortisseurs hydrauliques bénéficient de la technique voiture et permettent un usage prolongé sans défaillance. Le phare de 180 mm de diamètre donne un éclairage puissant. Ces différents points confèrent à la C.M.S., confort, sécurité et robustesse.

Etant de petite taille, la position nous convient, les repose-pieds sont haut placés, il est possible de virer très penché sans pour cela accrocher la béquille ou le

De haut en bas :

Le réservoir est déplacé, montrant la structure du cadre. La potence permettant de régler la position du guidon. A l'arrière on peut voir le généreux silencieux 1 ter, les amortisseurs Newton et la curieuse plaque de numéros. Le carburateur Zénith et son nouveau filtre à air.



pot d'échappement. Le guidon étroit bien en main comporte à droite, une poignée tournante à tirage rapide et à gauche, une poignée bloc groupant les commandes des phares et lanternes, les boutons d'avertisseur et de mise à la masse.

Dès le départ on est surpris par l'importance de l'angle de chasse qui donne une certaine lourdeur à la direction ce qui est rare pour une machine pesant à peine 100 kg. La tenue de route, par contre, est impeccable à toutes les allures. Notre machine d'essai comportait des pneus Michelin qui, moins plats que les Englebert ne roulent pas dans les courbes, mais ne sont pas plus sûrs par temps humide.

Les suspensions sont bonnes du fait de la qualité des amortisseurs hydrauliques et les freins s'avèrent très puissants.

Le moteur Ydral, bénéficie pour chaque machine d'une mise au point spéciale qui assure une constance dans les performances pour tous les véhicules livrés. Les reprises sont vigoureuses et les vitesses passent impeccablement, il est agréable d'utiliser les intermédiaires dans les parcours accidentés. Le silence d'échappement fait d'ordinaire ressortir les bruits d'aspiration de l'admission mais grâce au nouveau filtre silencieux qu'équipe le carburateur Zénith, la C.M.S. est peu bruyante.

La consommation est comme pour tous les moteurs à deux temps extrêmement variable. Jusqu'à 85 km/h nous ne consommons pas 4 litres aux 100 km. Dans les vitesses supérieures à moins d'adopter une position effacée la dépense prend des proportions plus grandes. Pour pouvoir obtenir une vitesse de pointe élevée, les constructeurs ont adopté une démultiplication finale assez longue qui oblige en position normale, le pilote à ouvrir la poignée de gaz de façon plus prolongée.

Nos essais à Montlhéry se sont effectués par un temps frais mais avec un vent soufflant par rafales de 7 m/s. Avec les réglages du constructeur nous avons obtenu, sur l'anneau de vitesse 1 mn 31 s 4/5 soit une moyenne de 99,930 km/h en position normale. On peut dire qu'avec un vent de force moyenne la C.M.S. fait 100 km/h; ce qui la classe parmi les 175 cm³ françaises rapides.

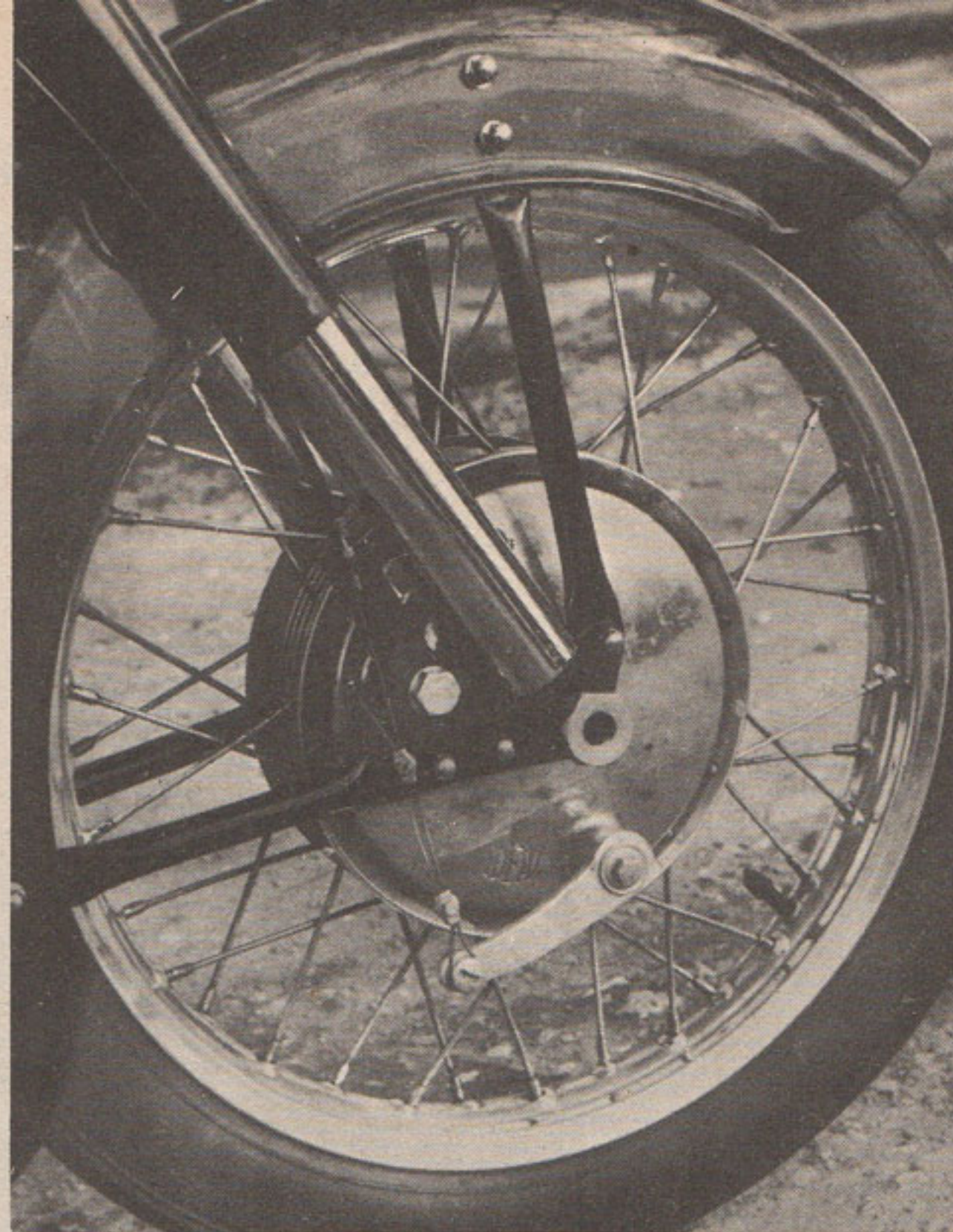
En position effacée, nous obtenons 1 mn 20 s 1/5 soit 114,384 km/h. Sur le circuit routier de 9,500 km, le

Conclusion

La 175 C.M.S. est une machine intéressante du fait des soins apportés par le constructeur, à la mise au point du moteur. Elle bénéficie d'une certaine robustesse, jointe à une bonne tenue de route et à un freinage excellent. D'autre part, l'éclairage est très puissant; le Bol d'Or vient d'illustrer cette qualité. Par contre, nous souhaiterions un peu plus de finition dans le détail et l'adoption d'une ligne un peu plus séduisante. Une petite révision de l'épure de direction permettrait d'adopter un angle de chasse qui autoriserait une maniabilité plus grande, appréciable surtout pour l'usage urbain.

La C.M.S. présente des solutions ingénieuses, simples et pratiques, de plus la possibilité de l'équiper avec le moteur Ydral sport à cylindre aluminium, permettra à ses utilisateurs de pratiquer la compétition avec le minimum de frais.

André NEBOUT.



Le frein idéal de 170 mm de diamètre.

meilleur tour fut bouclé en 6 mn 9 s 1/5, moyenne : 89,525 km/h.

Cette moyenne obtenue avec une conduite de touriste rapide démontre les qualités d'accélération, freinage et de tenue de route de la machine.

Les accélérations sont très édifiantes : il faut 8 s 2/5 pour parcourir 100 m départ arrêté : moyenne 42,85 km/h. Dans les mêmes conditions, les 200 m sont parcourus en 12 s 4/5, soit 56,25 km/h. Aux 300 m nous totalisons 17 s, moyenne 63,540 km/h, et les 400 m en 20 s nous donnent 72 km/h.

Les essais de freins sur la base spéciale nous prouvent l'efficacité du système de freinage. A 50 km/h, on s'arrête couramment en 9,50 m.

RESULTATS D'ESSAIS

Temps frais : vent par rafales de 7 m/s.

Réglages : gicleur 112, bougie 34 S, essence + 6 % SAE 50.

Anneau de vitesse (2 548 m) :

Meilleur tour lancé :

Position normale : 1 mn 31 s 4/5, moyenne 99,930 km/h.
Position allongée : 1 mn 20 s 1/5, moyenne 114,384 km/h.

Circuit routier (9 181 m) :

Meilleur tour lancé : 6 mn 9 s 1/5, moyenne 89,525 km/h.

Accélérations :

100 m en 8 s 2/5, moyenne 42,85 km/h.
200 m en 12 s 4/5, moyenne 56,25 km/h.
300 m en 17 s, moyenne 63,54 km/h.
400 m en 20 s, moyenne 72 km/h.

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

Consommation : à vitesse stabilisée en position normale sur l'anneau 5,881 l pour 96,800 km/h de moyenne.

UNE HISTOIRE DE FREINAGE

pour

400 HOREX

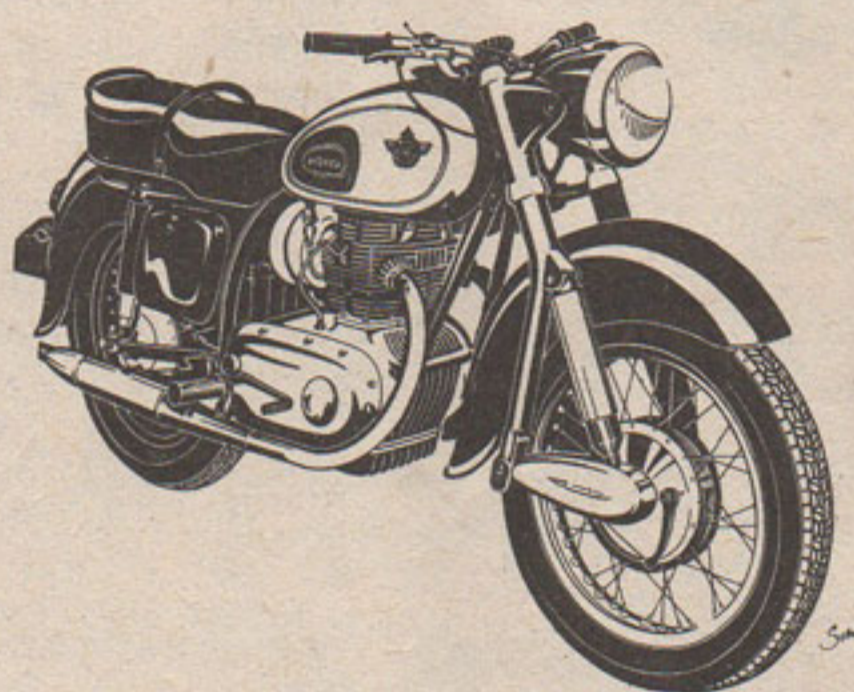
Dans le numéro de « Motocycles » du 15 novembre 1955 paraissait l'essai de la 400 Horex Imperator. Parmi quelques critiques on notait : freinage avant un peu faible. Quelques mois après une revue spécialisée de l'automobile qui, d'ailleurs, ferait mieux de se cantonner dans sa spécialité d'origine, publiait dans sa rubrique moto l'essai de l'Imperator et critiquait violemment son freinage avant. Possesseur d'une machine identique nous avons constaté la faiblesse de ce freinage ; fait assez surprenant lorsque l'on constate que le diamètre du tambour mesure 190 mm et que la largeur des garnitures atteint 40 mm. Par négligence nous avons laissé cet état de choses de longs mois, puis nous nous attelions au problème.

Première modification, retouche de la came afin d'augmenter la multiplication de la commande, amélioration négligeable. Nous décidions alors de changer les garnitures du frein. En effet, la dureté de ces dernières ne faisait aucun doute, puisque après 16 000 km et usage intensif, du frein avant, les garnitures n'accusaient qu'une usure de 0,5 mm.

Une vérification de l'état du tambour permettait de déceler un faux-rond de 0,12 mm, ce qui peut paraître négligeable, mais la remise au rond dudit tambour permit l'élimination de « l'engagement » des garnitures par temps pluvieux, inconvénient majeur, puisque c'est lorsque le sol est mouillé que l'on a besoin du maximum de progressivité dans le freinage.

Des garnitures Chekko XLW furent montées et tournées avant montage afin de réduire la période de tassement au minimum.

Cette fois l'amélioration était sensible mais nous ne jugions toujours pas le freinage en rapport avec les dimensions du tambour.



Un défaut ne figure pas sur la 350 Resident de la même marque, la vis de réglage montée sur le flasque du frein forme un coude prononcé avec le câble, avec pour corollaire une résistance dans la transmission devant en freinant presque aussi importante que celle du frein proprement dit.

Quelques coups de « queue de rat » rétablissaient le câble et sa gaine dans une position relative plus mécanique. Et si le freinage était plus franc, l'on sentait encore entre gaine et câble des frottements parasites qui, évidemment, croissaient avec l'effort exercé sur la transmission.

Précisons, pour ceux qui ne s'en souviendraient pas, que les Horex possèdent une fourche « semi-Earles » à bras de longueur moyenne et en conséquence la transmission fait un rayon assez court pour passer d'une inclinaison sensiblement celle de la fourche à l'horizontale.

Nous avons entendu parler d'une transmission avec billes interposées entre câble et gaine. Une visite aux Etablissements C.B.A. (commandes à billes pour l'automobile) nous per-

trait de nous documenter sur leurs intéressantes réalisations et nous faisons équiper notre machine d'une de ces commandes.

Ce fut une véritable révélation, d'abord un freinage parfait, puis d'autres avantages apparaissaient, commande d'une douceur insoupçonnée, indérégable puisque le « câble » ne s'allonge pas, il s'agit en fait d'une lame profilée. Le coefficient de frottement d'un câble classique neuf est de 0,12, une commande à bille voit ce chiffre descendre à 0,002, le rendement est ainsi très voisin de 100 %.

Pour d'autres utilisations cette commande à l'avantage de pouvoir travailler également en compression, éliminant ainsi les ressorts de rappel.

Aucun entretien n'est exigé, le nécessaire étant fait au montage, et un petit accordéon de caoutchouc interdit l'entrée de corps étrangers à l'intérieur. Nous regrettons bien vivement de ne pouvoir citer des distances d'arrêt comparées, ce qui aurait été plus probant que n'importe quel commentaire, mais lorsque nous nous sommes penché sur ce problème de freinage, nous ne pensions pas être appelé à utiliser cette commande C.B.A. Ce freinage excellent fait apparaître un inconvénient sur les Horex, les bras de suspension étant relativement courts et la suspension un peu ferme, sur fort freinage la machine monte et les amortisseurs « s'ouvrent » en grand, on perd ainsi une partie de l'efficacité de la suspension, le remède consisterait à utiliser une biellette parallèle au bras de fourche pour assurer l'ancrage du frein, solution que l'on trouve sur les Guzzi compétition.

La conclusion qui s'impose est que l'on n'attache généralement guère d'importance aux résistances des transmissions par câble et gaine, pourtant un embrayage dur ou un frein médiocre en sont souvent le corollaire.

Quant au prix nous ne pouvons citer de chiffre précis, mais il se compare favorablement avec celui des transmissions classiques en provenance d'Allemagne ou d'Angleterre.

En se reportant au croquis nos lecteurs en comprendront aisément la construction et il apparaît que le diamètre est plus gros que la normale, 9 millimètres au lieu de 5 mais cela ne crée pas de difficultés insurmontables, de toute manière cela en vaut la peine.

R. DOLICQUE.

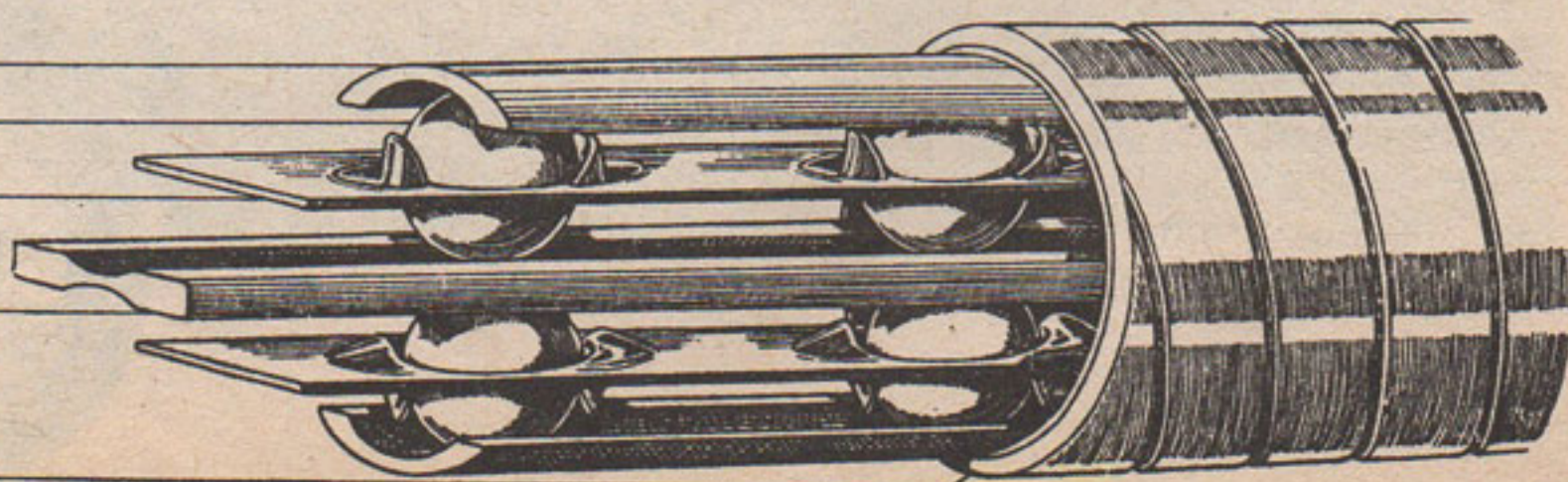
RAILS FIXES - Profilé flexible (acier inox)

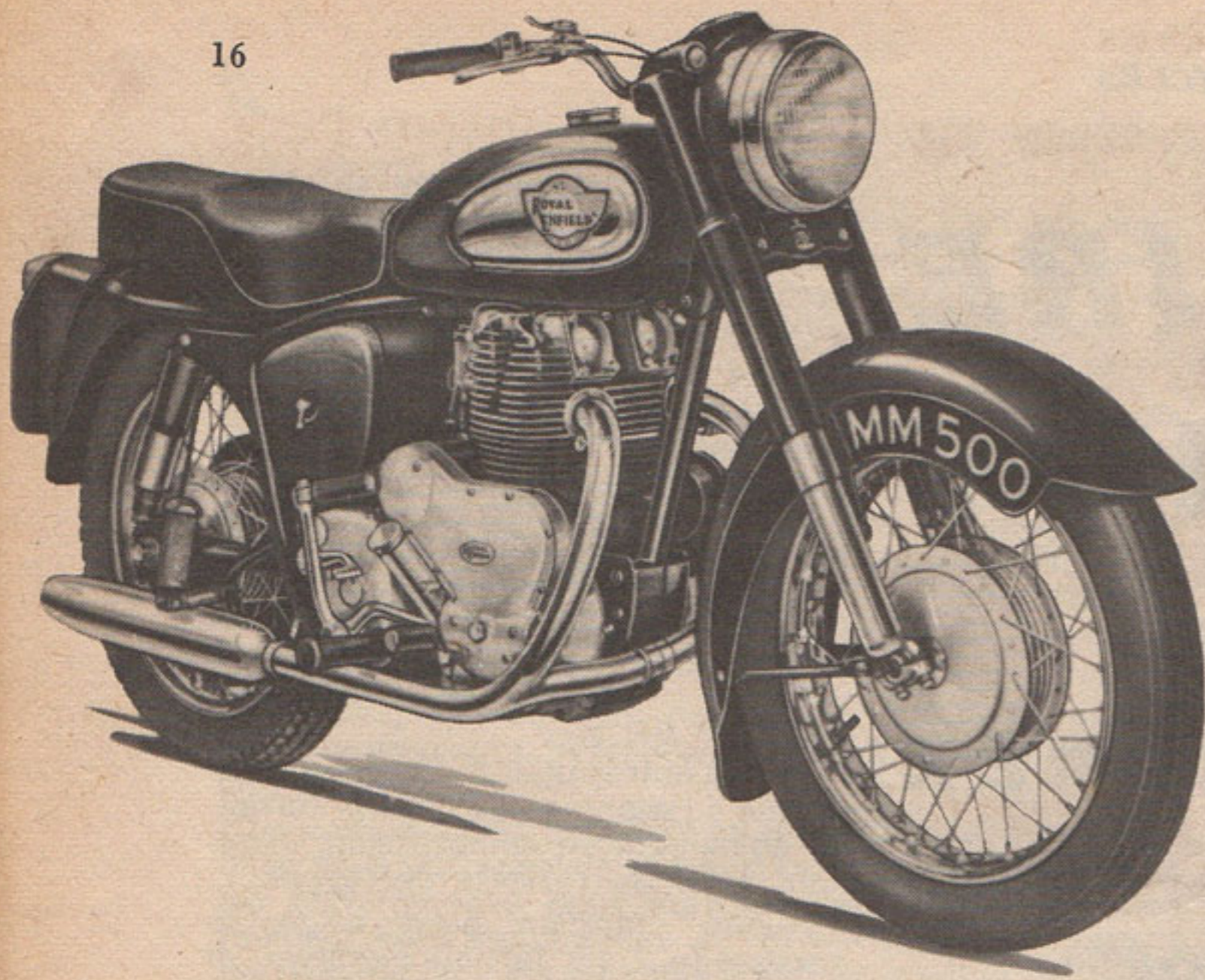
BILLES

GAGES MOBILES maintenant
l'écartement des billes

LAME CENTRALE - Profilé
flexible en acier inox.

TUYAU MÉTALLIQUE FLEXIBLE





Dans notre numéro d'avril nous avons déjà eu à parler de la dynamique marque de Redditch à l'occasion de la commercialisation de la 250 cm³ Crusader Airflow, première machine carénée de série. Aux deux heures de Montlhéry nous avons vu ensuite une nouvelle 500 cm³ aux mains de Lecomte, machine qui semblait excessivement puissante. Parallèlement à cette demi-litre Royal Enfield a également commercialisé une nouvelle version améliorée de sa célèbre Météor 700 cm³, et ce sont précisément les caractéristiques de ces deux nouvelles venues que nous allons examiner.

Voyons d'abord le « petit » modèle. Il s'agit d'un vertical-twin de 70 mm d'alésage pour 64,5 mm de course ce qui nous donne une cylindrée exacte de 496 cm³. avec un rapport volumétrique de 8 : 1 ce moteur fournit la respectable puissance de 30 ch à 6 250 tr/mn. Les deux cylindres sont coiffés de culasses en alliage léger comportant des soupapes de grand diamètre. Les bielles sont également en alliage léger. Elles tournent sur un vilebrequin d'une seule pièce qui tourillonne dans un roulement à billes d'un côté et sur galets de l'autre. La lubrification se fait à carter sec comme sur toute machine anglaise qui se respecte. Le carburateur est évidemment un Amal monobloc relié à un volumineux filtre à air. L'allumage est du type batterie-bobine HT le courant étant fourni par un alternateur avec cellule redresseuse. L'avance à l'allumage est automatique et le système comporte un contact pour démarrage sans batterie.

La chaîne primaire — une duplex — fonctionne en bain d'huile. L'embrayage multidisque nous amène à la boîte de vitesses à quatre rapports avec la démultiplication interne suivante : 4,67 - 6,08 - 8,42 - 13,00

Signalons que le sélecteur et le kickstarter sont montés sur le même axe à l'instar des anciennes D.K.W.

La partie cycle est à peu près identique à celle de la 250 Crusader quoique renforcée. Rappelons qu'il s'agit d'un cadre à simple berceau avec semelle se dédoublant sous le carter moteur alors que deux boucles rejoignent le tube supérieur en passant derrière la boîte de vitesses. On trouve une classique fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques à l'avant et une suspension oscillante non moins classique à l'arrière.

Les roues de 17" sont chaussées de pneus de 3,25-17. Cette dimension « unusual » (comme diraient nos confrères britanniques) est sensée procurer une position plus basse et d'abaisser le centre de gravité de la machine. Les moyeux freins centraux d'un diamètre de 180 mm sont évidemment à broches.

METEOR MINOR ET CONSTELLATION

La Météor Minor existe en deux versions : standard et de luxe. Si le modèle standard offre la même performance que le modèle de Luxe, il ne comporte cependant pas ni filtre à air, ni repose-pieds de passager, ni carter de chaîne secondaire et selle double.

« Motocycles » a publié, en son temps, l'essai de la Super Météor, machine essentiellement destinée aux amateurs de mécaniques rapides. La Constellation est la suite logique de ce modèle, c'est-à-dire que les deux sont identiques dans leurs conceptions de base mais le nouveau modèle a subi encore des améliorations. Nous ne reviendrons pas sur la partie cycle qui est du même dessin que la 500 cm³ précédemment décrite, à l'exception toutefois des roues qui ont ici des dimensions plus orthodoxes à savoir 19". A l'avant on trouve aussi le double frein Royal Enfield bien connu. Le moteur, un longue course de 70 mm d'alésage pour 90 mm de course, développerait aux dires du constructeur 50 ch à 6 250 tr/mn avec un rapport volumétrique de 8,5 : 1. La cylindrée exacte de ce vertical twin est de 692 cm³. Les culasses en alliage léger comportent des sièges de soupapes en fer austénitique. Ici encore les bielles montées sur coussinets sont en alliage léger. L'arbre moteur tourne comme sur le « petit » modèle, sur roulements à billes et à galets. Les arbres à cames entraînés par chaîne occupent une position surélevée.

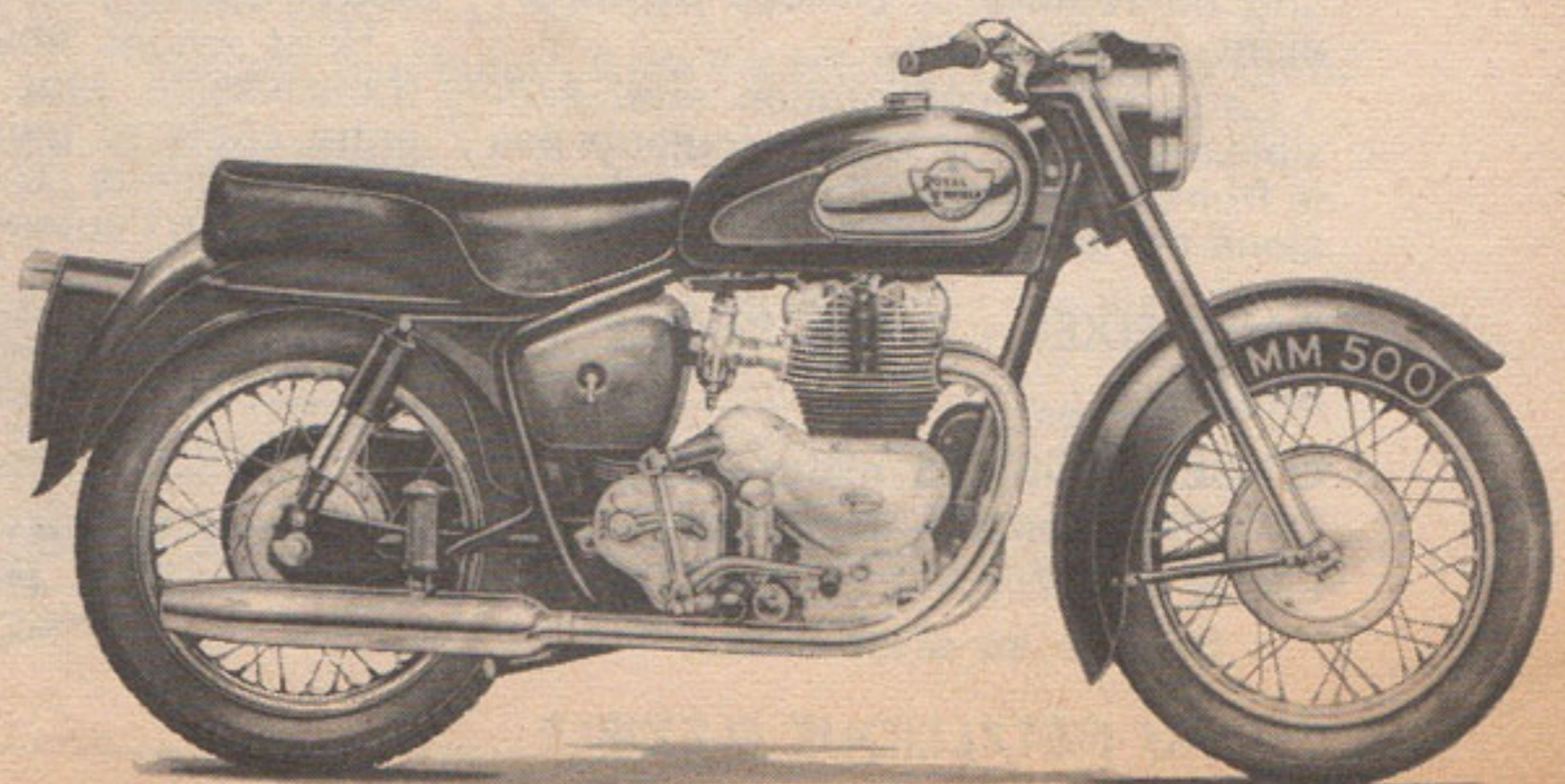
La chaîne primaire double fonctionne dans l'huile. L'embrayage a été redessiné afin qu'il transmette en douceur la puissance développée par le moteur Constellation. La boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur au pied donne les démultiplications internes suivantes : 4,44, 5,77, 7,99, 12,35.

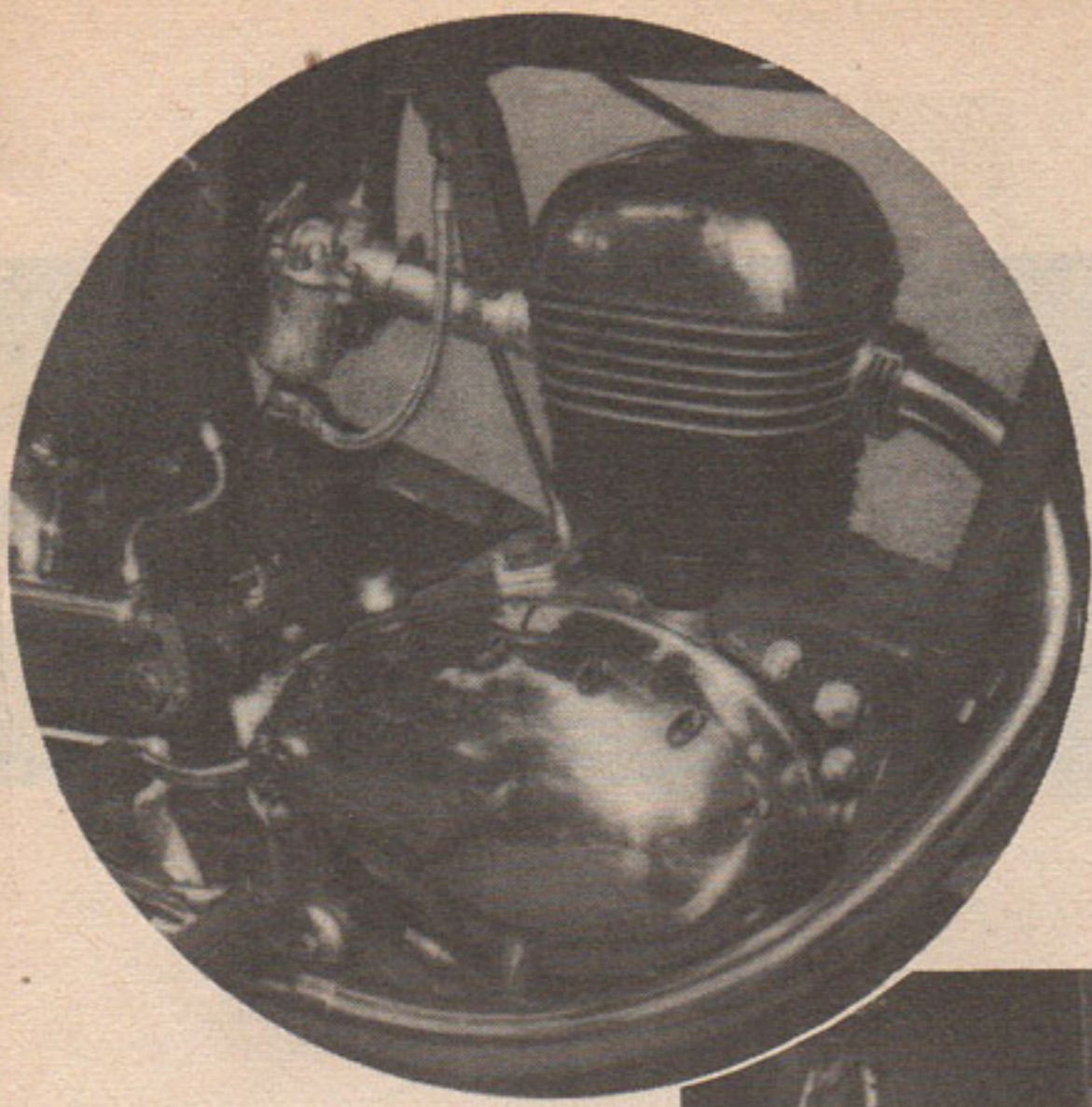
Le réservoir de carburant de ce modèle contiendrait 20 l ce qui est appréciable. Les 2 l d'huile par contre semblent un peu juste pour une machine de cette puissance.

Le carburateur est un Amal TT de 30 mm de diamètre. C'est avec plaisir que nous avons constaté que Royal Enfield n'a pas sacrifié à la mode actuelle — et au prix de revient — car l'allumage est assuré par une magnéto Lucas alors qu'un alternateur basse tension fournissant 70 W fournit le courant à la batterie pour l'éclairage.

Disons pour terminer que cette machine pèse plus de 200 kg et que le constructeur annonce une vitesse de 175 km/h.

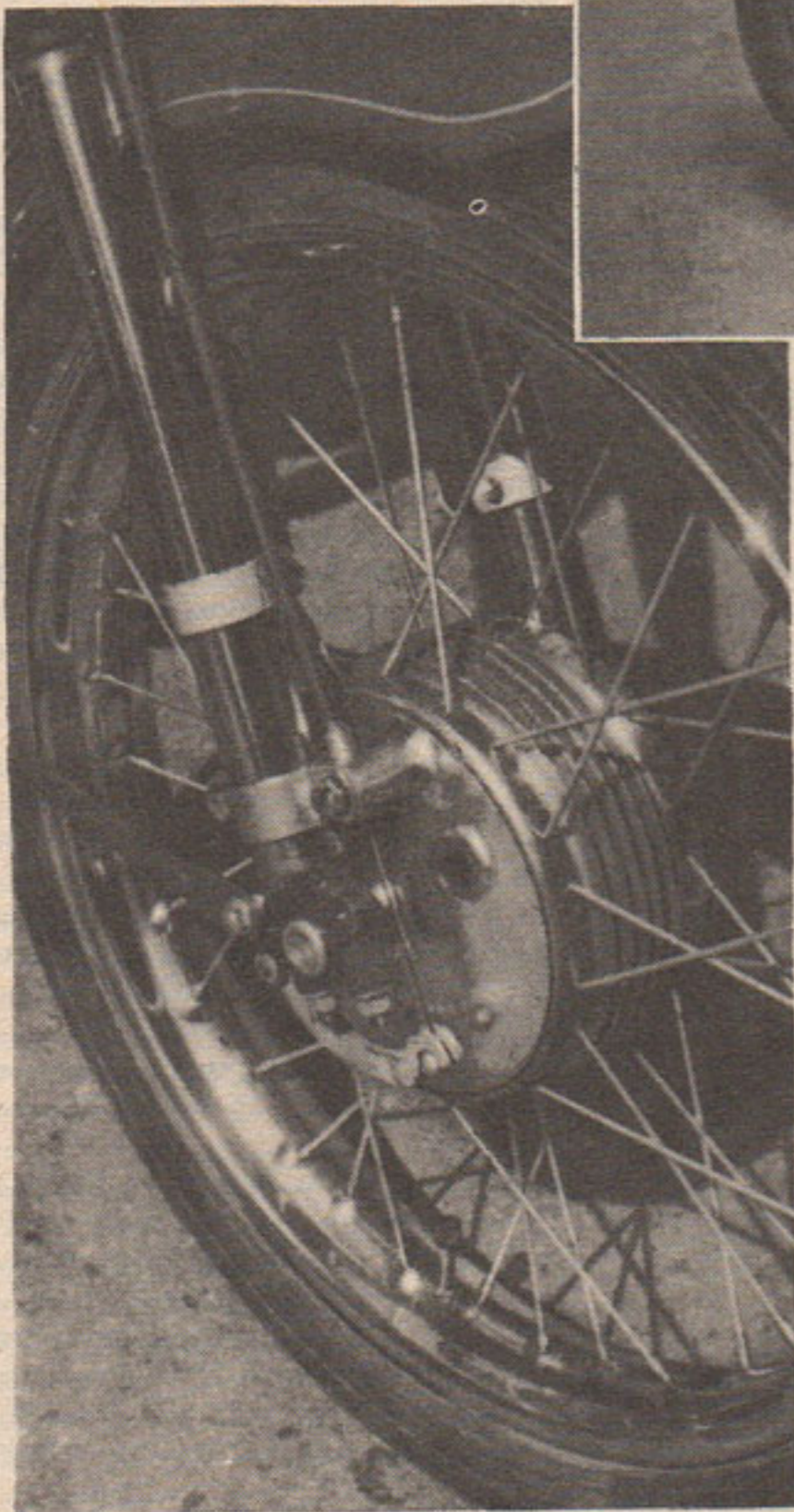
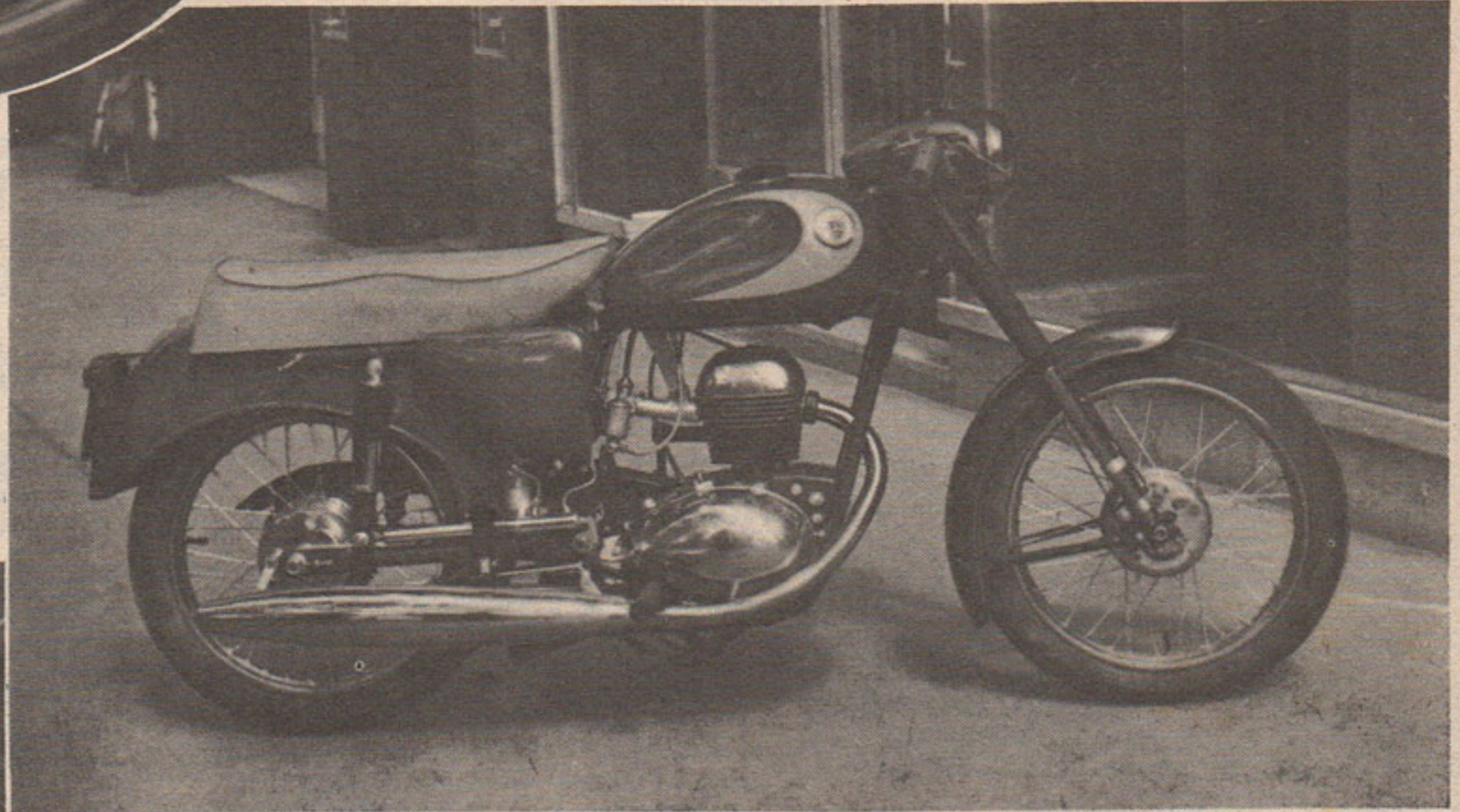
Paul NIEDERMANN.





Très pur de ligne, le bloc-moteur est coiffé d'un cylindre fonte et d'une culasse en aluminium. Remarquer la longueur de la pipe d'admission.

La 125 "Sport" T E R R O T

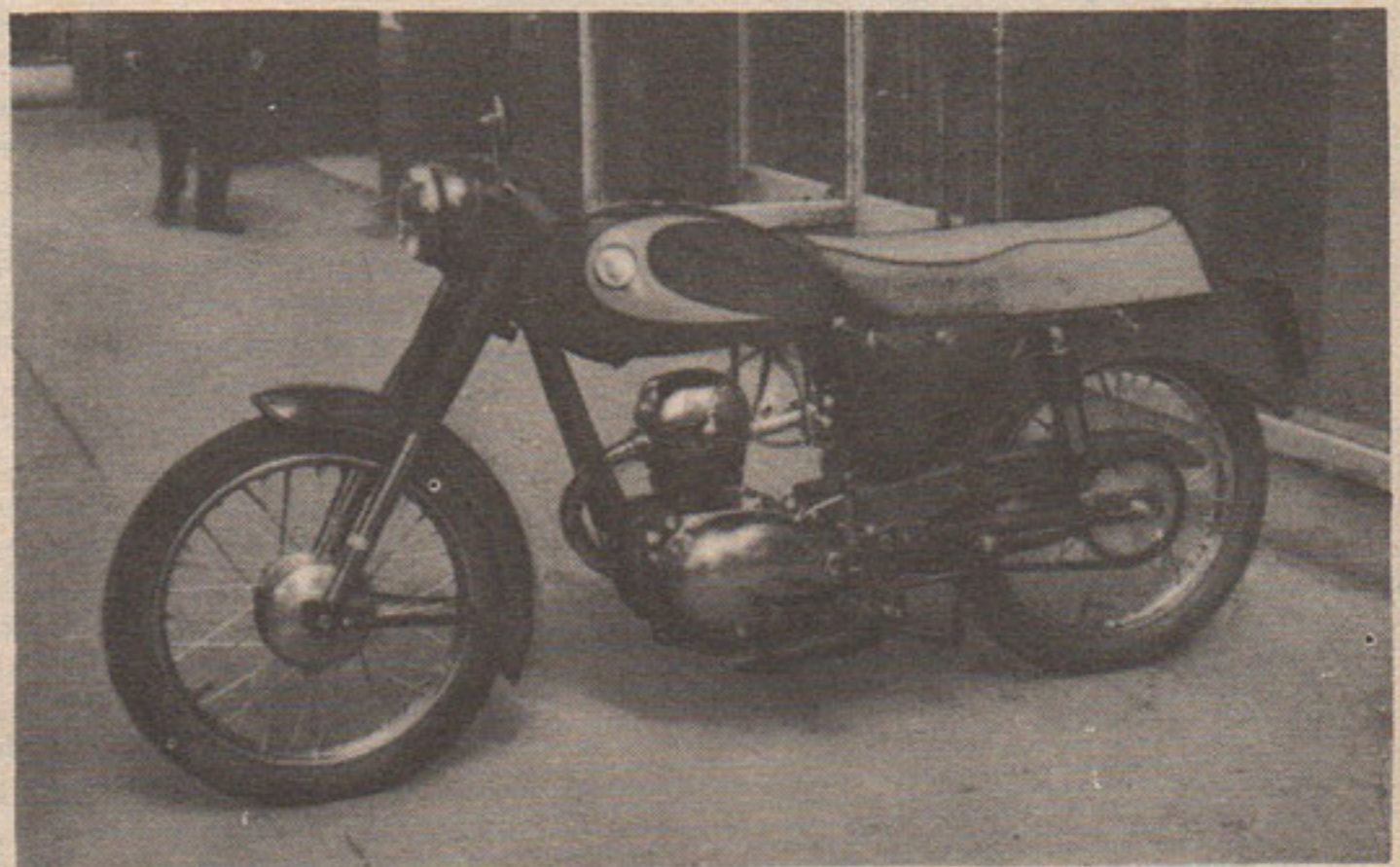


Le tambour avant en alliage léger à freinage central. La boîte à outils fait pendre au réservoir d'huile (2 l) de ligne. L'ensemble est émaillé rouge.

Le 125 Ténor est équipé d'un silencieux efficace.

Sous le nom de « Ténor » les Etablissements Terrot commercialisent une 125 cm³ sport, dont le moteur développe 7,5 ch à 6 600 tr/mn. Livrée dans la partie cycle de la Rallye, cette machine est plus déshabillée que la Fleuron. Un court essai, effectué grâce à l'amabilité de la Station Service de la rue du Débarquade, nous a permis d'apprécier les qualités de cette petite mécanique qui joint l'esthétique à la performance.

Notons les roues de 17 pouces qui surbaissent l'ensemble et contribuent à la maniabilité. Les freins centraux de 130 mm en alliage léger fretté et le réservoir de 13 l qui autorise une autonomie de près de 500 km.



LE TRENTIÈME

Q

UARANTE-CINQ engagés, quarante et un partants dans ce Bol qui a tenu plus qu'il ne promettait. Si le précédent comportait cinquante-trois partants, celui de 1958 aura compensé cette diminution par la qualité des pilotes, dont l'amélioration était nettement visible au cours des dix dernières heures. Malheureusement on ne trouve que trente-trois coureurs classés, mais tout bien considéré ce n'est pas catastrophique, car cela représente un déchet de 19,5 %, soit une diminution de 1,25 % sur l'an dernier.

Comme dans les Bols précédents, il manquait davantage de machines à l'appel des dernières minutes de course, mais ayant accompli le kilométrage imposé elles ont eu le privilège d'être classées.

Les conditions météorologiques étaient assez peu favorables, de nombreux nuages noirs et un violent vent du sud-ouest laissaient prévoir une tâche difficile pour les pilotes. Cinq minutes avant le départ, une averse vient mouiller la piste et les concurrents sur la ligne, elle durera peu et hormis quelques gouttes dans la nuit le temps sera idéal, le vent diminuant considérablement.

Le départ est donné à l'heure prévue, 17 heures précises, le fait mérite d'être signalé et les quatre premiers à pénétrer dans le goulet sont, dans l'ordre, les policiers Inizan-Mutel (Triumph série) Cot-Kiééné (Norton sport), Philippe-Doussot (Triumph sport) et Obert-Fromont (N.S.U. 250 sport). Comme à l'accoutumée, quelques malchanceux restent sur la touche, Collignon-Perrin (Guzzi course), Costedoat-Lizet (B.S.A. course) et Malique-Platiau (Adler sport).

Le premier passage est celui du side-car course B.M.W. de Drion-Murit, distançant déjà les seconds, Cot-Kiééné et la Ratier (500 série) de Tano-Cherrier. Puis passent Inizan-Mutel et Lamboley-Pétard (Norton course).

Au deuxième tour, Drion-Murit s'arrêtent, perdant de précieuses minutes pour redresser un carénage de roue de side frottant sur le pneu. (Précisons en passant que le carénage des motos était strictement interdit). Profitant de cet arrêt la Ratier prend la tête, précédant Cot-Kiééné. Plus loin arrivent ensemble Inizan-Mutel, Lamboley-Pétard et Philippe-Doussot.

Lorsque Drion-Murit repartent on constate qu'il reprennent six secondes par tour aux leaders. Parmi les arrêts de la première heure on note celui de Tano-Cherrier, qui perd une minute pour un fil de bougie voyageur et Leconte-Mengin, début de serrage pour leur Royal-Enfield Meteor-Minor pas encore tout à fait rodée. Après une heure de course, la situation s'étant un peu décañtée, on pouvait commenter le classement. Nous avouons ne pas savoir comment vous le présenter car il y avait vingt et une catégories, ce qui représente une moyenne de deux coureurs par classe, avec un maximum de quatre pour les 500 sport, 500 série et 175 série !

Quoique cela ne soit pas tout à fait logique, nous vous les présenterons par cylindrées. Avec plus de dix-huit tours nous trouvons les trois équipes suivantes, Philippe-Doussot (Triumph), Nennig-Delaherche (B.M.W. série) (Nennig est Luxembourgeois et fut second au classement général l'an dernier), et Tano-Cherrier (Ratier). Le train semble moins soutenu qu'en 1957, deux équipes ayant l'an dernier couvert dix-neuf tours au cours de la première heure. Six équipes couvrent dix-sept tours dont les premiers des 350, Costedoat-Lizet (B.S.A.), Collignon-Perrin (Guzzi) et Obert-Fromont (N.S.U.) pour les 250. En 175, quatre équipes couvrent quinze tours, Gilbert-Picache (Gnome et Rhône), Schoon-Decat (Ydral spécial), Couturier-Bettiol (Morini) et Arambol-Maisse (Mochet). La catégorie 125, qui fait sa réapparition, est menée par les rumistes Nihon-Rousselet, avec quatorze tours. Les scooters 175 et 125 ont en tête le 125 Rumi course de Foidelli-Bois avec treize tours.

Quant aux side-cars, au nombre de trois, répartis en trois catégories, Drion-Murit (B.M.W.) et Claudon-Grollet (Triumph) ont couvert seize tours. Dans l'heure suivante les premiers incidents sérieux apparaissent, changement de piston pour Gilbert-Picache (Gnome-Rhône 175), puis Cambis-Caekebeke « descend » l'embellage de leur Rumi (scooter 125 course) tandis qu'on notait les nombreux arrêts de Gnudi-Thomas (500 Norton sport) et qui abandonneront finalement après grippage du vilebrequin. Di Vozzo-Brûlé égaraient sur le circuit leur sélecteur (muni de son axe) qui leur fut rapporté et ils devaient démonter la boîte de leur side 350 D.K.W. pour le remettre. Après 1 h 30 de course, on notait une série de ravitaillement et l'on se bousculait quelque peu autour des stands.

La troisième heure réduit les chances d'une victoire au classement général de Drion-Murit, puisqu'ils doivent changer le piston droit, Lamontagne-Beauphe (Terrot 125 série) s'arrêtent également, embrayage, l'Adler de Malique-Platiau a un allumage récalcitrant et son pilote arrive à pied. A noter que cette année ce genre d'exercice s'est moins pratiqué que les années précédentes. Un des frères Bourles tombe à Couard et se blesse superficiellement ainsi que Joubert-Parans, les deux équipes pilotant des Rumi, respectivement moto et scooter.

Après trois heures de course Tano-Cherrier et leur Ratier se détachent assez nettement puisqu'ils précèdent de deux tours Inizan-Mutel et Nennig-Delaherche tandis que Cot-Kiééné, à trois tours, font néanmoins preuve de régularité. En 350, où nous trouvons une machine dans

L'équipe Bernard-Bergeron, première en 350 cm³ Série, et prend la troisième place du classement général. Au centre Di Vozzo, qui fut malchanceux.



BOL D'OR

par

R. DOLICQUE

chaque catégorie, on constatait la belle tenue de la Jawa sport de Valdivit-Mignot, dans le même tour que Costedoat-Lizet, précédant la série D.K.W. de un tour, celle du vainqueur 1957, Bernard associé cette année à Bergeron.

Lutte serrée qui durera encore une heure chez les 250 entre Collignon-Perrin et Obert-Fromont, mais les ennuis commenceront après pour les pilotes de la Guzzi. En 175 la Morini de Couturier-Bettiol a réussi à prendre trois tours à ses ex-aequo de la première heure et ils ne quitteront plus cette première place jusqu'à la fin. Rittaud-Allarousse (Puch) se sont joints à Nihon-Rousselet avec 42 tours en 125, auxquels s'est joint aussi le scooter de Foidelli-Bois. Les jeux sont déjà faits en side-cars et avec une belle régularité les policiers Claudon-Grollet mèneront leur Triumph à la victoire et au record.

Les trois heures suivantes au cours desquelles la nuit va tomber apportent quelques changements, et seront fatales à Drion-Murit, embiellage, Boyer-Larivière (250 Puch) embiellage également, la machine possédait un réservoir de Manx et est une ancienne à Moury. Arrivent à pied Malique-Platiau et Joubert-Parans, ces derniers abandonneront, embiellage, c'est une série noire, le side D.K.W. de Di Vozzo-Brûlé a sa boîte bloquée, mais son pilote réussit à regagner le stand et un nouveau démontage de la boîte va s'opérer. Une chute va coûter quelques six tours à Nennig-Delaherche, ce dernier accrochant un concurrent au Faye, blessures superficielles à la face.

Les garde-boue de la Triumph de Philippe-Doussot font du séparatisme, Leconte-Mengin s'arrêtent plusieurs fois, léger ennui de commande d'embrayage. Tano-Cherrier ont couvert 105 tours en six heures et ils sont rejoints par Inizan-Mutel tandis que Cot-Kiééné ont passé Nennig-Delaherche et sont à quatre tours. Les trois 350 bataillent toujours autant, celle de série et celle de sport, avec 97 tours, précèdent la Gold Star de deux tours.

En 250 la question semble réglée, car Obert-Fromont, sur une N.S.U. dont le frein avant est d'un diamètre impressionnant, ont quatorze tours d'avance sur Heuqueville-Krajka (F.N. série), de plus ils précèdent les leaders des 350 de deux tours.

Même situation en 175 où la Morini de Couturier-Bettiol a maintenant onze tours sur la spéciale de Schoon-Decat, bien préparée.

La Morini ne concède que deux tours aux deux 350. Foidelli-Bois et leur Rumi ont réussi à prendre un tour à Rittaud-Allarousse et sont leaders de tout ce qui roule en 125. Le side-car de Claudon-Grollet a couvert 91 tours, c'est tout ce que l'on peut en dire puisque la lutte a disparu de sa catégorie. Les heures suivantes, jusqu'à deux heures du matin, verront Tano-Cherrier rétrograder, par suite de l'éclatement du ventilateur de la dynamo et la première place bien gardée par huit tours d'avance de Inizan-Mutel sur Cot-Kiééné, ces derniers s'étant octroyé un rapide changement de rupteur d'ailleurs. Les ennuis d'éclairage ne sont pas monnaie courante, encore, néanmoins Philippe-Doussot perdent un temps précieux pour cette raison, la Norton de Lamboley-Pétard, une 500 Dbminator en catégorie course, marche très fort, malheureusement de nombreux arrêts pour des motifs divers ruinent cet avantage.

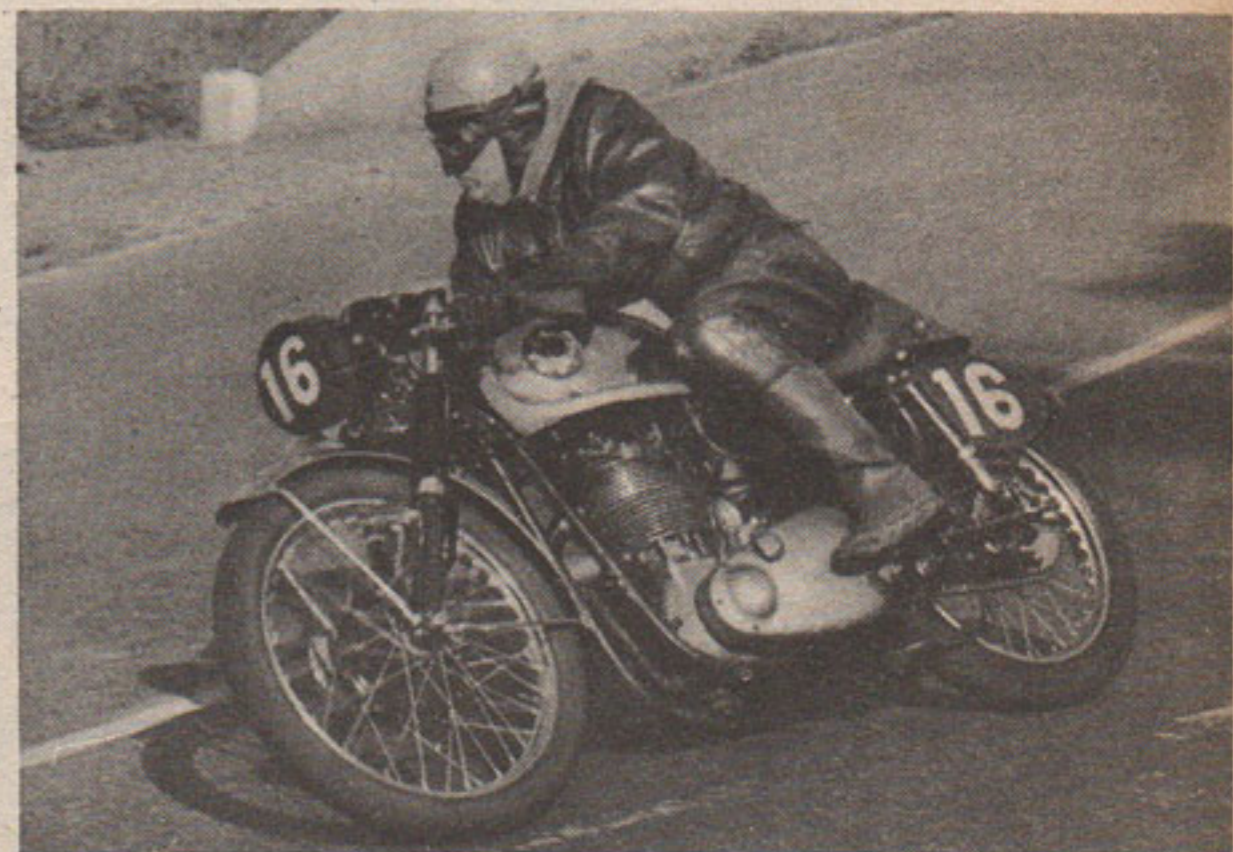
Obert-Fromont après avoir liquidé leurs adversaires de la catégorie, y compris Collignon-Perrin, défendent maintenant le tour d'avance qu'ils ont encore sur la D.K.W. de Bernard-Bergeron. Couturier-Bettiol ont maintenant la bagatelle de dix-sept tours d'avance sur leurs suivants, pourtant très réguliers mais pas assez rapides, Arambol-Maisse (Mochet). A la suite d'un changement des disques d'embrayage (coût 20 minutes), Schoon-Decat sont passés troisième de cette catégorie 175. Gilbert-Picache changent un deuxième piston. Dans les 125, un Rumi prend feu mais s'éteint avant l'intervention de l'extincteur, Foidelli-Bois ont ajouté trois tours à leur avance, tandis que les Terrioux brothers arrivent à six tours avec leur scooter P.P. Rousse à refroidissement par eau, mais de 175 cm³ de cylindrée. Pour Claudon-Grollet, voir plus haut, plus 42 tours. Quant aux frères Rouger, ils renouvellent leur exploit de régularité de l'an dernier, tournant à 73 de moyenne avec un Lambretta de série, à selle classique, ce qui confère une très mauvaise position aux pilotes, des massages des muscles de la nuque en étant le corollaire. Les trois heures suivantes nous mèneront à la mi-course et au jour, à la satisfaction de tout le monde, car les ennuis d'éclairage commencent une belle série.

Les abandons de cette période sont ceux des anciens leaders, Tano-Cherrier, roulement avant du vilebrequin vraisemblablement endommagé lors de la rupture du ventilateur et Lamboley-Pétard, roulement de vilebrequin grippé.

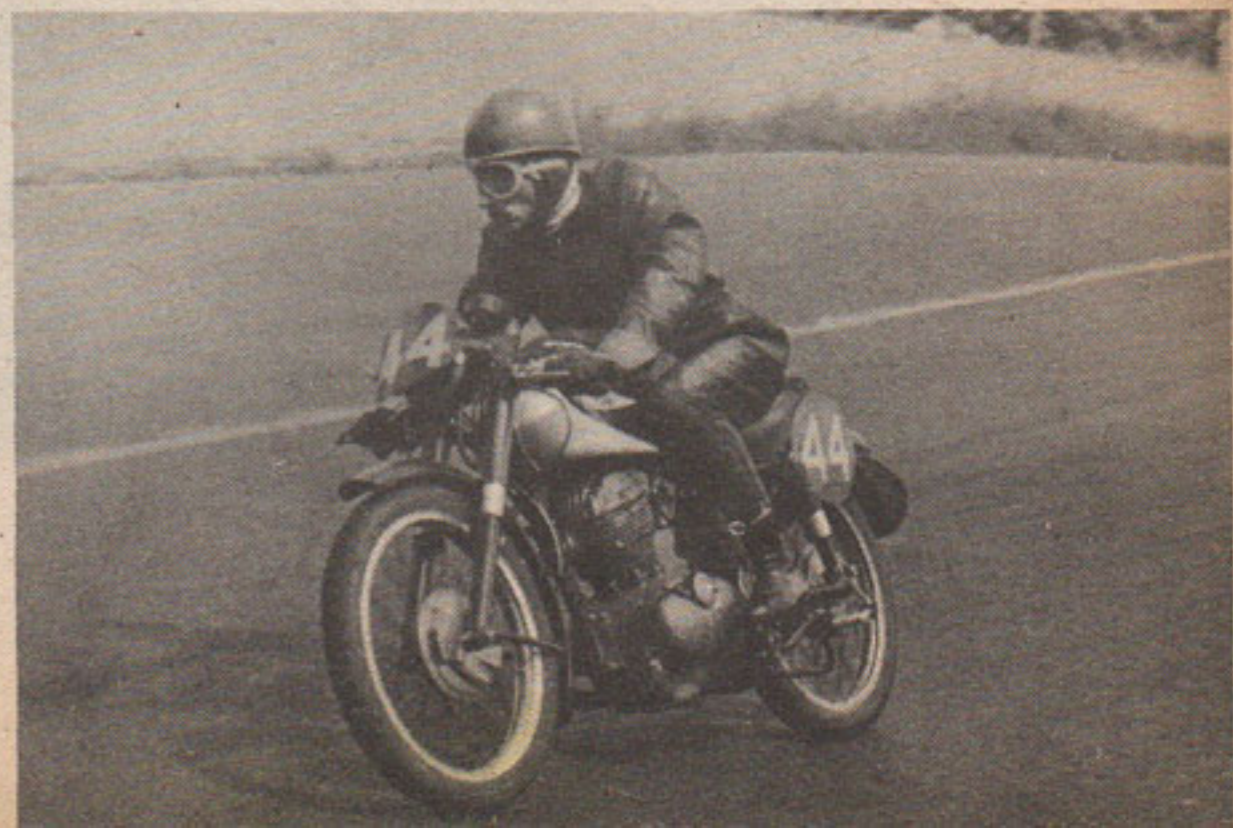
La 175 Terrot Rallye de Vallée-Thiercelin qui marchait fort bien jusque-là, doit changer de piston, Nihon-Rousselet sont victimes de l'allumage défaillant de leur Rumi, la dynamo de Philippe-Doussot est également défaillante, puis leurs garde-boue les retardent de nouveau. Leconte-Mengin dont la Royal-Enfield a fort belle allure, perdent quelques minutes, tendeur de chaîne primaire desserré. Au classement général, Nennig-Delaherche reviennent fort, à dix tours de Inizan-Mutel et à un tour de Cot-Kiééné. Bernard-Bergeron ont réussi à venir dans le même tour que Obert-Fromont, tandis que Couturier-Bettiol ont maintenant vingt-deux tours d'avance sur leur concurrent de leur catégorie le mieux placé. En side-cars l'abandon de Di Vozzo-



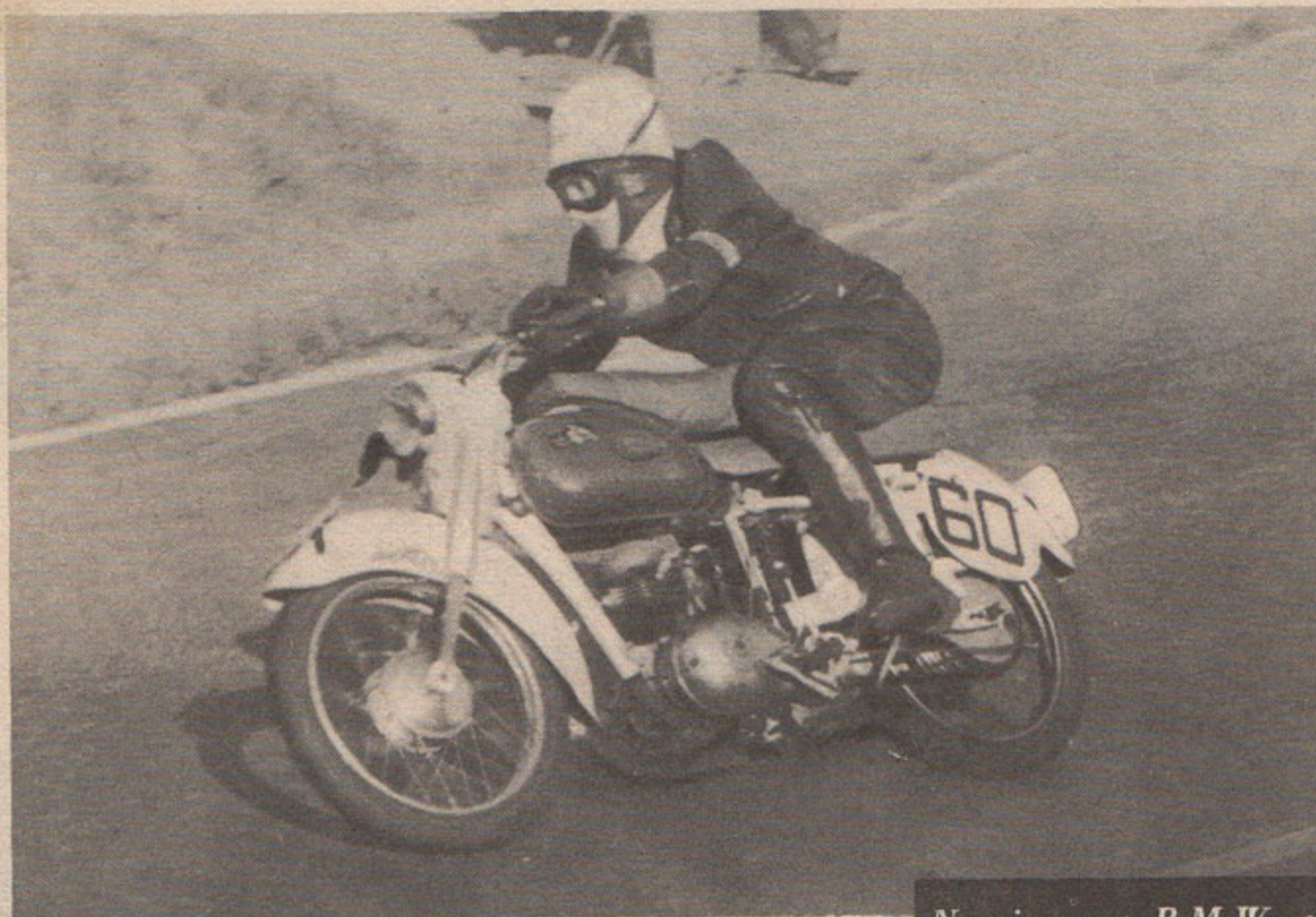
L'A.G.F. de Migeon-Croix, première en 175 cm³ Série.



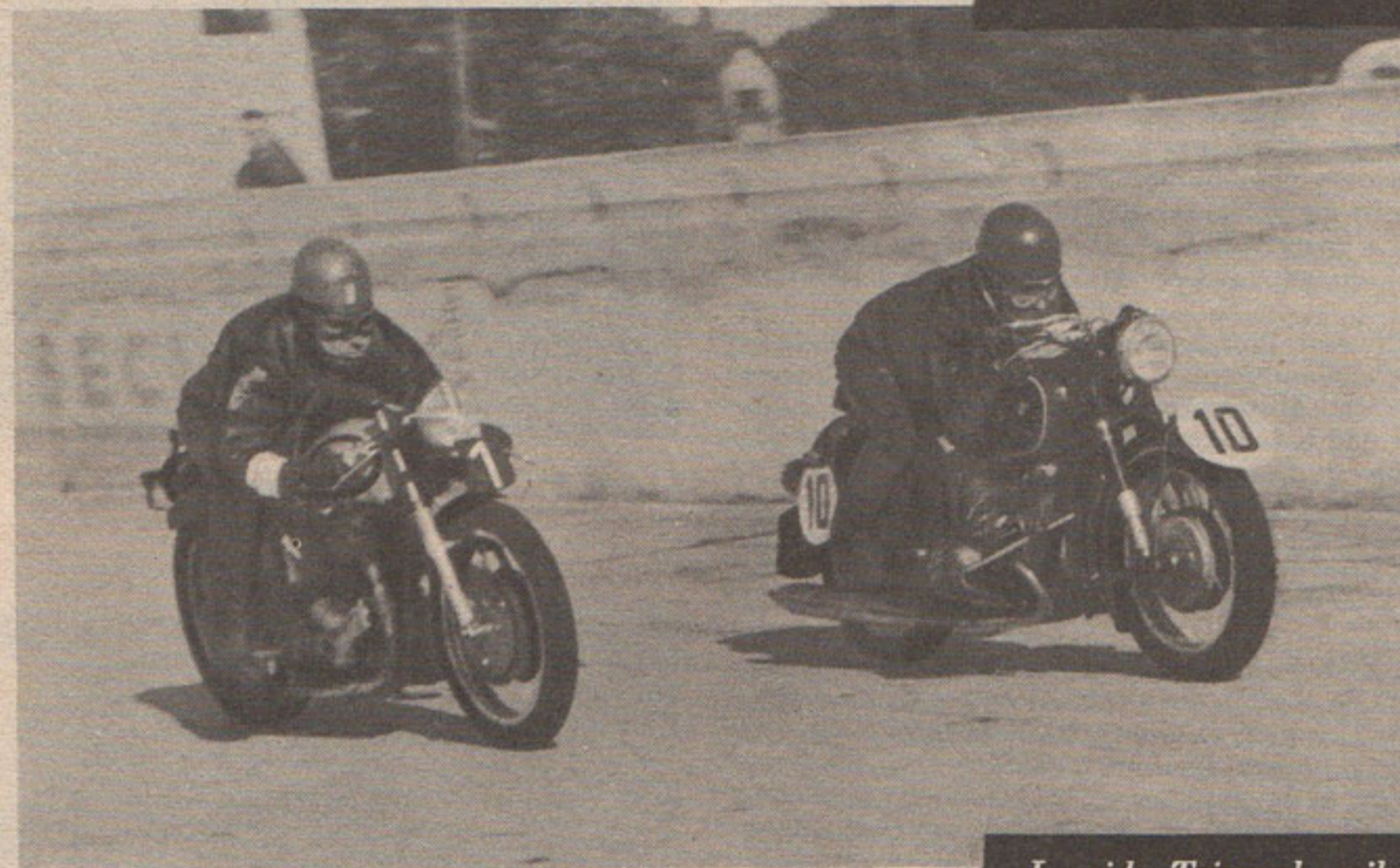
La Gold-Star de Costedoat-Lizet.



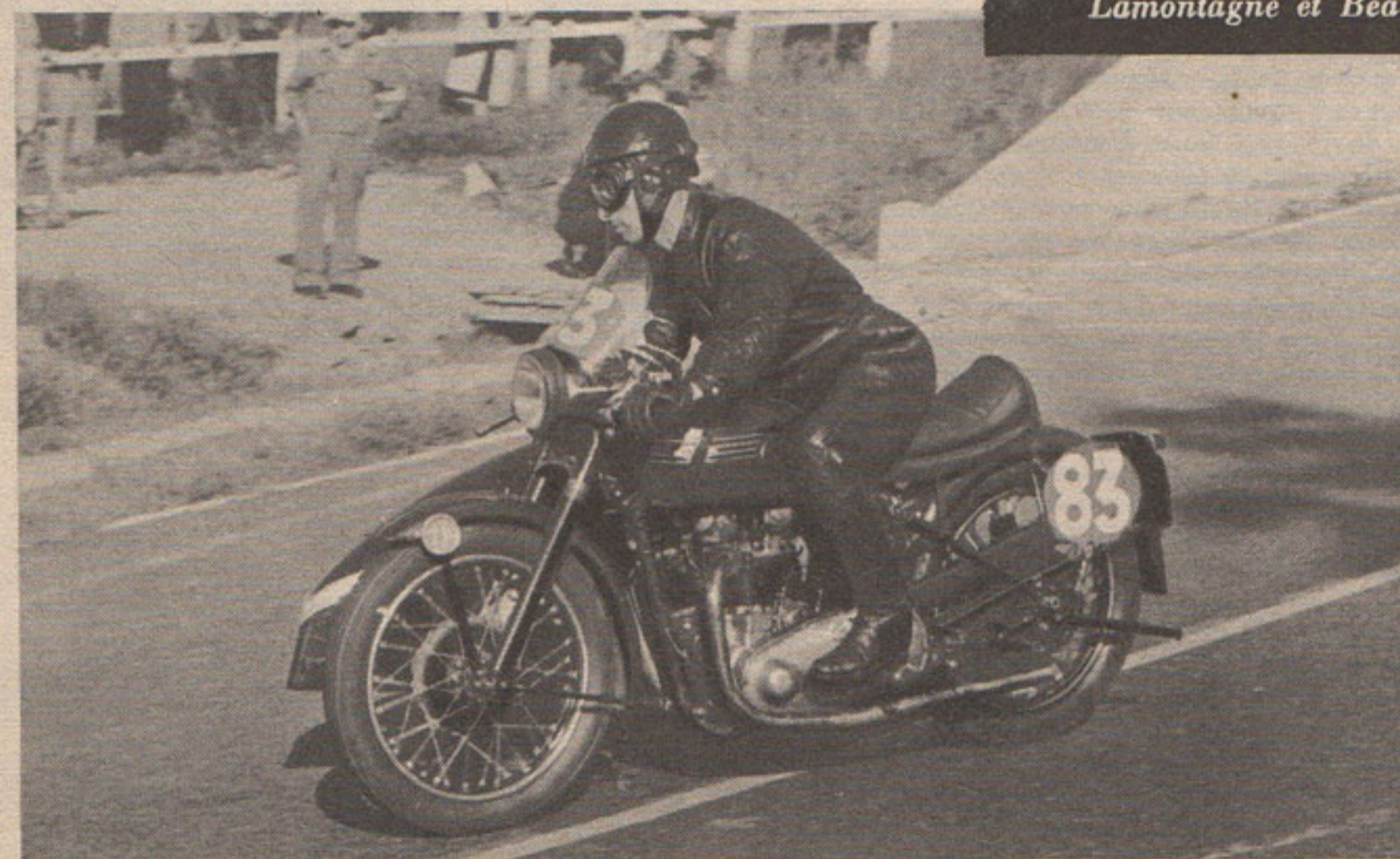
La Morini de Couturier-Bettiol, bat le record des 175 cm³ à plus de 100 km/h de moyenne.



Nenning sur B.M.W. et Lamboley sur Norton s'affrontent dans la ligne droite.



*Le side Triumph, piloté par Claudon et Grollet (record battu).
Lamontagne et Beauphe, premiers en 125 Série sur Terrot.*



LE TRENTIÈME B O L D ' O R (SUITE)

Brûlé est à signaler, embiellage, ce qui laisse Claudon-Grollet seuls.

Le lever du jour étant pour nous le moment du classique coup de pompe, une visite à la Ferme et au Faye s'imposait pour nous tenir

en état de marche. Une bonne surprise nous attendait, le standing de pilotage était généralement excellent, à de rares exceptions près et que nous ne nommerons pas. Les progrès chez certains par rapport au début de course étaient marquants. Parmi ceux que nous avons vus dignes d'être notés, Bernard sur sa 350 D.K.W., dommage qu'un léger dandinement de la suspension arrière fasse toucher les pots, Cot aurait pu être un peu plus rapide, mais ligne et style étaient excellents, Le Roy, 175 Terrot Rallye sport, belle tenue en courbe de la spéciale de Schoon-Decat. Fusari-Frouard, Peugeot 175 course et Nihon-Rousselet (Rumi) particulièrement nets.

Obert nous présentait un style classique et rapide, les frères Rouger avec leur Lambretta série coupaient légèrement à l'entrée et sortaient à fond en laissant une bande large aux concurrents plus rapides, ce n'est pas ce virage qui faisait baisser leur moyenne.

Les Terrioux frères viraient très fort, aidés

en cela par le rase-motte qu'est leur Roussey. Déçus par les virages des vainqueurs, très vites, béquille râclant à chaque passage, mais une sortie tantôt complètement à gauche, tantôt au milieu, tantôt à droite.

Claudon faisait passer la roue du side dix centimètres au-dessus de l'herbe au Faye, les meilleurs étant, là aussi, Terrioux, Bernard et un Nennig qui faisait passer sa culasse droite à deux doigts du sol.

Pendant ce temps, aux stands Lamontagne-Beauphe (Terrot) déculassait leur moteur, et Philippe-Doussot cassaient le cadre de leur Triumph. Une soudure hors des stands remettait la machine en ordre de marche.

Au classement de la quinzième heure, on constate que le forcing de Inizan-Mutel fait perdre deux tours à Cot-Kiéné et Nennig-Delahaerche. Puis Bernard-Bergeron ont passé Obert-Fromont et leur ont pris trois tours.

Les neuf motos 175 sont toujours en course, dominées par la Morini qui n'est qu'à quatre tours de la N.S.U. d'Obert-Fromont.

Foidelli-Bois ont douze tours d'avance sur la Rumi des frères Bourles.

Peu après, Cambis-Le Guellec (Rumi) arrive à pied, allumage défaillant, Costedoat-Lizet s'arrêtent, ennuis de sélecteur, la Pannonia de Poltz-Frédéric est victime d'un serrage, mais cela n'entachera pas une belle régularité. Garnier-Proffit, qui ont eu de nombreux arrêts pour ennuis dans la partie électrique, voient le réservoir d'huile de leur Norton se percer, la même chose arrivera peu après à Cot-Kiêné et leur fera perdre une partie des bénéfices de leurs efforts. Arrêt d'Arambol-Maïsse à la dix-septième heure, Rittaud-Allarousse changent un câble d'embrayage sur leur bruyante Puch, Rouger, très fatigué, vomit en marche, à la mécanique, un seul incident, une durite d'essence débranchée. Dans un autre genre, on chronomètre des tours à 104 de moyenne par Bois sur son Rumi. Aux dix-huit heures, le classement des leaders n'a pas varié, aux tours près. Le dernier quart de l'épreuve voit les pilotes de la 175 Morini forcer pour éviter le retour des équipes Philippe-Doussot et Valdevit-Mignot, ce qui les a aidés à battre le record d'Agache-Guignabodet, sur Libéria carénée, de douze kilomètres.

Moins heureux dans cette catégorie furent les nordistes Schoon-Decal dont la spéciale crevait à l'arrière, puis ils eurent des difficultés à remettre en marche, Frisson-Herranz dont l'A.G.F. descendait l'embiellage, changé en un temps record, Garnier-Proffit, réservoir d'huile à nouveau percé, Collignon-Perrin qui, après avoir connu des ennuis de distribu-

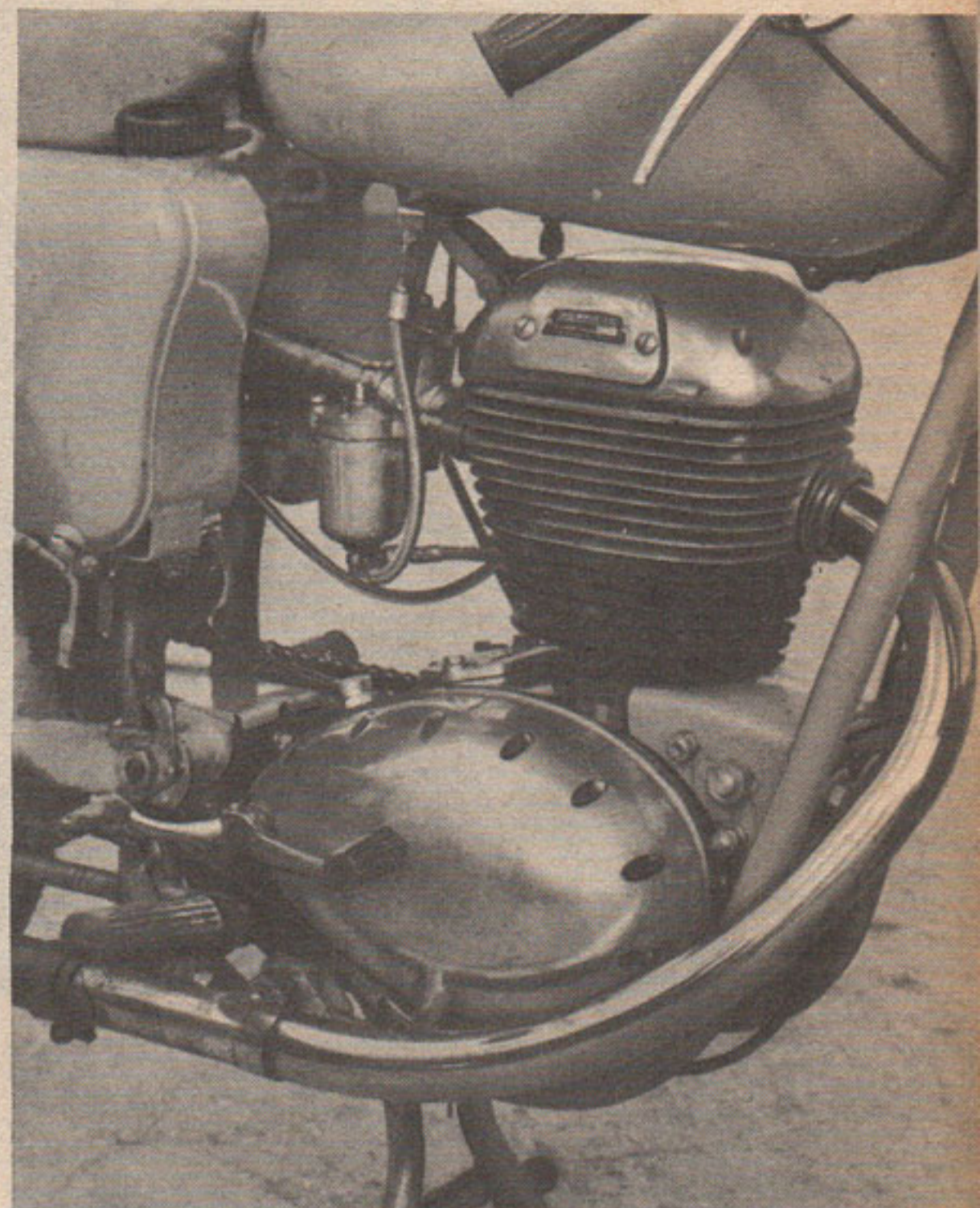
tion, d'embrayage, entre autres, cassaient un câble de gaz.

La première place revint donc à une équipe bien organisée (services techniques de la préfecture de police) suivis de Nennig-Delaherche, qui auraient fini très près sans leur chute, mais s'il y avait un classement à l'indice de performance, la victoire reviendrait à Couturier-Bettiol, servis par une mécanique ultrarapide, mais qui eut aussi le mérite de tenir. Les jeunes Foidelli-Bois qui, pour leur premier Bol terminent en battant les records motos 125 et scooters 125 et 175, ont obtenu un résultat extrêmement brillant, leur performance est très près de celle de Couturier-Bettiol.

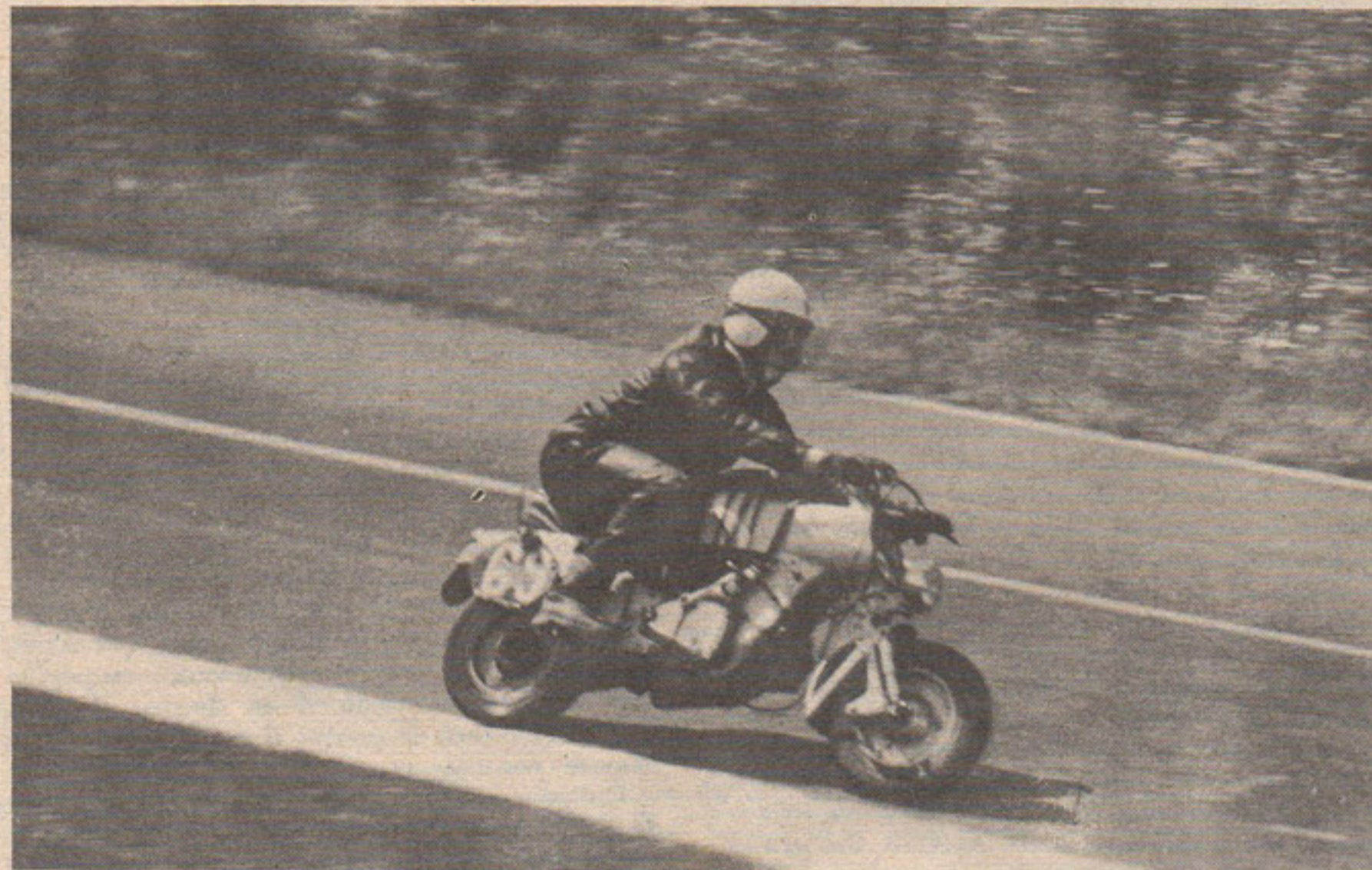
Vingt-quatre heures et malheurs.

Techniquement ce trentième Bol d'Or n'a pas été celui de l'originalité, peu de spéciales et beaucoup de machines série n'étaient pas pour nous faire connaître des nouveautés. L'Ydral spéciale des Roubaisiens Schoon-Decal était intéressante par son refroidissement par eau, un frein avant avec des mâchoires de 4 CV, qui demandaient d'ailleurs à être détalonnées en fin d'épreuve. La fourche à balanciers était reliée aux tiges d'amortisseurs par des rotules, l'allumage était double, par volant magnétique ou bobine tandis qu'au graissage par mélange était adjoint un graissage de la tête de bielle par pompe à main, utilisée dans les longues lignes droites. Une fort jolie réalisation qui a tenu allégrement les 24 heures.

Classique mais infiniment bien préparée sont les adjectifs décernés à la Norton Domina-



A l'arrivée, le bloc-moteur Terrot de Leroy-Dubreuil était exempt d'huile.



Ci-dessus, le Rumi de Foidelli-Bois, qui bat le record des scooters 125 et 175 cm³
L'équipe Rittaud-Alarousse sur Puch 125 cm³.

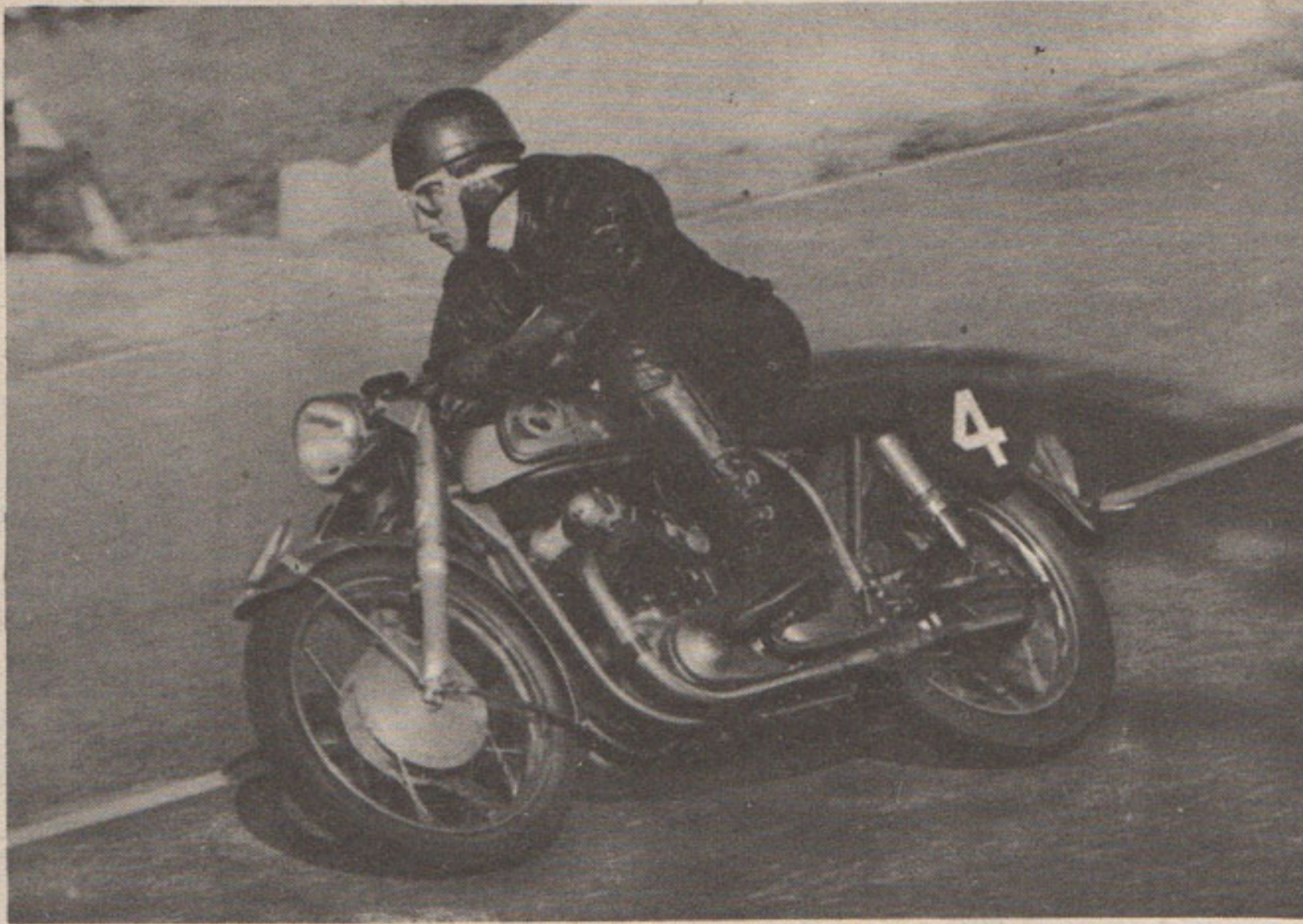


tor à un carbu de Cot-Kiêné, malheureusement leur réservoir d'huile a diminué leur distance de quelques 160 km. Remarqués sur la B.M.W. de Murit-Drion deux carburateurs Del Lorto à double cuve de dimensions impressionnantes. L'équipe n'avait sûrement pas prévu la pluie, car la moto était dépourvue de tout garde-boue avant.

Au chapitre des critiques, que nous ne voulons pas acerbes, car les organisateurs travaillent sans but lucratif pour le sport motocycliste, nous signalerons que les cartes de service sont quelque peu galvaudées, permettant à des personnes non qualifiées de gêner coureurs et mécaniciens devant les stands, d'autant plus que cette année les gendarmes ont été très compréhensifs. Le meilleur des laissez-passer est l'appareil photographique en position de tir, nous avons vu également des cartes « ciné-photo » épinglées sur des vestes de personnes dépourvues d'appareil, nous avons vu aussi une carte « mécaniciens » portée par un monsieur vêtu avec recherche et accompagné de toute sa famille ! Les enfants étaient nombreux devant les stands le dimanche après-midi, un enfant même sautait à la corde quand on songe que certains pilotes perdaient la notion des distances d'arrêt, on est en droit de frémir.

Les stands étaient le seul point surpeuplé, car l'assistance ailleurs était fort discrète. Il s'en est fallu de peu qu'un accident se produise à l'entrée du goulet, Cot qui arrivait à quelques 150 km/h eut sa route coupée par l'Ydral spéciale de Schoon-Decal qui venait de ravitailler, la faute incombe au commissaire qui ne sut pas apprécier la vitesse de la Norton.

On se demande aussi pourquoi le Dodge porteur des balises fut lâché sur le circuit quinze minutes après le départ. Les commissaires se sont montrés tolérants, trop dans certains cas. Que serait-il arrivé si la batterie-type voiture perchée sur le garde-boue arrière d'une Norton, arrimée par des sandows et une courroie, calée par des planchettes, était tom-



La Norton de Cot-Kiêné qui remporte sa catégorie en 500 Sport.

Ci-dessous, la 250 cm³ N.S.U. d'Obert-Fromont, première en 250 cm³ Sport.



bée sur la piste en pleine nuit ? Nous avons noté toujours autant de chaussures de basket (chez les pilotes) assez peu protectrices.

Les lampes de poches attachées dans le dos sont une excellente mesure de sécurité, mais ce n'est pas l'opinion d'un des frères Terrioux qui faillit récupérer celle d'un coureur le précédant.

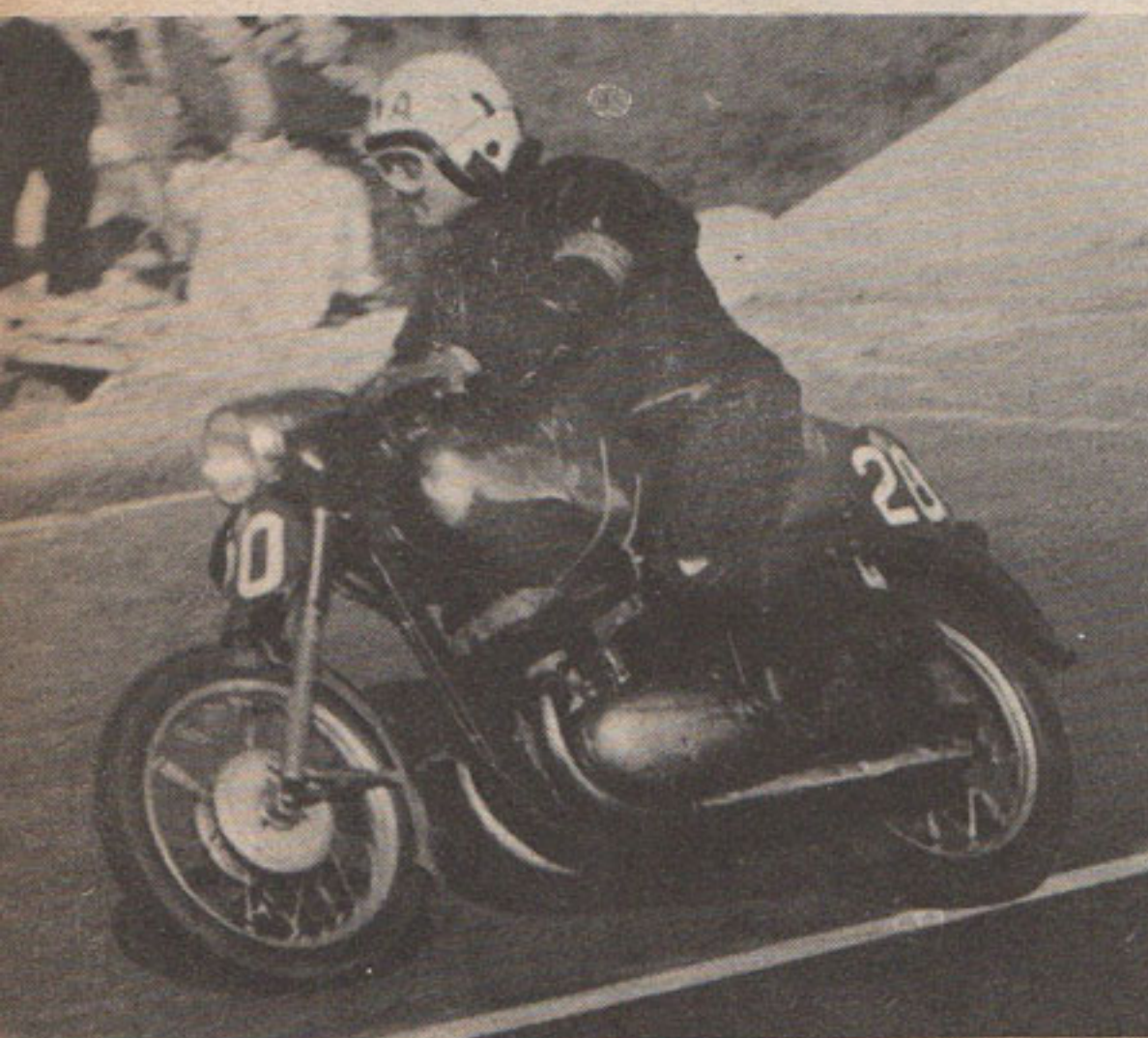
Point du règlement qui ne nous satisfait absolument pas, le pace-making ou tirage par un autre coureur qui est interdit exclusivement au Bol d'Or, or cette pratique est aussi vieille que le sport motocycliste et fait partie du jeu de la course et n'est interdit nulle part ailleurs. Il s'agit là de tactique et d'habileté pour se faire tirer, et aussi pour déramponner l'adversaire. Ce n'est pas les raisons opposées de M. Violet qui nous feront changer d'avis. Le tableau d'affichage ne semble pas réservé au commun des spectateurs, puisque situé dans l'étroit passage menant aux stands, de plus il y est pratiquement impossible de prendre des notes. En 1956 une tente abritait un grand panneau que tous pouvaient consulter.

On aimerait que les organisateurs choisissent un responsable plus sérieux pour le tenir, les treizième et quatorzième heures n'y figuraient pas, il y avait de nombreuses lacunes et erreurs grossières, de plus les classements étaient inscrits avec de une à trois heures de retard.

Lorsque Cambis-Le Guellec descendirent leur embiellage, ils résolurent le problème de la tranquillité en installant leur Rumi à l'intérieur du stand, un coup de téléphone à Paris, une voiture disponible, et quatre heures après le Rumi était à nouveau en piste.

Une surprise désagréable attendait Brûlé en arrivant à Couard avec le side-car D.K.W. Prêt à rétrograder il cherche vainement sa pédale de sélecteur, qui s'était enfuie avec son axe.

Valdevit-Mignot, premier en 350 cm³ Sport sur Jawa.



LE TRENTIÈME BOL D'OR (suite et fin)

Joubert-Parans tombe à Couard et la piste est inondée de mélange, afin de prévenir tout accident, les commissaires ajoutent de l'essence et mettent le feu à la piste. Bravo.

On se souvient que Terrioux eut tous les malheurs l'an dernier, il en eut quelques-uns encore cette année, dont deux chutes, mais lui et son frère ont la satisfaction d'avoir battu le record de leur catégorie.

Un petit séjour en haut de la tour de contrôle nous a permis de prendre un bol... d'air et de constater une tenue assez louvoyante de la N.S.U. série de Sury-Alex qui, nonobstant, terminèrent bons onzièmes au classement général.

Un concurrent insouciant gonflait sa roue arrière sans contrôleur de pression et sans même tâter le pneu, il y eut aussi les fébriles et coutumières installations d'éclairage à quelques minutes du départ.

Les positions des pilotes étaient en général bien effacées, quoique au début Rouger frères et Heuqueville-Krajka tentèrent l'aventure assis. Leconte-Mengin eux tinrent cette position jusqu'à une heure quinze de la fin, à ce moment une panne irrémédiable venait mettre fin à un effort constant.

Contrairement aux prévisions du speaker avant l'envolée, les premiers au départ furent aussi les premiers à l'arrivée, il est juste de reconnaître que cela n'arrive pas souvent, en tout cas les vainqueurs et leurs collègues de la police ne faisaient guère de cadeaux dans les virages, certains concurrents durent craindre pour leurs rayons.

Le policier Grollet nous donna un intermède musical, sonnait le réveil avec un cor de chasse de sa fabrication composé d'un tube, de deux tours de durite et d'un entonnoir.

Le trialiste Delauné était chargé de transmettre du poste de chronométrage situé à la bretelle de Couard, à la tour de contrôle les classements à chaque heure. Mais il fut bien dépourvu lorsque la nuit fut venue, d'abord d'éclairage puis de la boulonnerie qui fixait garde-boue arrière et silencieux, emportée par un collectionneur sans doute. Il s'est bien amusé tout de même, il y avait de la boue épaisse comme ça.

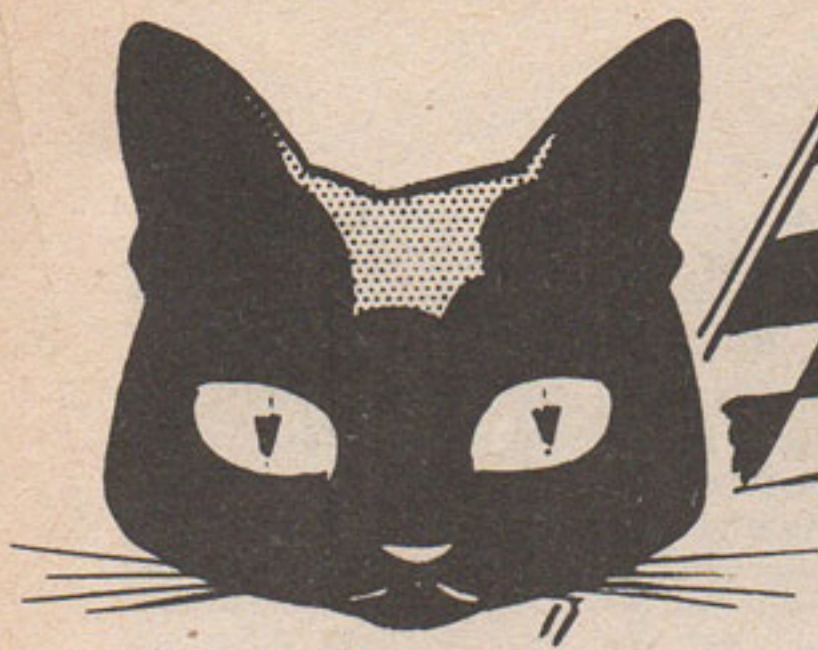
On peut reprocher à l'épreuve d'avoir trop de premiers, on en compte en effet dix-huit sur trente-trois arrivants.

Tant de catégories en font une course touffue, d'ailleurs on ne sait guère où commencent et finissent les qualifications sport et série. Nous sommes sceptiques sur le titre série octroyé à la D.K.W. de Bernard-Bergeron par exemple, les constructeurs allemands ont beau être modestes lorsqu'ils citent des chiffres, des tours entre 111 et 115 de moyenne pour une machine cataloguée 118 nous laissent perplexes.

Constatant que les machines courses n'ont pas brillé spécialement, on peut se demander si un classement à la seule cylindrée ne serait pas suffisant, ce qui n'empêcherait pas de décerner des coupes à des machines «strictement» de série.

En conclusion, quel que soit le genre d'épreuve, le sport motocycliste est toujours à la recherche d'une formule, en trouvera-t-on une qui satisfera la majorité des sportifs ?

R. DOLICQUE.



Palmarès

30^e BOL D'OR
Victoire Totale
de
MARCHAL

1

er

INIZAN - MUTEL sur TRIUMPH
et

Toutes les catégories

sur BSA - BMW - MORINI - RUMI - TRIUMPH, etc...

En 1958 déjà 127 victoires

97 victoires en vitesse

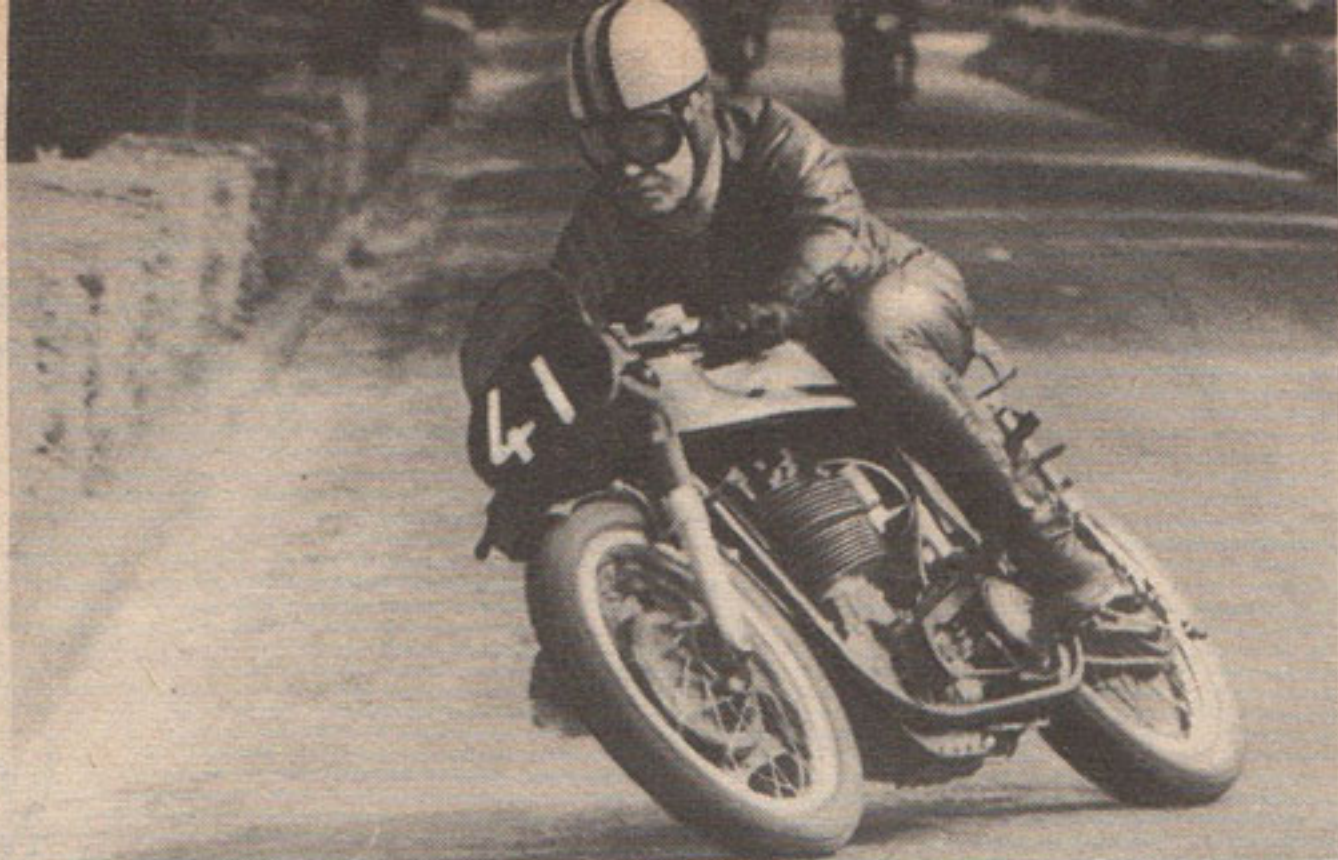
30 victoires en moto-cross

avec la **BOUGIE**

MARCHAL



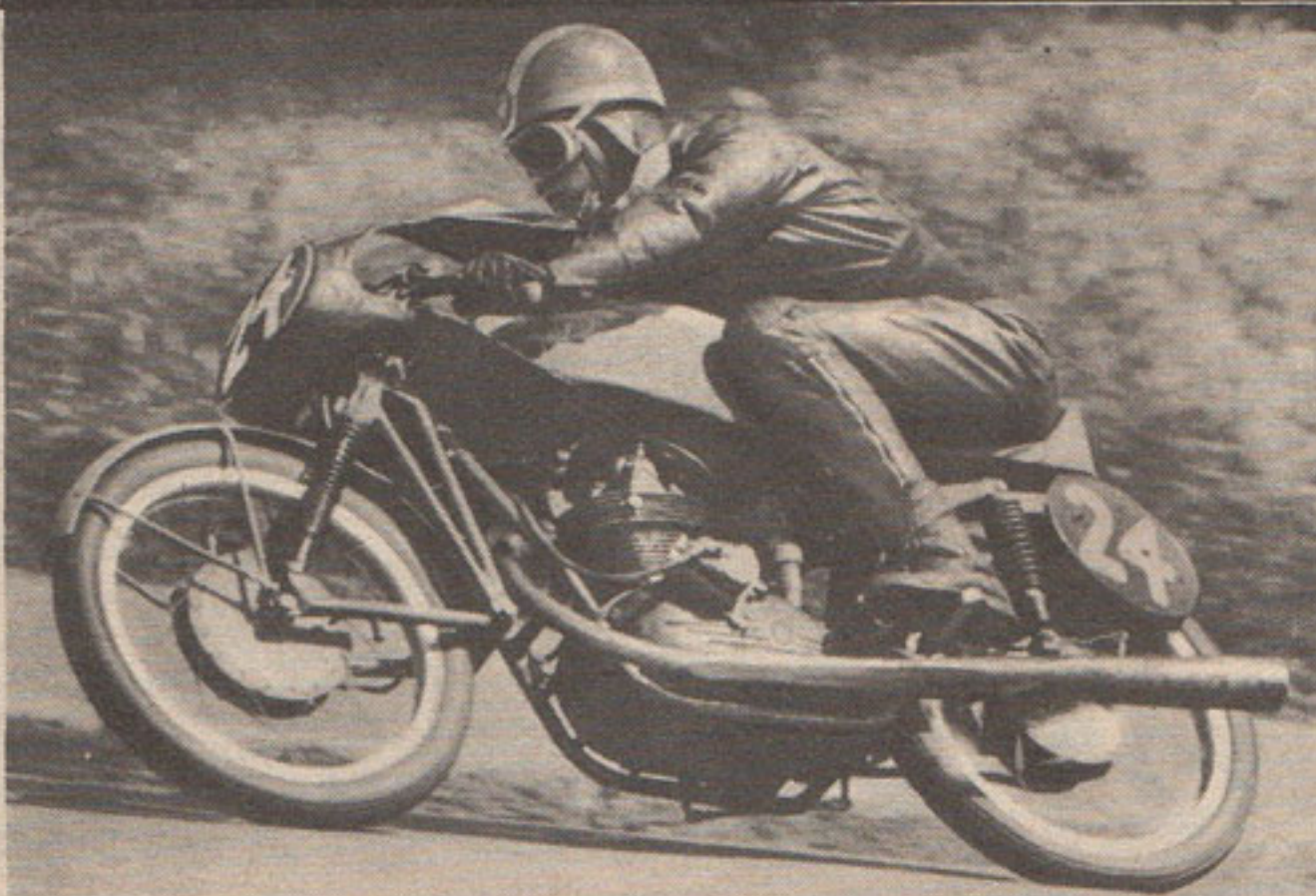
Plus de km, en moins de temps, avec moins d'essence.



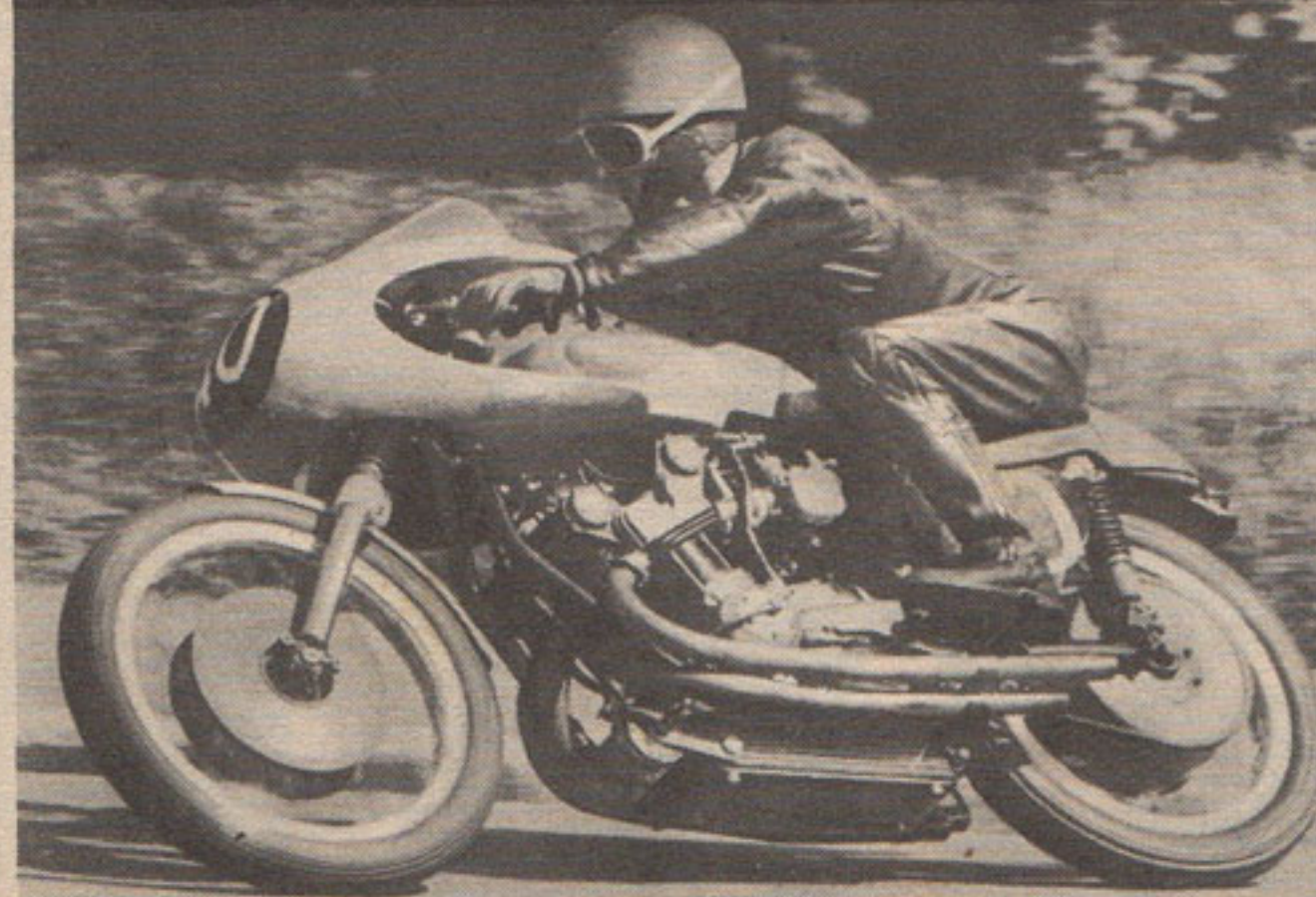
Collot premier en 350 et 500 cm³ sur Norton.



Duheim triomphe en side sur Norton.



Burgraf qui fit le doublé sur M.V.
Schaad en action sur la 500 cm³ Nougier.



SUR ce circuit accidenté on eut à déplorer quelques bûches sans gravité. Comptant pour le Championnat de France National, ces courses ont vu une participation importante de coureurs parisiens et provinciaux courant pour le titre.

BURGRAFF LE PLUS FORT EN 125 CM³

Sept concurrents au départ : De Polo prend la tête, mais Burgraff le doublera et conservera la première place durant toute la course. Scaramella tombe en panne. Beauvais Junior bûche mais repart. Boëri va tout droit au château d'eau, tombe, mais termine très fort.

1. (12) Burgraff (M.C.D.), en 24' 15" 1/5 ; 2. (17) Bertrand (M.C.M.) ; 3. (81) Boëri ; 4. (11) De Polo (M.C.L.), à un tour ; 5. (16) Beauvais fils, à 3 tours (S.C.D.F.) ; 6. (10) Scaramella (U.M.A.) ; 7. (15) Beltoise (M.C.C.).

Moyenne : 78,560 km/h.

à BOURGES : excellentes prestations COLLOT et BURGRAFF font le doublé

EN 175 CM³ TOUJOURS BURGRAFF !

Touzalin s'extirpe rapidement du peloton de départ, mais il ne résistera pas à Burgraff qui passe au troisième tour. Schaad remonte progressivement. Deux pannes successives : celles de Baronne et de Lacour. Baronne repart et s'empoque sérieusement avec Deloince, ce dernier qui est un enfant du pays tient à faire montre de ses qualités et malheureusement percute les bottes de paille en voulant doubler Baronne.

1. (24) Burgraff, en 23' 47" 1/5 ; 2. (21) Schaad (M.C.A.) ; 3. (23) Baronne René (A.M.C.C.), à un tour ; 4. (61) Touzalin (A.M.D.) ; v. (20) Deloince (M.C. Bourges) ; 6. (29) Plainard (A.M.C.F.), à deux tours ; 7. (28) Focardi (M.C. Cannes), à 3 tours.

Moyenne : 82,390 km/h.

COLLOT LE MEILLEUR EN 350 CM³

Collot part rapidement suivi de Burgraff, Casset et Schaad qui s'arrêtera pour ennuis mécaniques. Casset subit le même sort au deuxième tour. De Polo prend la place de troisième et réussit au tiers de la course à « sauter » Burgraff. Sabatier et Gomes tombent en panne. Collot mène toujours malgré un amortisseur hors d'usage et la lutte se circonscrit entre De Polo et Burgraff ; ce dernier réussit à reprendre la seconde place et la course se termine sur le classement suivant :

1. (33) Collot (M.C.H.S.), en 27' 04" 3/5 ; 2. (37) Burgraff ; 3. (34) De Polo (M.C.L.) ; 4. (38) Touzalin, à un tour ; 5. (39) Baronne René, à deux tours ; 6. (31) Montagne (M.C.L.), à deux tours ; 7. (30) Tarnazac (M.C.A.), à cinq tours ; 8. (80) Gomès, à cinq tours.

Moyenne : 86,350 km/h.

COLLOT 1^{er} EN 500 CM³

Dès le premier tour une chute de Verd au château d'eau crée une certaine perturbation. De Polo passe en tête suivi de Casset et de Collot. Il faudra à Collot sept tours pour reprendre la tête pendant que Burgraff suit le trio, mais une panne stoppera notre Grenoblois au bénéfice de Tomésani qui lui aussi s'inclinera devant la malchance. Schaad perd trois tours pour arrêt à son stand.

1. (41) Collot, 35' 08" 1/5 ; 2. (42) De Polo ; 3. (46) Casset (A.M.C.C.) ; 4. (72) Maubert (M.C.C.), à deux tours ; 5. (73) Bouillard (A.M.C.C.), à deux tours ; 6. (40) Schaad (M.C.A.) ; 7. (45) Fourcade (M. C. Big), à cinq tours ; 8. (71) Tomésani (M.C.C.), à cinq tours.

Moyenne : 88,640 km/h.

PREMIERE VICTOIRE DE DUHEIM EN SIDE

Duheim prend la tête dès le premier tour et ne la quittera plus jusqu'à la fin. Derrière lui, la lutte est serrée. Beauvais enfermé derrière Verd et Rogliardo finit tout de même par passer mais il est trop tard pour inquiéter sérieusement Duheim.

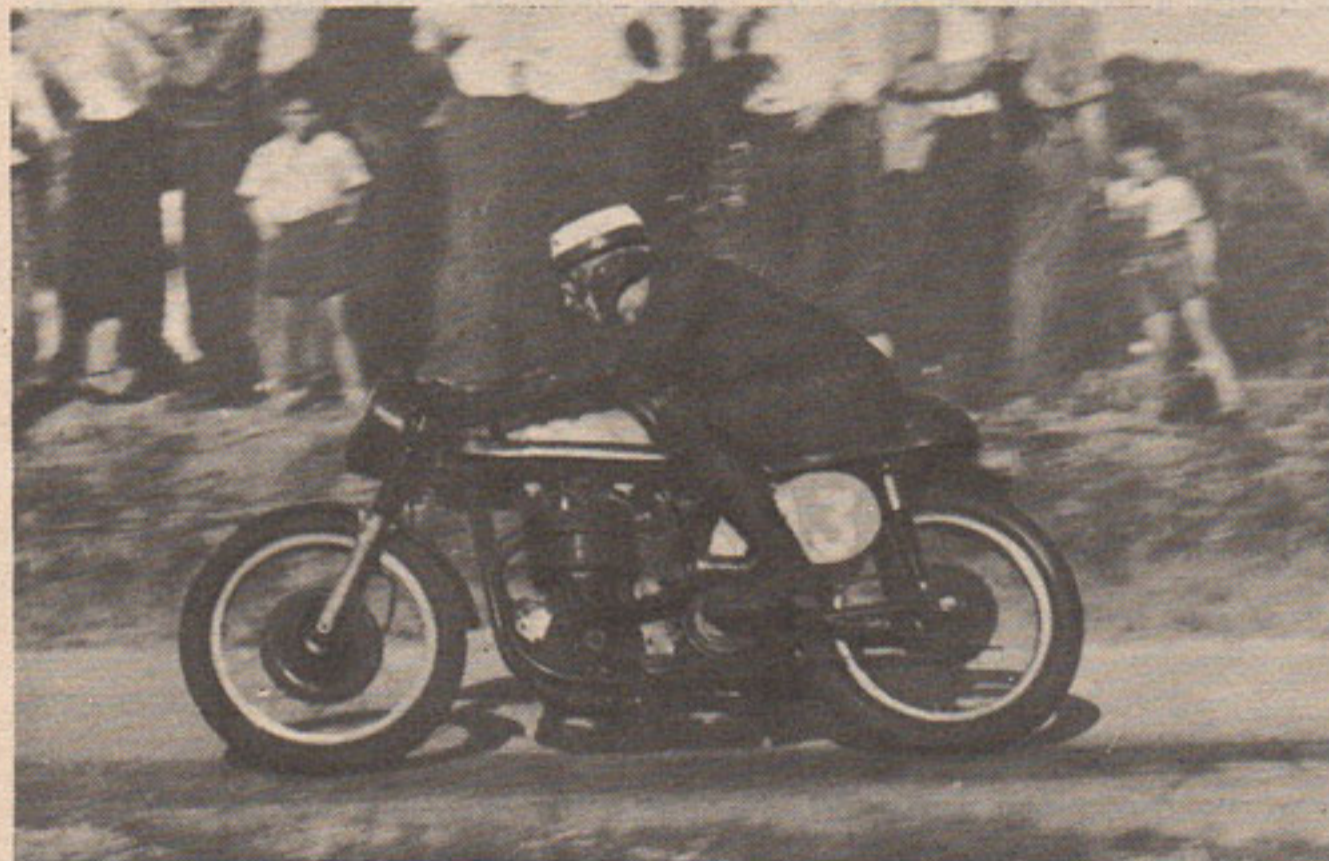
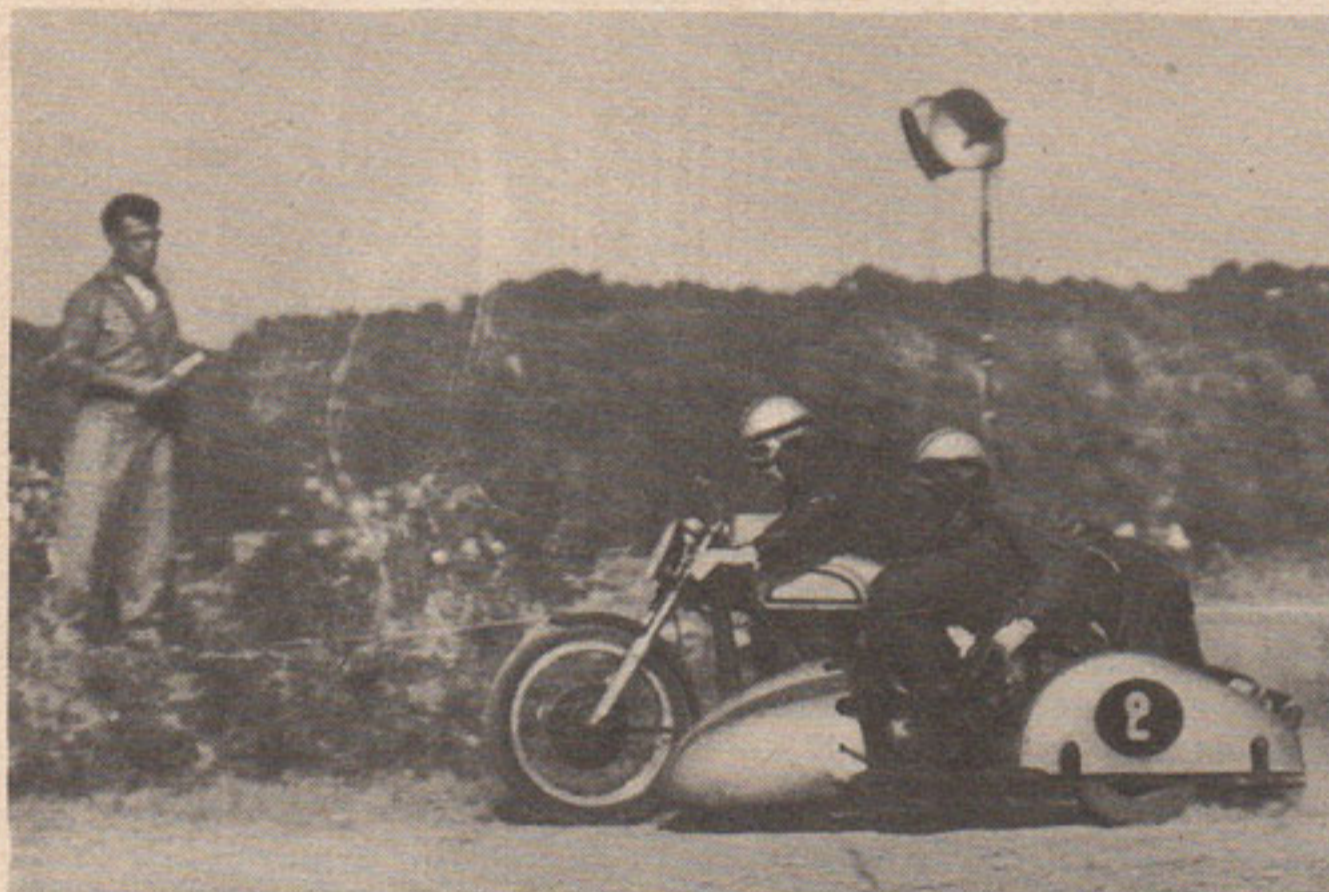
1. (50) Duheim (U.M.A.) en 24' 01" ; 2. (53) Beauvais (S.C.D.F.) ; 3. (55) Rogliardo (M.C.L.) ; 4. (52) Verd (M.C.L.) ; 5. (54) Moulin (M.C.F.), à quatre tours.

Moyenne : 81,250 km/h.

CIRCUIT DE VITESSE INTERNATIONAL DE PERNES

TEMPS merveilleux, soleil et chaleur, réussite complète de cette réunion qui fut contrariée l'an dernier par la pluie.

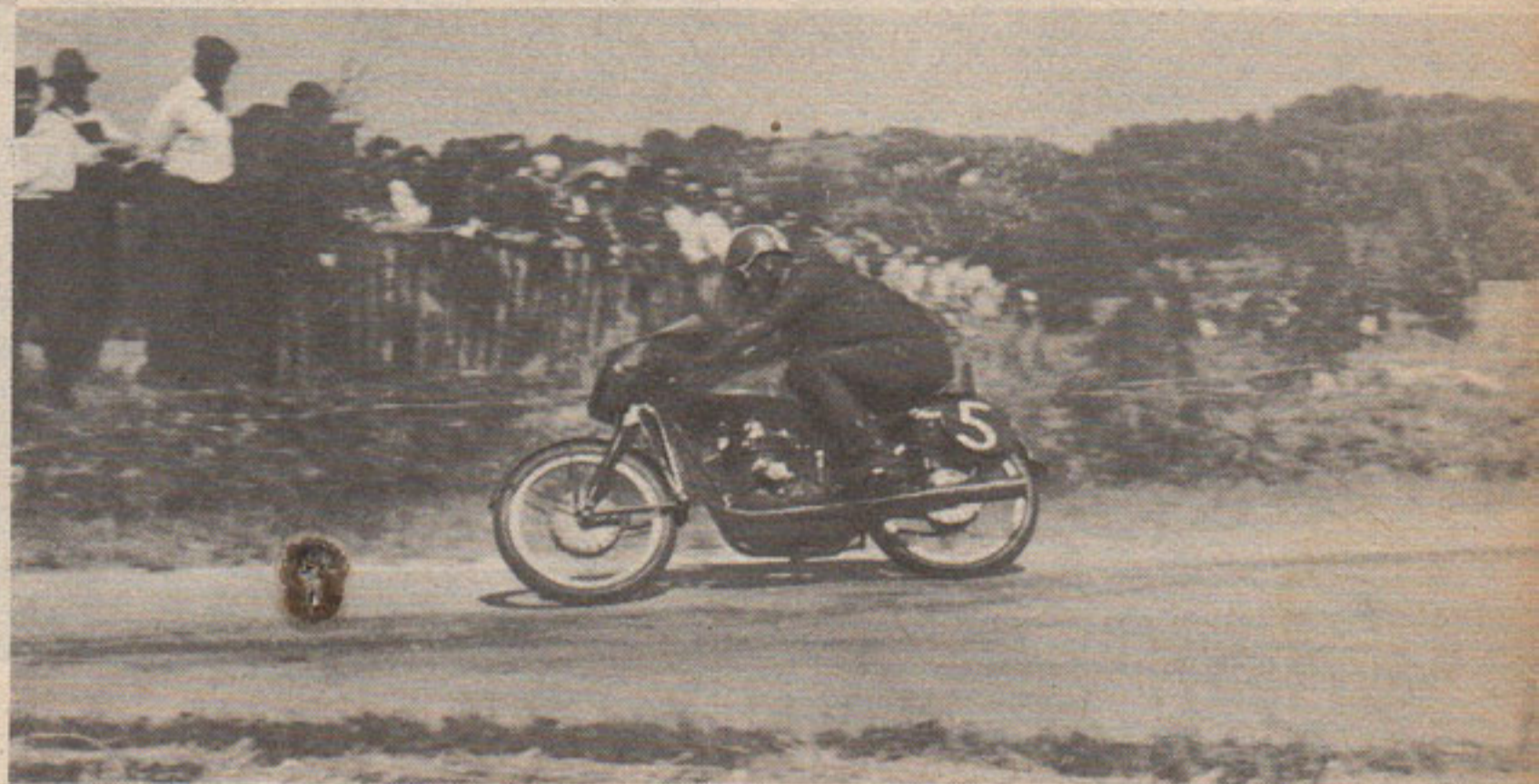
Organisation parfaite, public nombreux et enthousiaste qui fut ravi par le spectacle qui n'a rien à envier aux Grands Prix Internationaux, même les plus réputés.



RÉSULTATS TECHNIQUES

175 cm³ internationaux

1. Burgraff André (M.V.), les 30 tours en 27 mn 41 s 3/5; 2. Onda (Mondial), 29 s; 3. Schaad (Nougier); 4. Jacquier-Bret (Mondial); 5. Touza-



lin (M.V.); 6. Foccardi (M.V.); 7. Scaramella (M.V.); 8. Esscoubas (M.V.); 9. Sfacos (M.V.).

500 cm³ nationaux

1. Paba Antoine (Marseille), B.S.A., 30 tours en 27 mn 04 s; 2. Roux (Manosque) Norton; 3. Comy (Avignon) Norton; 4. Cifreo (Cannes) Triumph; 5. Dominiononi (Cannes) Norton; 6. Latrille (Cannes) Triumph; 7. Tomesani (Cannes).

Sides 500 cm³ nationaux

1. Vivier-Merle (Norton), les 30 tours en 29 mn 16 s; 2. Verd (Norton); 3. Burgraff (Norton) à 2 tours; 4. Escoubas (Norton), 3 tours; 5. Leglise (B.S.A.); 6. Vehnert (B.S.A.); 7. Biancotto.

500 cm³ internationaux

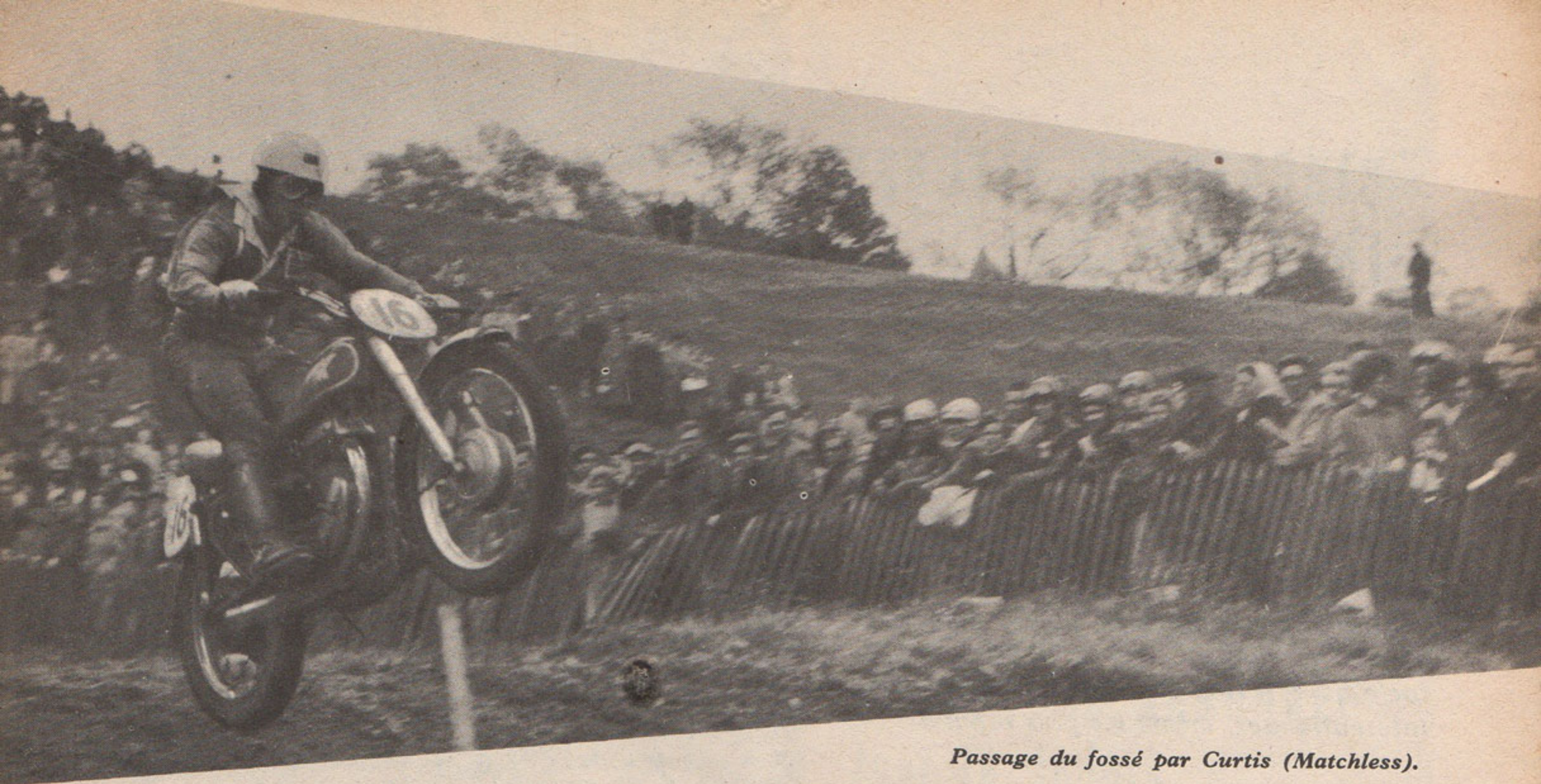
1. Salt (Norton), 33 mn 21 s 2/5; 2. Jaeger (B.M.W.), 33 mn 35 s 3/5; 3. Insermini (Norton), 33 mn 44 s; 4. De Polo (Norton), 33 mn 47 s 2/5; 5. Dauwe (Norton); 6. Burgraff (Norton).

Sides internationaux

1. Drion (Norton), 35 mn 27 s 2/5; 2. Murit (B.M.V.), 35 mn 45 s 2/5; 3. Strub (B.M.W.), 35 mn 45 s 3/5; 4. Duhem (Norton), un tour; 5. Rogliardo (B.M.W.); 6. Swindel (Norton); 7. Baix (Norton); 8. Dutscher (Norton).

J. PORTE.

N^o 5 Burgraff (1^{er} en 175 Intern.).
Side N^o 2 Vivier-Merle (1^{er} en sides Nationaux).
N^o 3 Salt (1^{er} en 500 Intern.)
Side N^o 2 (Watsonian) Drion (1^{er} en sides Intern.)



Passage du fossé par Curtis (Matchless).

L

ORSQUE paraîtra ce numéro, l'épreuve de Cassel sera classée depuis plusieurs semaines mais son souvenir ne doit pas s'éteindre et nous rappelons de cette course, non pas surtout les résultats mais son ambiance complète et l'esprit du Moto-Club du Nord de la France qui a, ainsi, placé par son organisation, pratiquement sans reproche, notre pays à égalité avec des nations pourtant, plus favorisées.

Ce club, actif et sympathique, s'était chargé d'un bien gros morceau et si nulle inquiétude ne sembla effleurer les organisateurs, la chose n'en est que plus admirable, et de bout en bout, tout fut mené rondement et de main de maître, à la grande satisfaction, pensons-nous, des participants et des spectateurs.

Le lieu choisi, un parc joliment situé et bien caché dans la verdure, les arbres en fleurs et dans le vallon agréablement abrité du mont Cassel, ce lieu qui apparaissait l'un des obstacles, en fut, en somme, l'un des attraits de cette journée dont personne n'est sorti diminué ou aigri.

La pluie qui était tombée dans la matinée avait cessé vers 10 heures et même le terrain, jusqu'au moment des départs, eut le temps de sécher et de prendre l'aspect élastique et roulant d'une prairie apte à la vitesse.

Une belle ligne droite passait devant la tribune où siégeaient, amicalement mélangés, profanes et connaisseurs, tous enchantés dès le début du spectacle offert... Les drapeaux étalaient, en vagues onduleuses, les fraîches et variées couleurs de chaque pays et jalonnaient la piste qu'allaient emprunter les coureurs... Une côte attaquée par un virage relevé, une descente conduisant au parcours sinueux et accidenté, un escalier, puis la grande descente précédant les tribunes, voici quelques-uns des passages spectaculaires et visibles de nombreux points du circuit.

Partis de Paris le matin à 6 heures, nous n'avons pu assister qu'aux courses mais pas à l'entraînement effectué la veille sur terrain lourd, essais au cours desquels chacun avait pu reconnaître le parcours. Nous fîmes donc un long passage au quartier des coureurs où chacun terminait les réglages de sa machine.

Il y avait là Jacquemin, Schmid, les deux Klym, quelques Anglais vidant flegmatiquement leur réservoir en vue du remplissage officiel, les Belges, et les deux Russes dont tout visiteur voulait découvrir les machines : celles-ci sont classiques et n'offrent rien de très extraordinaire à l'œil.

Le public est vraiment peu nombreux et à l'heure où devaient s'élancer les 250 cm³ les pelouses sont très clairsemées. Une modification de l'horaire permettra plus tard un garnissage respectable qui apaisera nos craintes et nous vaudra d'assister, en fin de matinée seulement, à la première des deux manches des petites cylindrées, petites cylindrées qui vont vite et font merveilleusement augurer de ce que sera le clou de la journée, la course des « grosses » avec les champions que vous savez.

Le départ, très réussi cause une impression à laquelle nous ne pouvons échapper

à Cassel

Le Grand Prix de France de Moto-Cross

malgré notre habitude et nous sommes certains que cette impression dans laquelle se trouvent mêlées anxiété, impatience, fièvre et soif de bruit et de mouvement, est partagée par les spectateurs et les coureurs, dont certains sont pâles et figés sous le casque.

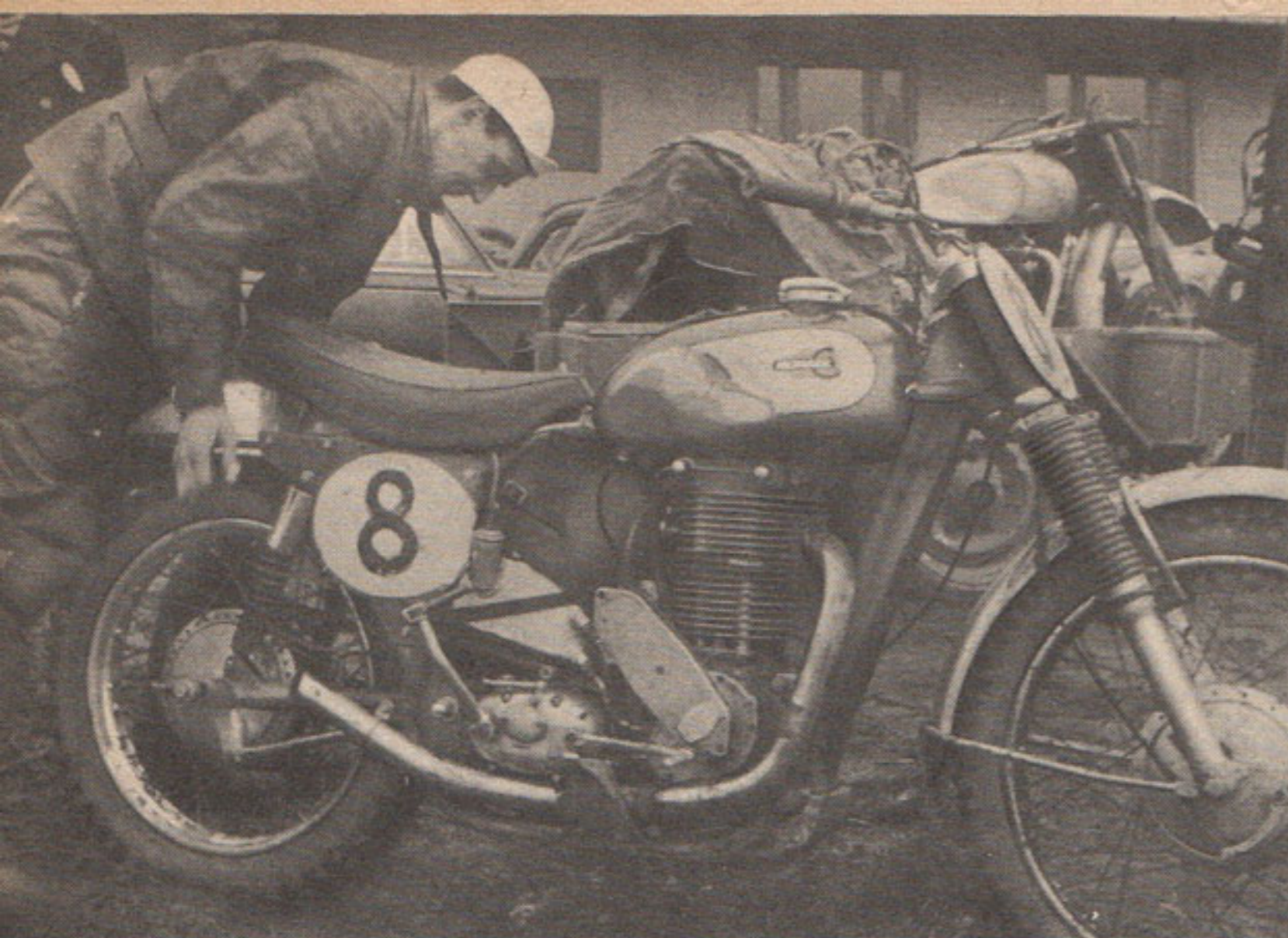
C'est une réelle envolée ; Kamper donne le ton en se détachant nettement dès le virage après les tribunes ; le peloton ne se dissémine que lentement et au passage suivant, dix coureurs se serrent de très près, Ron emmenant Cizek que ne lâche pas Kamper passé troisième devant Harsmid. L'allure est très rapide, tout au moins pour les premiers car il y a déjà de nombreux lâchés. C'est presque une course de vitesse maintenant et à chaque tour la même constatation s'impose : certaines de ces machines, très au point et pilotées finement, font partie de la grande classe. La tête est prise par Cizek devant Ron et Kamper. Jawa a délégué une véritable équipe dont la tenue est remarquable. Déjà certains sont doublés. Mais n'observons pas trop superficiellement car même dans le milieu la marche est très satisfaisante et Caroli sur Bianchi et Jackson sur Francis Barnett montrent une classe évidente. La présentation des Bianchi est à remarquer : camionnette et motos bleu azur attirent les regards.

Les positions ne changent pas mais Harsmid est nettement lâché par le trio de tête dont Cizek est l'incontesté leader. Puis Ron qui le suivait non pas comme son ombre mais avec beaucoup d'assiduité tombe devant nous, perd du terrain et repart avec près d'un demi-tour de retard sur les deux premiers. A ce moment, seuls six coureurs ne sont pas doublés par Cizek (Jawa) et Kamper (Maïco) mais cette chute augmente l'intérêt de la course car il semble que la supériorité de l'équipe Jawa est remise en jeu... Il semble seulement car

En haut : Lors de la présentation des équipes : l'équipe suédoise. (A droite, Nilsson).

Ci-contre : Le départ des 250 cm³. Le numéro 1 est Cizek, le vainqueur ; le numéro 5 est le Français Desbois. On aperçoit au fond la grande descente qui précède la ligne droite des tribunes.





le numéro 1, Cizek, est vraiment à son affaire et le 65, l'Allemand Kamper paraît manquer de puissance, quoique d'une conduite habile, souple et sûre.

Il saute aux yeux que les machines d'usine sont supérieures quelle que soit la marque et la catégorie. La fin de cette manche arrive sur la victoire de Cizek précédant Kamper, puis Harmsmid et Ron qui sont les seuls à avoir parcouru les 15 tours. Tous les autres ont été doublés une ou plusieurs fois.

Et c'est l'heure du déjeuner, du lunch que nous prendrons sympathiquement installés sur un court de tennis, dans le calme, servi avec la bonne grâce à laquelle cette journée nous a habitués. C'est une foule de détails qui reviennent à notre mémoire et nous font encore apprécier les heures passées à Cassel : les idées qui ont présidé à cette organisation, toutes les diverses réalisations qui en furent les fruits et dont d'autres organisateurs pourraient profiter. S'ils désirent des tuyaux, s'ils veulent jouer à coup sûr, qu'ils n'hésitent pas à s'adresser à M. Figarède et à ses amis : ceux-ci, nous en sommes sûrs, se feront une joie d'œuvrer encore en faveur du sport motocycliste.

La dernière bouchée de gâteau avalée, filons à nouveau au quartier des coureurs ; c'est le calme car les machines sont au Parc fermé et attendent sagement (les hypocrites) le moment de faire feu des deux tuyaux!... et il n'y a pas à s'y tromper, elles feront feu! Nous ne voyons pas les Russes, le blond Ivanov et le râblé Sokolov, nous ne voyons ni Schmid ni Nilsson ni tous ceux qui « bricolaient » si soigneusement la matinée durant. Nous apercevons le grand Lundin au profil d'Antonin Magne, avec sa petite casquette de coureur cycliste. En course il n'a rien d'un cycliste et quand il marche, nous pouvons vous dire que seul Clynk peut fournir une impression aussi pure. Voici Archer se préparant tranquillement en compagnie de Curtis et de Ward ; ils paraissent bien s'entendre ces trois-là ; ils se ressemblent dans leur impassibilité dans le boulot et par le sourire aisé à chaque boutade. Discrètement et avec beaucoup de tact (ne vous en étonnez pas!) nous demandons à Curtis qui lui semble le plus dangereux et il n'hésite pas à désigner Draper spécifiant que sur terrain lourd il est le meilleur de tous. Pour lui-même un classement dans la première demi-douzaine le satisferait.

Et avec le soleil la foule arrive et égaie un décor déjà extrêmement agréable ; le terrain est verdoyant, des pâquerettes et des genêts jonchent le sol, les couleurs flottent sur la tribune déjà passablement garnie et qui, tout à l'heure sera pleine à craquer. Nous voudrions vous décrire fidèlement l'atmosphère et le spectacle et nous ne le pouvons pas sans risquer de tomber dans un lyrisme qui ferait sourire ceux qui n'y étaient pas, et nous n'aimons pas faire sourire involontairement.

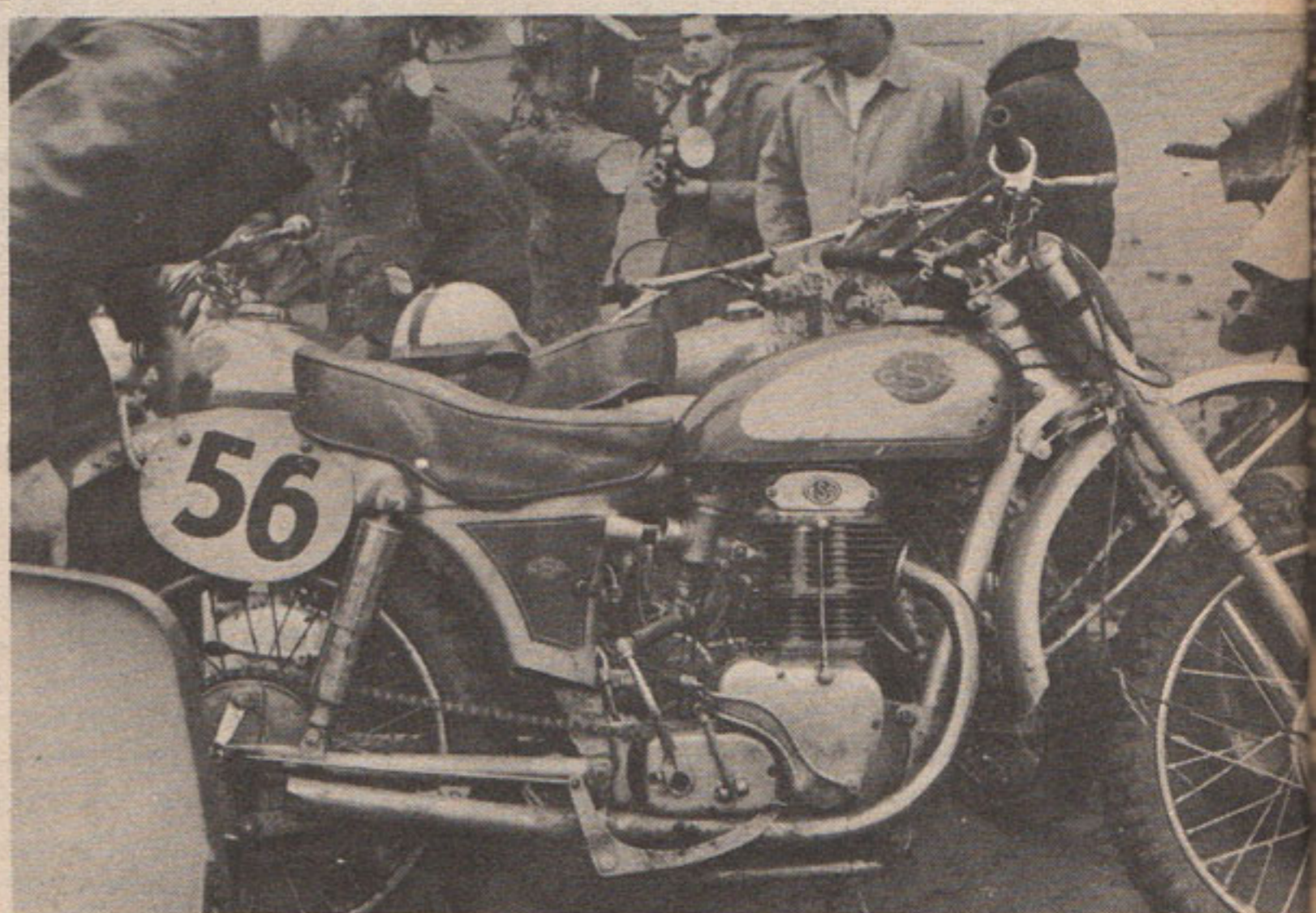
La deuxième manche des 250 se déroule aussi rapidement et personne n'a le temps de s'ennuyer. Pour les hommes de tête, pas de changement, et après les quelques chassés-croisés

nécessaires pour que chacun trouve sa place définitive, nous voyons au bout des 15 tours, cinq coureurs dans le même lot : Cizek (Jawa) vainqueur, l'Allemand Kamper (Maico), Harmsmid (Jawa), Roucka (C.Z.) qui n'était que dix-septième à la première épreuve, et Van Pee (Jawa).

Ces cinq coureurs ont fait leurs 15 tours en des temps battant celui de Cizek à la première course. Viennent ensuite à un tour le Hollandais Schram, le Français Desbois, Hamar et Ron qui fut moins brillant que le matin.

Lors de cette épreuve on remarqua le très beau départ de l'Italien Caroli qui, en 200 mètres, sauta la Jawa de tête mais malheureusement dut s'arrêter aussitôt.

Et installés sous le poste de chronométrage, un pied sur la tribune pour ne rien perdre, nous attendons les Grands. Une



LE GRAND PRIX DE FRANCO

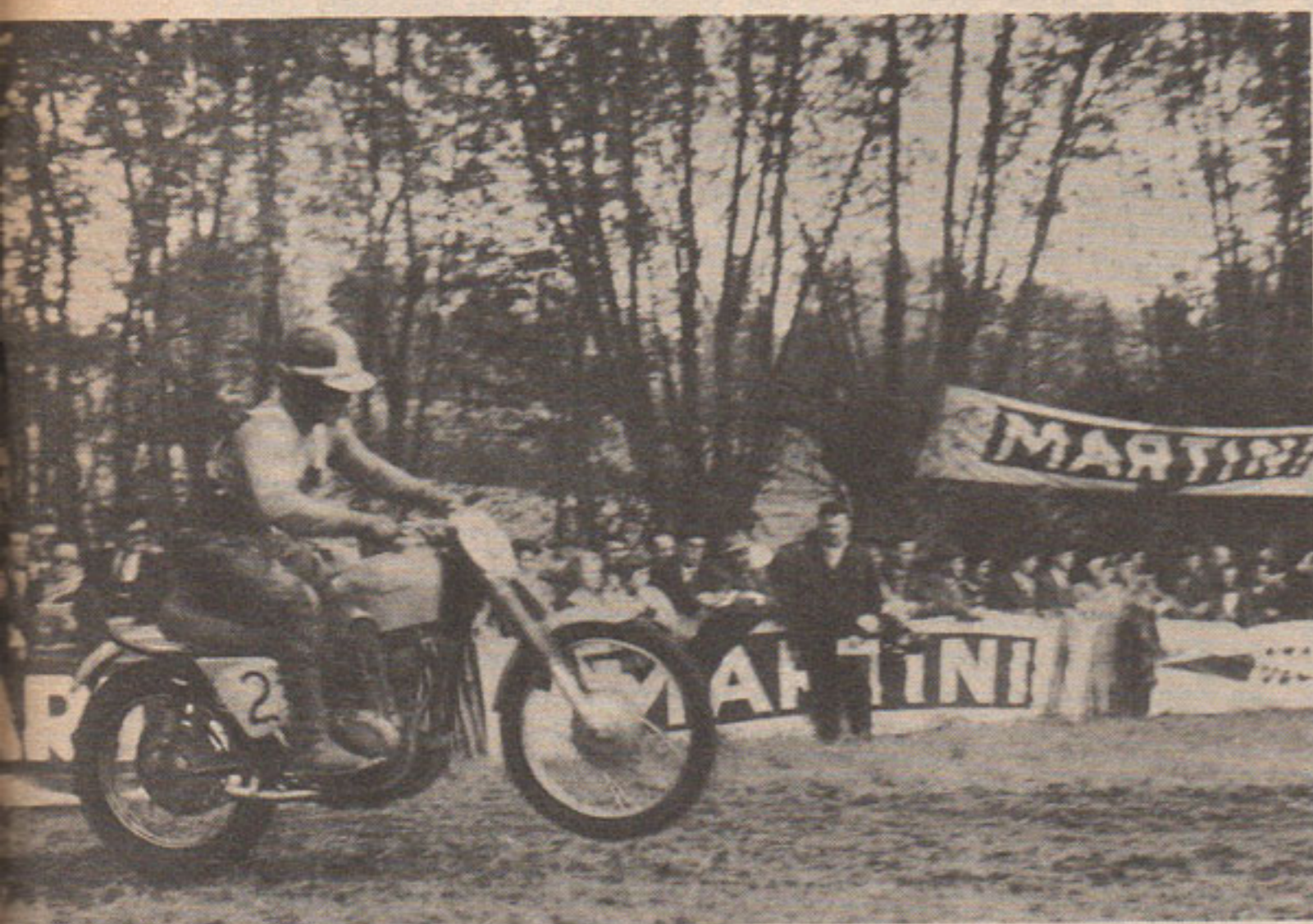
belle présentation des équipés guidées par leurs mentors respectifs, dont le Britannique Major Taylor reconnaissable à son pilon. Et tous les coureurs viennent pour cette présentation qui donne son cachet officiellement international à cette réunion. Avec la montée des couleurs le long des mâts et au son des hymnes nationaux nous avons les Suédois, les Suisses, les Allemands, Soviétiques, Anglais, Danois, Belges, Hollandais, Italiens et les Français.

Auparavant au parc nous avons assisté à la mise en marche des bolides et à la touche finale dans l'habillement des coureurs. Le petit Nilsson blondinet au nez épaté et au sourire facile, Lundin osseux et grave, Archer chevronné et imperméable, Curtis bébé joufflu sous le casque mais crâne dégarni dans l'intimité, Ward, sourire de beau gosse, moins étoffé que l'an dernier et toujours sympathique, le Danois Rasmussen calme et massif, Clynk racé et parfaitement équilibré, Baeten concentré, Chuchart le seul à ne pas être bardé de cuir mais aux prudentes épaulettes, Jacquemin, pâle à son habitude mais calme et maître de lui, Schmid long, interminable et souriant, les Klym mâchoire farouche et œil résolu.

Nous avons 40 coureurs répartis sur deux séries dont les 10 premiers participeront à la finale. Et dans un tintamarre qui fit frémir puis se dresser les dames de la tribune officielle,

peu habituées à ce spectacle, le lâcher eut lieu et vit bondir un peloton de démons qui, coude à coude, les uns dans les roues des autres, à une allure incroyable pour un Moto-Cross, fonçaient sur une piste large et parfaite vers le soleil d'abord, vers le virage ensuite puis vers les clameurs d'encouragement et vers cette qualification qui s'avérait sérieusement ardue.

Un Belge, Rombauts, catapulté par une arbalète invisible prit la tête et s'engouffra dans la côte du premier virage avec la meute collée à sa roue. Mais trop nombreux, trop rapides, trop intrépides... combien de ces champions furent victimes dès cette côte d'un blocage dont les plus atteints nous parurent Rombauts auteur de la chute, Jacquemin et Schmid. Tous repartirent mais ces deux derniers avec un très fort retard qui les condamnait irrémédiablement à être doublés tôt ou tard. Nilsson, déjà, fait belle impression, regagnant des places



beaucoup d'entre eux découvrent ce qu'est une course de motos. Et dans le soleil revenu les drapeaux flottent, flottent et dansent.

Dans la tribune c'est un étonnement total : on se regarde, on ouvre des yeux d'enfant au cirque, on avoue son ébahissement et le colonel de gendarmerie confie bien haut à son voisin que pour lui, les 24 heures du Mans si affolantes qu'elles soient ne sont pas comparables à une telle course.

Il reste trois tours à faire et c'est la fin qui voit dans l'ordre Smith, Archer, Nilsson, Johansson, Ward, Cheshire, Cordonnier, Néri, René Klym et De Soete se qualifier, De Soete étant toutefois doublé. Le Russe Ivanov, classé onzième, est éliminé.

Dans la deuxième manche c'est Scaillet qui part en tête mais immédiatement il est dépassé et c'est Draper l'épouvantail qui mène, suivi de Baeten et Curtis. Clynk a dû être victime d'une chute car s'arrêtant près de nous, moteur tournant toujours, il redresse son guidon et repart en trombe. Chuchart va très bien et il devance Lundin. Cela durera-t-il?

Au troisième tour pas de changement pour les trois premiers qui sont Draper (B.S.A.) Baeten (F.N.) Curtis (Matchless) puis loin Chuchard (B.S.A.), Sokolov (E.S.O.) et Rasmussen (Matchless).

Robert Klym est treizième. Clynk, admirable comme il sait l'être fonce pour rattraper son retard. L'Italien Bertuzzi est loin. Vanlerberghe est en difficulté, son moteur cafouille et il va être doublé par Draper. Baeten suit celui-ci à 5 secondes puis viennent Curtis, Chuchart, Lundin et Scaillet, plus loin

De haut en bas et de gauche à droite : Dernière mise au point par Lundin sur sa Monark. La moto E.S.O. du Soviétique Ivanov. Le champion du monde, Bill Nilsson, lors de sa mémorable chasse en finale. L'Anglais Smith après avoir remporté sa série, termine troisième en finale. Smith, n° 22, vainqueur de la 1^{re} série et troisième en finale, en pleine action.

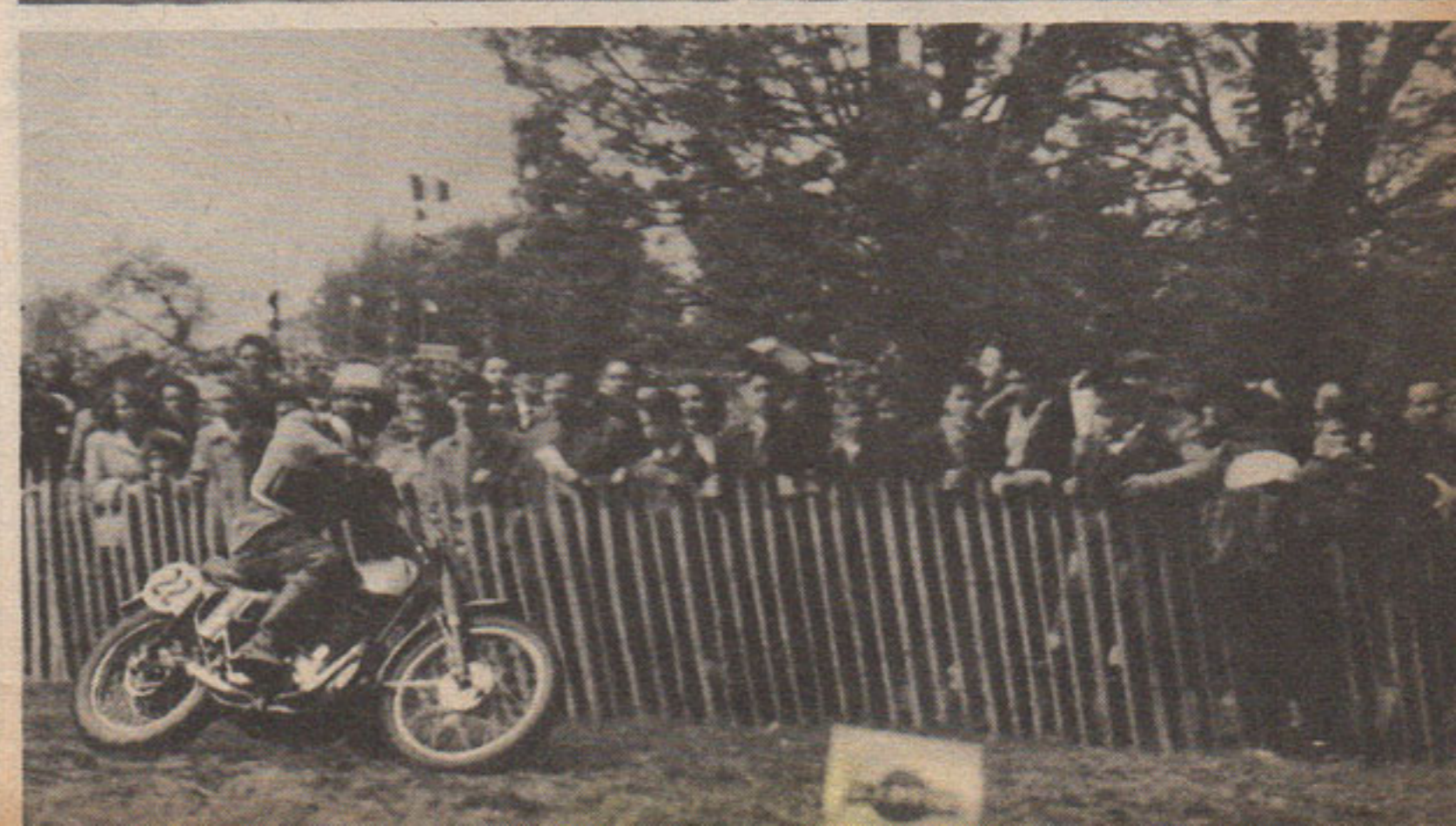
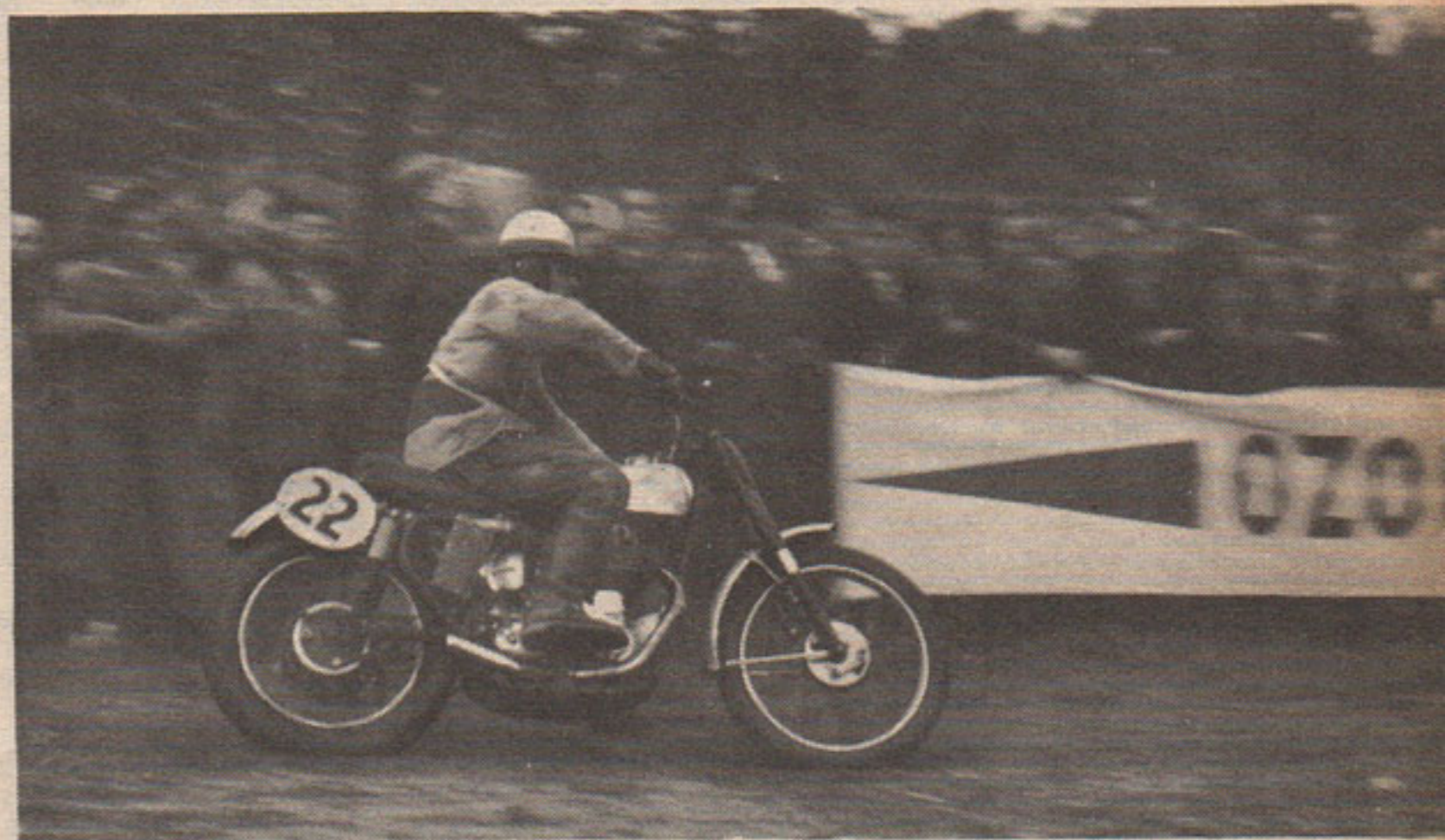
E DE MOTO-CROSS (suite)

mais ne pouvant approcher l'Anglais Smith qui a pris la tête et imprime un train qui en dit long. La course est difficile à suivre, à narrer plutôt, elle est rapide. Et dire que la deuxième série ira encore plus vite et que la finale sera extraordinaire!

Rombauts le héros du départ est loin mais il va, il va... et vite, mais si vite qu'il aille il ne remonte pas. Kohler, l'Allemand, lui va moins rapidement. Archer de son allure « pépère », souple et batracienne s'installe à la deuxième place et derrière lui se trouve Nilsson : le champion 1956 et celui de 1957. René Klym est huitième. Aucun ralentissement ne se produit. Bloquet, Cordonnier et l'espoir belge De Soete sont loin. Rombauts s'arrête définitivement alors que Smith double Jacquemin et Schmid. Archer se maintient, précédant Nilsson de 3 secondes et assez loin du leader. Il apparaît que ces trois coureurs se réservent pour la finale. Le Russe Ivanov nous paraît valoir le milieu du tableau de nos Inters ; ici, il se trouve un peu dépassé! Jacquemin sentant qu'il ne peut plus rien espérer, ne force pas et intelligemment va à très bon train mais bien à sa main.

Smith va à sa main également, mais en tête et nous pointons à présent Cheshire qui est en septième position et Ward qui passe René Klym, premier Français dans cette manche.

Le temps est idéal, les spectateurs heureux et émerveillés ;



LE GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS (suite et fin)

Vanderbecken, Rassmussen et le Russe Sokolov qui nous paraît être supérieur à Ivanov.

Draper ne souffle pas et double Bertuzzi. Au dixième tour, derrière lui il y a les mêmes et Lundin qui a passé Chuchart. Le Suisse Duret (B.S.A.) a belle allure, il va fort mais il tangué. Que se passe-t-il? Finira-t-il? Il porte le numéro 7 à l'avant et le numéro 10 à l'arrière : feinte?

Sokolov que nous suivons en certains passages va très bien et descend vite. Les positions semblent acquises et les six premiers s'en contentent... provisoirement. Robert Klym a pris la cadence et essaie de regagner les places de la qualification. Devant lui est Clynk qui marche... à la Clynk! Une très belle impression est donnée par le Belge Donnay, droit et très en ligne.

A six tours de la fin, Draper, Baeten à 30 secondes, Curtis puis Scaillet et Chuchart qui de nouveau précède Lundin et fait, à notre sens, sa plus belle course de la saison. Sokolov, lui, a pris Donnay pour cible et il le suit de près. Robert Klym abandonne. Clynk, aisé et fonceur en diable, est un spectacle à lui tout seul. En coude à coude dans un virage avec Sokolov il le saute d'une façon incroyable. Lundin repasse Chuchart, et Curtis passe Scaillet qu'il serrait depuis plusieurs virages. Il reste 3 tours et Clynk (nous le voyons beaucoup) fait un travail forcené. Au quatorzième tour Curtis, en très belle forme, saute Baeten mais est encore à 38 secondes de Draper, et Scaillet à son tour tombe sur le dos de Baeten : va-t-il le passer? Non, l'arrivé est là.

Se classent dans l'ordre : Draper, Curtis, Baeten, Scaillet, Lundin, Chuchart, Rassmussen, Vanderbecken, Clynk et Donnay. Sokolov est éliminé, onzième comme Ivanov, mais il marchait très bien ainsi que le Danois Rassmussen qui a été remarqué par sa belle et rapide régularité.

Nous profitons de cet entracte bien gagné (par les coureurs) pour aller dans la tribune ruminer tant de jolies émotions et nous avons le bonheur d'être accueillis par M. Figarède, président du M.C.N.F., qui très aimablement accepte les félicitations et remerciements que nous lui adressons pour *Motocycles* et tient à nous présenter à M. Leclercq, représentant l'inspecteur général de la Jeunesse et des Sports, venu honorer de sa présence cette grande réunion.

Et tandis que tout se déroule suivant l'ordre et l'horaire prévus, nous voici au départ de cette finale qui ne peut être que formidable quoi qu'il arrive et dans laquelle il y a deux Français.

Malgré le feu vert-rouge une petite confusion se produit entre le chronométrage et le directeur de la course et un

départ — en trombe — est pris par les coureurs sauf Nilsson et Scaillet qui se trouvent ainsi attardés aux dix-neuvième et vingtième places.

Le Belge Cordonnier (B.S.A.), parti dans les tout premiers, fait à peine 100 mètres, tombe et les autres semblent lui passer sur le corps, le repose-pied de la A.J.S. de Ward lui frôle la tête. Coincé sous sa moto, il doit être dégagé et emporté sur une civière : il n'y a heureusement pas trop de mal et en passant près de nous il montre son coude.

Tandis que la meute sauvage file devant, Nilsson tombe dans la descente. Son A.J.S. Crescent fait deux tours sur elle-même, s'immobilise ; d'un coup de pied il la retourne encore, saute dessus et repart : le tout a duré 8 secondes et nous vaudra une chasse magnifique de sa part.

Smith (B.S.A.) est en tête, suivi de Draper (B.S.A.) mais dans la grande descente c'est ce dernier qui, laissant Smith sur place, la tête dans le guidon va vers la victoire. En troisième position Lundin (Monark) puis Clynk (B.S.A.) et Baeten (F.N.). C'est un train d'enfer qui est ainsi mené et les spectateurs n'ont même plus le temps de s'entre-regarder. Derrière viennent Archer (Norton), Curtis (Matchless), Scaillet (F.N.), Johansson, Chuchart, Cheshire, Vanderbecken, René Klym, De Soete, Rassmussen, Néri, Donnay, puis Nilsson qui rattrape et ira rattrapant jusqu'à la fin, après une course qui remplit d'admiration les 25.000 ou 30.000 spectateurs hale-tants dont à coup sûr il est, maintenant, le chouchou.

Le moindre pépin, le plus petit incident mécanique élimine son coureur et pour arriver, aujourd'hui, il faut être exempt de tout ennui.

Draper mène, puis à 100 m, Smith, Lundin puis Ward. Archer et Curtis sont à 15 secondes. Chuchart est septième et Klym neuvième. Nilsson rejoint Donnay sur la ligne droite et l'achève dans le virage des tribunes.

Et au fur et à mesure que les tours s'accumulent le leader augmente son avance et les autres conservent les mêmes positions et les mêmes écarts entre eux, même Archer, tandis que Nilsson nullement désuni par sa chute remonte et regagne des places.

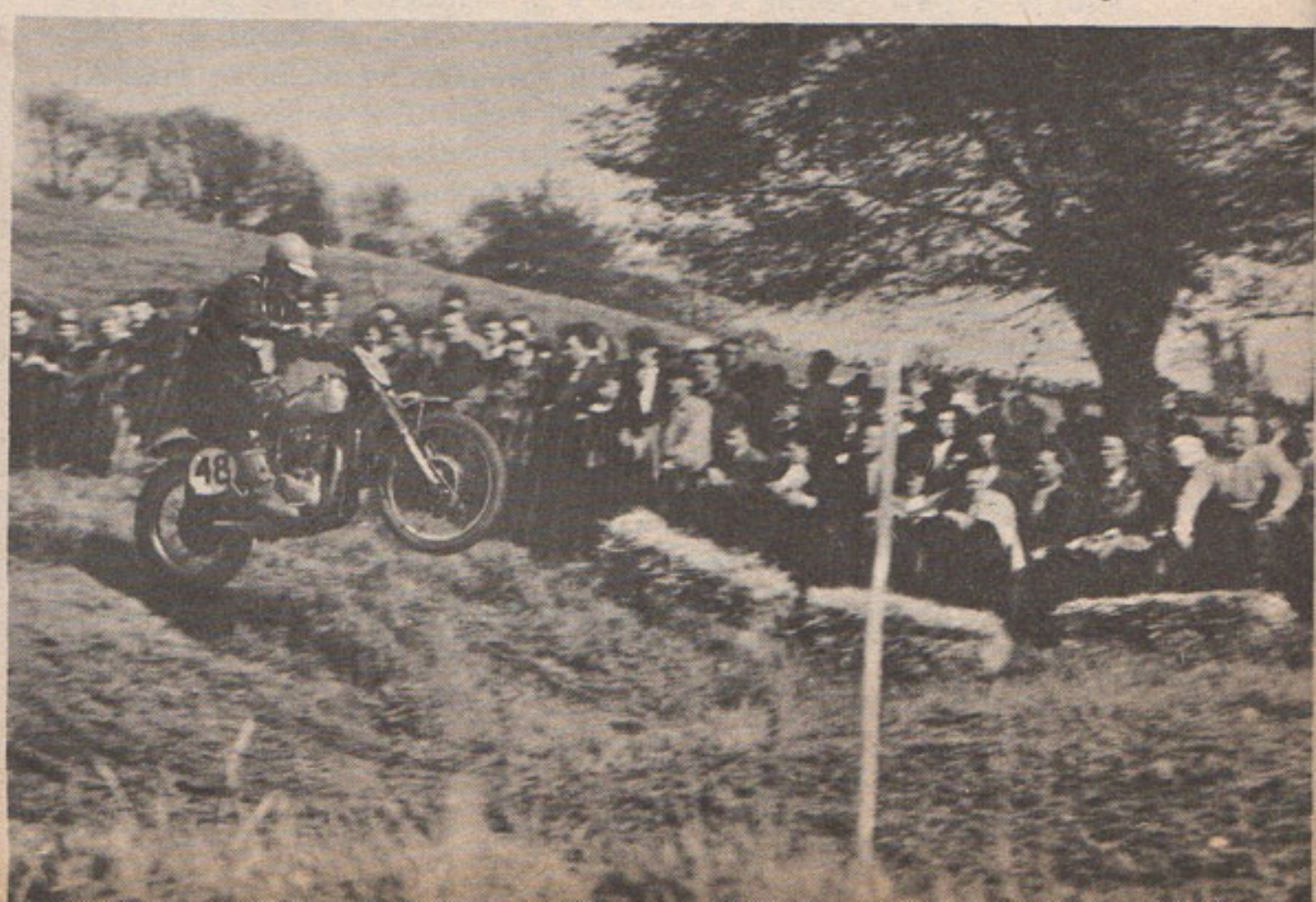
Curtis assez loin du premier roule à très belle allure et sert de lièvre à Vanderbecken et Chuchart. On ne voit plus passer Ward. Est-ce une erreur? Scaillet lui, précède Curtis d'assez loin. Archer serre les lèvres, il n'a pas son air lointain et dédaigneux et son regard est plus anxieux.

Lundin serre Smith... Il l'aura et c'est très prometteur pour la suite car le grand Suédois a sa cadence des bons jours.

Décidément nous sommes gâtés cette saison.

Nous sommes au neuvième tour, Scaillet a lâché Curtis qui paraît inquiet et se rapproche d'Archer. Cheshire qui s'avère

A gauche : Passage du fossé par Chuchart, premier des Français. A droite : Passage du fossé par Clynk.



très bon coureur, est très concentré, ses yeux rougis flamboient et il pousse tant qu'il peut.

Et Draper, attentif et surveillant tout, continue de son allure aujourd'hui royale et augmente son avance sur ses suivants : on n'en croit pas ses yeux. Archer a rejeté lunettes et foulard. Adieu prudence, adieu coquetterie ! il faut se rapprocher. Et non seulement il ne se rapproche pas mais Scaillet n'est pas loin. Une fois de plus Draper passe, un peu essoufflé mais pas crispé. Lundin a dû avoir des ennuis, il n'est pas là. Baeten est à présent deuxième, puis viennent Archer et Lundin. Devant la tribune arrive Johansson qui abandonne mais d'autres ont dû lâcher aussi. Et devant nous, sur la ligne droite, Nilsson, en flèche et sans hésitation double Cheshire mais il a presque un tour de retard sur Draper.

Rasmussen revient au pas, pose délicatement sa machine contre le talus et renonce. Chuchart passe, puis Nilsson, menace perpétuelle pour qui se trouve devant lui.

Les écarts sont nets derrière Draper : Baeten à 500 m, puis Smith à 200 m, Archer à 500 m, puis passe Scaillet, un instant déséquilibré mais qui se reprend aisément. Lundin s'arrête après les tribunes (un de plus). A mi-course Clynk traverse la piste et va contempler en spectateur la fin de l'épreuve. René Klym passe lentement et fait signe puis lui aussi s'arrête : Chuchart est donc confirmé le meilleur Français du jour, mais il a Draper à ses trousses.

Ce qui est étonnant c'est que Nilsson ne se décourage pas, il les remonte tous mais ne gagne rien sur le premier. Rasmussen remet en route et rentre au quartier. Les F.N. paraissent avoir une tenue de route admirable. L'intérêt se relâche un peu. Effrayés par la vitesse du début, nous sommes maintenant habitués et voudrions crier : plus vite, plus vite.

Et plus d'une fois nous perdons le fil des tours pris ou lâchés, seule la place des premiers est facile à suivre. Curtis continue âprement et il est cinquième après avoir talonné Scaillet. Draper fait tout le forcing en tête, Nilsson remonte tout : ces deux performances sont splendides.

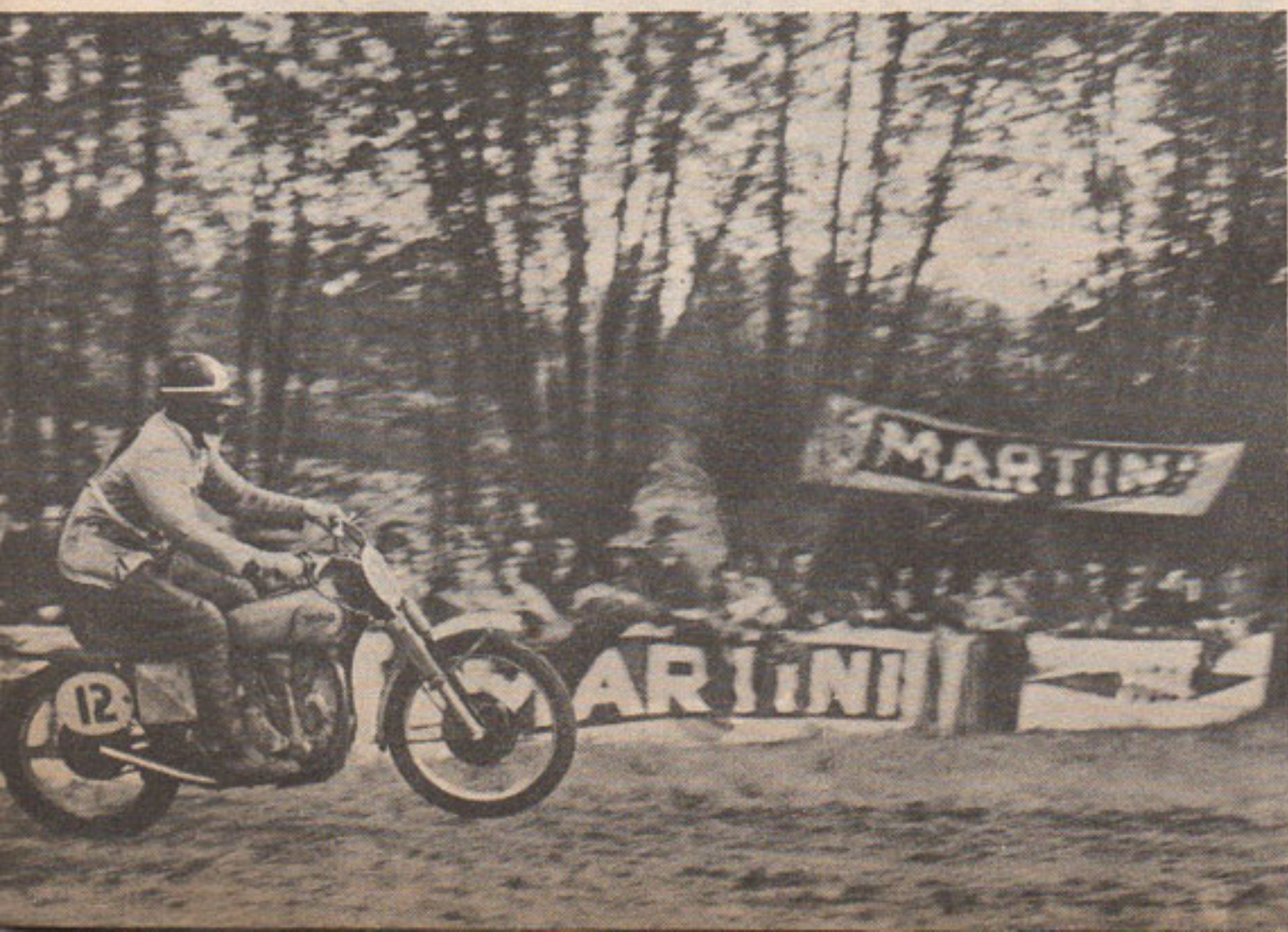
Et Draper dans un rush fantastique, dans la descente, double Nilsson qui n'y peut rien et perd 200 m. C'est une vraie déception pour le public qui avait adopté Nilsson, mais il est probable que celui-ci aura sa revanche un jour prochain dans une course qui ne sera peut-être pas plus belle.

Et au dernier tour, surprise, sur la ligne d'arrivée Nilsson rattrape et saute Draper qui s'arrête vainqueur, et dans le même tour sur sa lancée Nilsson atteint Curtis et lui ravit une cinquième place qui lui sera utile.

Le drapeau est agité maintenant sur les autres et le classement est définitif. La journée est terminée sur une note parfaite.

1^{er} Draper (B.S.A.) ; 2^e Baeten (F.N.) ; 3^e Smith (B.S.A.) ; 4^e Archer (Norton) ; 5^e Nilsson (A.J.S. Crescent) ; 6^e Curtis (Matchless) ; à 1 tour : 7^e Vanderbecken (B.S.A.) ; 8^e Chuchart (B.S.A.) ; 9^e Cheshire (Royal-Enfield) ; 10^e De Soete.

Leslie Archer.



LES SPORTS EN ALGÉRIE

de notre correspondant Y. CHEVALIER

LE Circuit de Vitesse d'Alger, organisé le 11 mai dernier par le Moto-Club d'Algérie sous le patronage de la ville d'Alger et de la Société des Essences B.P. et de son sportif directeur M. Dupin, s'est déroulé sur les quais, de 8 à 18 heures.

Soixante-douze motos étaient engagées dans cette grande compétition disputée par une température de 46°. Malgré cela, des milliers de spectateurs s'échelonnaient tout au long du circuit.

Le meilleur temps de la journée, soit 105 km/h, a été réalisé par le Niçois, ex-champion de France en 175 cm³, Jackie Onda sur Norton qui fit grosse impression. En 175 cm³, Onda sur Mondial battit nettement le champion de France actuel, Bonnal, qui ne l'inquiéta pas un seul instant.

Signalons la belle victoire du président du Moto-Club Algérie, Rodolphe Ciancio, en 350 cm³ sur Norton à une moyenne de 95 km/h. Le chronométrage étant assuré comme à l'ordinaire par René Calléja, chronométrateur international.

Résultats techniques

CATÉGORIE 125 cm³.

COMPÉTITION : 1^{er} Paul Perez (Puch) ; 2^e Jean Perez (Rumi). SPORT : 1^{er} Belkadi (Puch). SÉRIE : 1^{er} Georges Perez (Terrot) ; 2^e Mari (Terrot).

CATÉGORIE 175 cm³.

COMPÉTITION : 1^{er} Jackie Onda (Mondial) ; 2^e Barral (Mondial) ; 3^e Goetz (Mondial), 4^e Robert Assante (Motobécane) ; 5^e Belkadi (Puch). SPORT : 1^{er} Baldachino (Ducati) ; 4^e André Fraces (Puch) ; 5^e De Rosa (Peugeot) ; 6^e Flachot (Parilla). SÉRIE : 1^{er} Georges Perez (Terrot) ; 2^e Aoudia (Puch).

CATÉGORIE 250 cm³.

SÉRIE : 1^{er} Roland Assante (N.S.U.) ; 2^e Paul Perez (Puch) ; 3^e Lucien Berton (Royal Enfield) ; 4^e Petrusa.

CATÉGORIE 350 cm³.

COMPÉTITION : 1^{er} Rodolphe Ciancio (Norton) ; 2^e Troncarelli (Royal Enfield). SÉRIE : Roland Assante (Horex) ; 2^e Ruggia (Jawa).

CATÉGORIE 500 cm³.

COMPÉTITION : Jackie Onda (Norton) ; 2^e Troncarelli (Norton) ; 3^e Goetz (B.S.A.) ; 4^e Vetillard (Norton). SPORT : 1^{er} Robert Assante (Norton).

SIDECARS.

1^{er} Triay-Lefèbvre (750 cm³ Zundapp) ; 2^e Gognalons-Benavent (500 cm³ B.S.A.).

Y. CHEVALIER.



Qui sont loin d'être touristiques d'ailleurs, ont eu lieu pour la trente-sixième fois et ont à nouveau bénéficié d'un temps relativement clément. La course des 350, le Junior, a été courue le lundi de cette fameuse semaine de sport motocycliste et à vu 76 partants, la confiance des pilotes, comme à l'accoutumée, allant de préférence à Norton, avec 44 machines, 25 pilotaient des A.J.S., 3 des B.S.A. (en nette régression) tandis que M.V. et Velocette étaient les montes de deux pilotes chacune. La première journée d'entraînement avait été tragiquement marquée par l'accident mortel du néo-zélandais Antram, la course elle-même ne devait produire que deux blessés légers.

Les augures pensaient que jamais un Junior n'avait été si ouvert, mais la disparition de ses meilleurs adversaires dès le début de l'épreuve laissèrent les coudées franches à Surtees, 4 cylindres M.V., qui mena de bout en bout sans forcer son talent, puisque son meilleur tour fut supérieur de 29 s au record établi l'an dernier par McIntyre (Gilera 4), tandis qu'il mettait 1 mn 48 s de plus pour couvrir les 420 km de ce difficile circuit.

Par contre la lutte pour les places fut très disputée, quoique peu spectaculaire puisque les courses du circuit de « Montagne » ont lieu contre la montre. En effet les huit coureurs suivants, tous sur Norton, sont classés en 2 mn 14 s ! Des progrès certains ont été faits, puisque en dépit de carénages limités, les temps des placés sont inférieurs d'environ 2 mn à ceux de l'an dernier. Prenons deux exemples, meilleur tour l'an dernier de Catlin, 26 mn 14 s, cette année 24 mn 38 s. Tanner 24 mn 44 s et 24 mn 28 s et gain de 2 mn 29 s pour les sept tours de l'épreuve. Le premier tour de Surtees, qui sera le meilleur de l'épreuve, le place évidemment premier, McIntyre (Norton) est second, mais à 30 s puis nous trouvons King, coéquipier de l'écossais, sur Norton, à 58 s de Surtees, Bob Anderson (Norton) à 1 mn 06 s, Tanner (Norton) à 1 mn 20 s, Campbell (Norton) à 1 mn 23 s, derrière, les hommes se suivent avec des écarts de quelques secondes. Cinq ténors sont déjà éliminés au cours de ce premier tour, Duke (Norton) il ne peut dépasser 6.000 tours, Dale (Norton) chute, Brett (Norton) moteur, O'Rourke (Norton) moteur grippé, Hartle (M.V.4), un cylindre crevé ! Le deuxième tour est fatal à un autre favori, McIntyre (Norton) moteur « dégonflé », ce qui accroît l'écart entre Surtees et le second, qui est maintenant King, à 1 mn 34 s, mais les huit suivants, emmenés par Anderson, sont à vingt-six secondes après 120 km de course ! Le troisième tour verra Crow (Norton) un des favoris, abandonner également, raison imprécisée, ce sera le dernier de cette longue série de vainqueurs en puissance au départ. Derrière Surtees et King, les places changeront constamment au cours des tours suivants à cause de la faiblesse des écarts, néanmoins on remarque que Chadwick (Norton) est passé de neuvième à cinquième puis arrive en troisième place au troisième tour.

Au quatrième tour, soit 240 km, Surtees a la confortable avance de 2 mn 42 s sur King, entre King et Minter, il n'y a que 1 mn 16 s mais cinq coureurs. Eric Hinton, cinquième de cette course l'an dernier, abandonne au cours du cinquième tour, après avoir connu des ratés, puis des ennuis d'embrayage, coût 11 mn et pour couronner le tout, frein arrière inopérant. King qui était en deuxième position depuis le second tour, passe en septième place au sixième et avant-dernier tour, ratés persistants, ce qui place Chadwick second à 24 mn 4 s du leader Surtees, son avance est néanmoins très faible sur Tanner et Shepherd (Norton), respectivement 12 et 18 s. On apprend alors que l'abandon de Trow est dû à une rupture des pignons d'angle de la commande d'arbre à cames.

Le dernier tour est l'occasion pour Surtees de rendre la main (si peu), mais derrière personne ne flâne, donnant un classement de Junior que l'on n'a jamais connu si serré. Surtees permet donc à M.V. de gagner pour la première fois le Junior, après l'avoir en vue en 1956, abandon à quelques kilomètres de l'arrivée, en 1957 il terminait quatrième derrière les 3 Gilera, son temps de l'an dernier, réalisé avec carénage libre est amélioré cette année de 3 mn 59 s, c'est dire qu'en dépit du manque d'opposition la M.V. 350 a prouvé de gros progrès, et que Guzzi et Gilera auraient eu à compter avec celle si ces deux marques n'avaient « raccroché ».

Classement : 1. Surtees (M.V.), 2 h 48 mn 38 s, moyenne : 151,300 km/h ; 2. Chadwick (Norton), à 4 mn 12 s ; 3. Tanner (Norton), à 4 mn 28 s ; 4. Shepherd (Norton), à 4 mn 28 s 2/10 ; 5. Catlin (Norton), à 5 mn 46 s ; 6. King (Norton), à 5 mn 50 s ; 7. Campbell (Norton), à 6 mn 14 s (Australie) ; 8. R. Anderson (Norton), à 6 mn 15 s.

A noter que nous trouvons des Norton jusqu'à la treizième place.

LA COURSE DES 250

Vingt-cinq partants pour cette épreuve, en ligne, qui a lieu sur le circuit de « Clypse » de 17 km auquel on ne peut que reprocher son voisinage du grand circuit, il fait ainsi pâle figure mais partout ailleurs ce serait un circuit remarquable, d'ailleurs la moyenne de 120 à 125 km/h pour les meilleures 250 le prouve.

Donc, première des trois épreuves ayant lieu le mercredi et bénéficiant d'un temps ensoleillé, elle vit une belle lutte pour la victoire entre deux équipiers, et aussi pour la troisième place, au moins pendant la moitié de l'épreuve.

Dès le premier tour, Chadwick (M.V. 203 cm³), un des meilleurs chronos à l'entraînement, abandonne, moteur grippé, puis Minter, qui eut de nombreux succès auparavant avec sa R.E.G. bicylindre, reste en panne d'allumage, la machine était équipée pour la première fois d'une batterie/bobine. Départ moins rapide que l'an dernier, onze secondes de plus que Sandford et sa Mondial pour ce premier tour, qui voit passer Ubbiali (M.V.) précédant Provini (M.V.) de 4/10 de seconde, Brown (N.S.U.) et Hailwood (N.S.U.) sont à 3 s, Falk (Adler à refroidissement par eau) à 11 s et Miller (C.Z.) à 12 s.

Les tours suivants n'apportent pas grand changement parmi les deux premières paires qui ne peuvent se départager entre elles, au quatrième passage Ubbiali et Provini ont une avance de 28 s sur le tandem Hailwood-Brown, Miller, après une chute, est reparti de plus belle et distance Falk, ils sont respectivement à 41 et 46 s des leaders. En voulant se débarrasser d'Ubbiali, Provini bat le record du tour, sa propriété d'ailleurs, et il sera battu encore les neuf et dixième tours, de douze secondes s'il vous plaît. Entre Robb et Purslow (tous deux sur N.S.U.) se livre également une lutte terrible, quoique pour la huitième place.

Au septième tour les places sont les suivantes : Provini à 0, Ubbiali à 11 s, Hailwood à 1 mn 42 s, Brown à 1 mn 59 s, Falk à 2 mn 13 s, Hinton (N.S.U.) à 2 mn 37 s.

Miller a été passé après avoir eu des ennuis avec son pare-brise, tandis que Falk menace Brown. La course se termine sur le classement suivant :

1. Provini (M.V.) en 1 h 24 mn 12 s, moyenne : 123,800 km/h ; 2. Ubbiali (M.V.), à 8 s ; 3. Hailwood (N.S.U.), à 2 mn 56 s ; 4. Brown (N.S.U.), à 3 mn 36 s ; 5. Falk (Adler), à 3 mn 38 s ; 6. Miller (C.Z.), à 4 mn 56 s.

A noter que cette année, afin d'éviter une procession par trop prolongée, les coureurs étaient arrêtés après la ligne d'arrivée s'ilôt le dernier passage du vainqueur.

LA COURSE DES 125

Considérant certains résultats du début de saison nous ne donnions pas cher des chances des M.V. face aux Ducati à commande desmodromique des soupapes. Si M.V. a remporté la victoire, ce ne fut pas sans suspense pour les spectateurs.

Au tandem Ubbiali-Provini la maison Ducati avait opposé un quatuor « coriace », composé de Ferri, Chadwick, Miller et Taveri, d'autre part nous pensions qu'un tel circuit pouvait être particulièrement favorable aux deux deux-temps d'Allemagne orientale, les M.Z. pilotées par des habitués du succès, Fügner et Degner. Au premier passage les choses ne s'annoncent pas comme prévues, Ubbiali (M.V.), Provini (M.V.) et Taveri (Ducati) passent dans l'ordre, en moins d'une seconde, mais les autres Ducati sont lâchées, Chadwick à 8 s, Ferri à 15 s et Miller à 19 s. Au deuxième passage, Taveri est avec les leaders, mais indique que son moteur ne va pas, (manque-t-il quelques tours aux 14.000 « autorisés » !) Avant le quatrième tour Provini tombe en courbe, rupture de boîte, et s'en tire miraculeusement, laissant à son coéquipier le soin de liquider Taveri. On a au quatrième passage, Ubbiali à 0, Taveri à 2 s, Chadwick à 26 s, Ferri à 34 s, Miller à 1 mn 14 s et Degner à 2 mn 27 s. Taveri abandonne ensuite, ce qui ne laisse guère de chances à Ducati (segments cassés). Au septième tour les jeux semblent faits. Ubbiali à 0, Chadwick à 34 s, Ferri à 38 s.

Ferri fera alors un forcing formidable au cours des trois derniers tours, venant même à 20 s d'Ubbiali à 8 km de l'arrivée, mais celui-ci, prévenu, reprendra trois secondes. Chadwick, malchanceux, est retardé pour redresser un sélecteur tordu en accrochant une bordure de trottoir.

Classement : 1. Ubbiali (M.V.) en 1 h 28 mn 51 s, moyenne : 117,300 km/h ; 2. Ferri (Ducati), à 13 s ; 3. Chadwick (Ducati), à 1 mn 36 s ; 4. Miller (Ducati), à 3 mn 04 s ; 5. Degner (M.Z.), à 4 mn 36 s ; 6. Frügner (M.Z.), à 4 mn 52 s.

LA COURSE DES SIDE-CARS

On attendait la confrontation Camathias-Schneider et aussi l'opposition apportée par Harris et Smith, avec leurs Norton. Autre sujet d'intérêt, quoique pour nous ce soit de l'étonnement, que ferait Oliver avec une Norton Dominator attelée à un side Watsonian Monaco dont la passagère faisait du strict tourisme, rapide bien sûr. Camathias (B.M.W.) après un départ fulgurant, devait néanmoins laisser la tête à Schneider (B.M.W.), et logiquement, au premier tour les suivants sont Harris et Smith, mais il y a déjà vingt secondes séparant ce quatuor. Notre compatriote Beauvais est douzième, à 1 mn 24 s de Camathias, mais il ne couvrira que deux tours. Après quatre tours, Schneider mène devant Camathias à 7 s, Smith à 1 mn 10 s, Harris à (1 mn 28 s, Fath (B.M.W.) à 1 mn 57 s. Fath abandonne peu après, ennui de transmission.

Après sept tours, l'ordre en tête ne varie pas, Schneider, Carnathias à 1 mn 04 s (il a perdu du temps en dépassant son stand pour ravitailler), Smith à 2 mn 33 s, Harris à 2 mn 38 s. Peu après Smith abandonne, soupape d'échappement descendue, de plus depuis cinq tours il était dépourvu d'embrayage, Harris peu après passe la bielle au travers du carter.

Classement : 1. Schneider (B.M.W.), en 1 h 28 mn 40 s' moyenne : 117,530 km/h ; 2. Camathias (B.M.W.), à 1 mn 07 s ; 3. Beeton (Norton), à 6 mn 55 s ; 4. Ritter (B.M.W.), à 7 mn 38 s ; 5. Walker (Norton), à 1 tour ; 6. Woollett (Norton), à 1 tour.

Oliver termine douzième à un tour, à 96 de moyenne, il précède néanmoins deux coureurs.

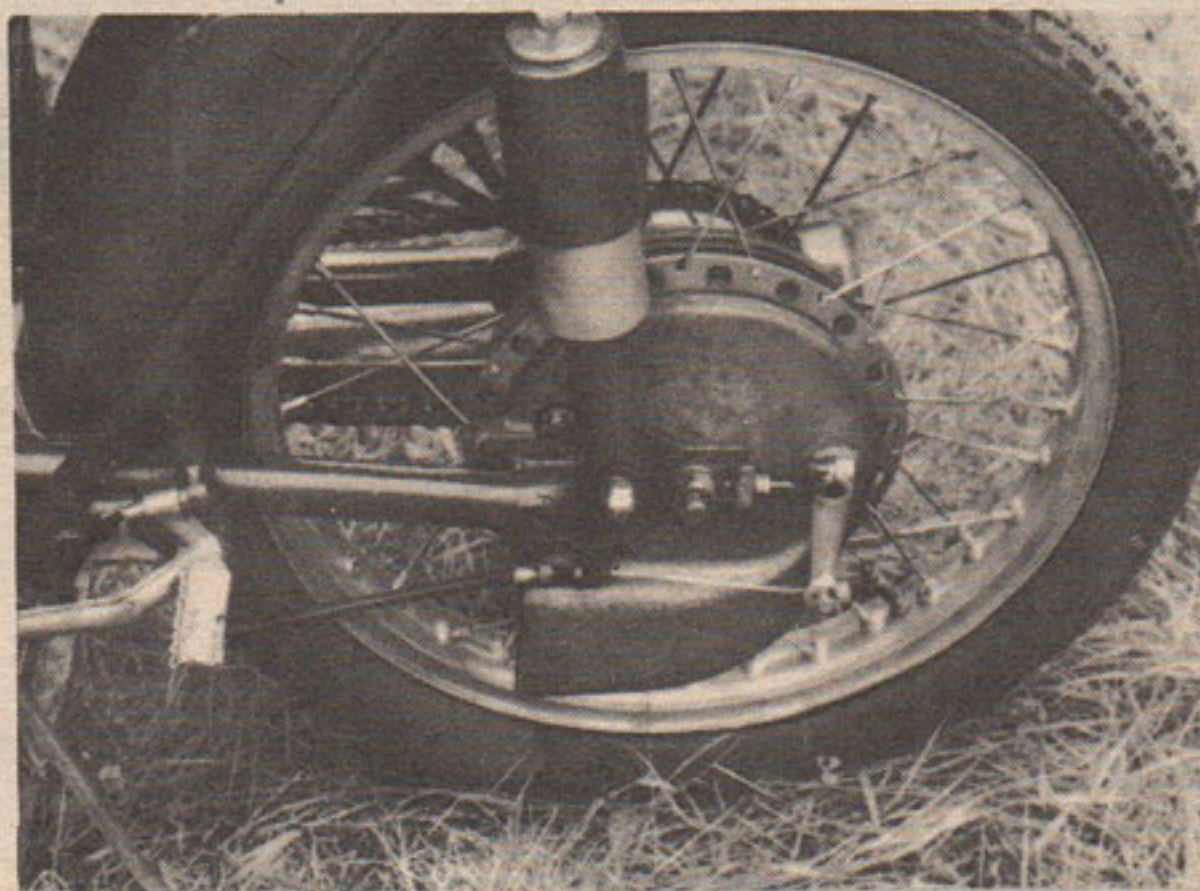
Domage qu'il ait gaspillé son talent avec un ensemble qui n'a pas sa place dans une course de vitesse comptant pour le titre mondial.

LE SENIOR T.T.

Revenu à 7 tours (8 l'an dernier) le Senior, le gros œuvre de la semaine du T.T. a été une répétition exacte du Junior.

D'abord annonçons la victoire de Surtees (M.V. quatre cylindres), qui mena de bout en bout quoique davantage inquiet au début par un McIntyre retrouvé, puis disparition de la plupart des « gros bras » et arrivée des placés dans le classique mouchoir, puisque les six suivants de Surtees sont classés en 2 mn 38 s.

Le premier tour permet de constater que trois coureurs planent au-dessus du lot, deux bien servis par leur mécanique, le troisième, McIntyre, par une forme exceptionnelle. Du qua-



Notez l'aération sur le frein arrière de la Ducati.

trième au douzième coureur, seulement dix-neuf secondes les couvrent ! Duke (B.M.W.) est onzième. Surtees est en tête, McIntyre (Norton) à 4 s, Hartle (M.V.) à 11 s, King (Norton) à 56 s, R. Anderson (Norton) à 1 mn. Les cinq suivants se classent en huit secondes. Shepherd (Norton) disparaît de la lutte au premier tour. Tanner (Norton) moteur et Brett (Norton) abandonnent au second. A ce tour la course est endeuillée par l'accident mortel survenu au Rhodésien Wolff, montant un trottoir il s'écrasa contre un poteau télégraphique. Il est fâcheux que la Télévision française ait pris prétexte de cet accident pour annoncer le résultat de cette épreuve, nous sommes persuadé que sans cet accident l'épreuve n'intéressait pas les rédacteurs du Journal télévisé.

Ce deuxième tour indique le classement suivant : Surtees à 0, McIntyre à 13 s, Hartle à 18 s, King à 1 mn 52 s, Anderson à 2 mn 01 s. Duke (B.M.W.) abandonne au troisième tour, frein avant, puis un coup dur pour McIntyre, abandon pour ennui de distribution, laissant les deux premières places aux M.V., derrière c'est le chassé-croisé dû aux faibles écarts, après 120 km de course quarante secondes séparent le quatrième du onzième. Le quatrième tour voit l'élimination de Hartle, sa M.V. prend feu et il n'a que le temps de sauter. Castellani, peu à son aise sur ce circuit, tombe et doit abandonner.

Après quatre tours les cinq premiers sont : Surtees, King (Norton) à 2 mn 56 s, Brown (Norton) à 4 mn 08 s, Holmes (Norton) à 4 mn 09 s, Anderson (Norton) à 4 mn 12 s. O'Rourke (Norton) abandonne peu après. Le classement varie peu au cinquième tour, au sixième tour Trow (Norton) abandonne aux stands. L'équipe Slazengers à laquelle il appartient, particulièrement malheureuse, n'a pas eu un coureur à l'arrivée sur trois au départ dans le Junior et le Senior.

Au sixième passage Surtees à une avance de 5 mn 18 s sur King, 5 mn 32 s sur Brown et 5 mn 42 s sur R. Anderson qui semble se rapprocher.

Le septième et dernier tour a aussi ses drames, King tombe à 40 km de l'arrivée, contusions, Campbell perd son mégaphone et a une commande d'embrayage dont il ne peut rattraper le jeu.

Brown se fait passer par Anderson, on a oublié de remplir le réservoir d'huile de la chaîne primaire, Ahearn, sur Matchless expérimentale, souffre d'ennuis similaires.

Classement : 1. Surtees (M.V.) en 2 h 40 mn 40 s, moyenne : 158,730 km/h ; 2. Anderson R. (Norton), à 5 mn 26 s ; 3. Brown (Norton), à 5 mn 42 s (Australie) ; 4. Minter (Norton), à 6 mn 23 s ; 5. Chadwick (Norton), à 6 mn 35 s ; 6. Anderson J. (Norton), à 7 mn 19 s (Nouvelle-Zélande) ; 7. Catlin (Norton), à 8 mn 04 s ; 8. McHaldane (Norton), à 9 mn 40 s ; 9. Pawson (Norton), à 10 mn 32 s (Nouvelle-Zélande) ; 10. Dale (B.M.W.), à 10 mn 42 s.



PETITES ANNONCES



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

NORTON 600. Type 99, parf. état. 280.000. **ARIS, rue Labie. ETO 08-66.**

175 FM TRIAL, neuve disponible. **HEUQUEVILLE, 81, r. St-Maur.**

A VENDRE René Gillet 125 cm. Bon état. 4 vites. sélect. Tand-sad. 30.000. **D. POULLAILLER, 5, r. des Tournelles, Versailles.**

VOITURETTE toit ouvrable, 2-3 places, dernier modèle, 1 CV Mochet sans permis 80.000 (10 mois à 8.000). Reprendrais 2 roues. **Max, 136, route de Versailles, Petit-Clamart (Seine).**

2 CV CITROEN 425 CM³ 1955, 26.000 km. **VIGNON, 17, rue Pierre-Brossolette, Courbevoie.**

Camionnette MOCHET, 175 cm³, comme neuve, 250 000. **M. LEGRAS, Paris (17^e). ETO 05-50.**

IMPORTANT

Avant de fixer votre choix, consulter notre liste complète des plus belles occasions, contre trois timbres-poste. Motos, vélomoteurs, scooters, side-cars. **MOTO RECORD, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). Métro Lamarck. MON 24-40.**

BSA - HOREX

NEUF ET OCCASIONS

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

EXPÉDITION RAPIDE CRT

MOTO - BASTILLE

6, B⁴ Richard-Lenoir

ROQ. 29-28 PARIS-BASTILLE

ÉCHANGE

TERROT - IFA - AWO

750 BMW R.12 et R.73 de 80 à 140.

600 BMW R.66 160.

600 BMW R.67/2 280.

650 Triumph 1956.

650 Triumph Gr. Moy. 210.

500 BSA A7 110.

500 Norton 88 56.

500 AJS Oscil. twin 285.

500 BMW R.51/3.

500 BSA Gold Star Rapide.

500 BSA B33 Oscil. 190.

500 BSA B 33 4.000 km 155.

350 Vélocette MAC 1950 90.

350 BSA B31 de 115 à 145.

500 BSA étoile bleue 45.

250 Puch SG 170.

250 TWN 85.

350 Jawa 2 cyl. 90.

250 NSU MAX 185.

175 PUCH SVS 110 et 125

125 RUMI Scooter et MOTO 120.

125 DKW 60.

125 Peugeot 55.

175 Motobécane Z 2 C 55.

125 Vespa de 65 à 85.

Egalement 50 MOTOS de 30.000 à 75.000 F.

Sides-cars légers ttes marques.

Voiture 2 CV, fourgonnette Citroën.

Liste complète contre 3 timbres.

MOTO RECORD, 151, rue Marcadet, Paris. Métro Lamarck. MON 24-40.

A V. splendide HARLEY 750. Détails. Photos timbre. **AMILHAT, 30, rue David-Raynal, Bordeaux.**

Echangerais 350 **MAGNAT DEBON**, modèle ancien contre mobylette d'occasion, ancien modèle, même usagée. **VALADIER, 25, rue de Macon, Alfortville (Seine). Le soir à partir de 17 h 30.**

CYCLOS 49 cm³, VAP LAVALETTE. Neufs, remise 20 à 30 %, crédit. **LECLERC, 17, r. Pajol. BOT 05-95.**

GNOME 125 R40, 8.000 km, com. neuve. **REBOULIN, rue Thiers, APT (Vaucluse).**

V 350 JAWA 8.000 km, parfait état, tand-sad, porte-bag., sacoches cuir. Le soir après 19 h, dimanche toute la journée. **MARC, 5, J.-Jaurès, Colombes.**

B.S.A. 500 cm³ type M. 20. Bas prix. **Guiller 175 cm³, 4 vitesses J.T. Bergeon, 61, r. Charles-Schmidt, Saint-Ouen.**

Jean MURIT

4 fois champion de France,
10 fois recordman du Monde.

Le plus grand choix de Paris de machines très récentes garanties : BSA, ARIEL, TRIUMPH, B.M.W., MATCHLESS, PUCH, NORTON, RUMI, machines de course et side-car.

ACHAT - VENTE - CREDIT
44, rue Paul-Barruel (15^e). Tél. : Lec 60-53

TOUTES ASSURANCES A CREDIT

CABINET LLOYD FRANÇAIS, 14, rue Séguier, Paris (16^e). Ouvert jusqu'à 7 h. le soir.

SUNBEAM LUX 10.000 km. BEDIN, Lussac-les-Châteaux (Vienne).

V. REMINGTON 60 neuf, av. Gar. An. RED. 25 %. **F. FOUCHER, La Cambe (Calvados).**

BERNARDET. Pièces détachées tous modèles, neuves et récupérées. Réparation. **AUTO-BARBES, Paris (18^e). MON 94-07.**

Chez ALAZARD Super Crédit Garantie Reprise 100 motos c. neuves 55-56-57 + 30 vélomot. récents à solder + 20 scooters divers à ts prix + 50 motos de reprise à liquid. 47 bis, av. de Clichy (17^e). (Fonds passage coté cinéma, accès et parking dans la cour.) **LAB 44-65.**

Vends **VESPA 55**, très beau, poss. crédit. **94, rue Lauriston (16^e).**

PUCH 125 CV. 57, 9.000 km. J. STAS-SER, 13, r. de Gauvelle. DEF 13-72. Après-midi.

BMW-R12 side bon état. 80.000. Terrot R.D.A. side refait à neuf 40.000. Automoto à reviser 6.000. **Ecrire Journal qui transmettra.**

GILERA B 300, neuve, à vendre ancien prix 304.000 F. **ROCHE, 6, rue Victor-Hugo, Tours.**

B.S.A. 500 mono, culbut., 1955, oscill., email et mécan. impecc. Crédit. Px 185. **Meyer, 61, rue Blanqui, Dijon.**

Vends **GILERA 150 cm³** très bon état. Prix 100.000 F, pièces rechange, essais. **Tasse, 15, r. Pavé-Neuf, Moret (S.-et-M.).**

Belle **VELOCETTE 350 ACT** c. nve, 130 km/h s. bipl. susp. tte équip., 95 000. **Michel, 24, av. Gambetta, Arcachon (Gironde).**

PUCH 125 TS 2 carburateurs, révisée. 32 000 km. **Galopin, 18, rue Ampère, Rueil. PIG 67-02.**



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

MARCHAND Frères

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

SCOOTERMOTO

La plus brillante organisation de vente 28, R. ERNEST-RENAN, ISSY-LES-MOULINEAUX SEINE-MIC 0372-Métro : CORENTIN-CELTON

DIRECTION : René BONNET

concessionnaire des plus grandes marques françaises et étrangères

CHOIX IMPORTANT D'OCCASIONS AVEC GARANTIE TOTALE VENTE A CRÉDIT

Immédiate sur présentation de feuille de paye et quittance loyer

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.

CRÉDIT DE 6 A 15 MOIS

Neuf Horex, résident, B.S.A. 350 et 240, Ariel, Rumi, Motoconfort, Norton, Guiller, Follis Alma, Monet-Goyon, Cucciolo 49 cm³.

100 occasions de 125 à 750 cm³, B.M.W., D.K.W., Horex, B.S.A., N.S.U., Zundapp, Gillet-Herstal, Jap culbuté 250, Motobécane, DS Malterre, Terrot, B.S.A. télesc. 30 000 F, 500 à cardan Norton. Lot de pièces, moteurs, boîtes, cylindres, roues, etc. Citroën 9 CV et camionnette à échanger contre moto. **Bianco, 92, av. V.-Cresson, Issy (Seine). MIC 22-39.**

Vends **650 B.S.A. Road Rochet 56**, impec. Fr. moyeu. Carter étanche, 27 000 km. **Simplot, 35, rue de Ponthieu, Paris (8^e) ELY 05-49.**

Recherche : VENDEUR

compétence nautique et notions mécaniques, pr gérance succursale flottante Saint-Cloud. Logt neuf à bord. **Moteurs Goiot, rue Frère-Louis, Nantes.**

VENDS remorque monoroue fulgur état neuf, caisse fermée vernie amovible. **Michel Graux, Loueuse, par Songeons (Oise).**

N.S.U. 2 temps, 4 vit., ét. nf., 5 000 km, impec. Tovar, 160, r. de Belleville (20^e).

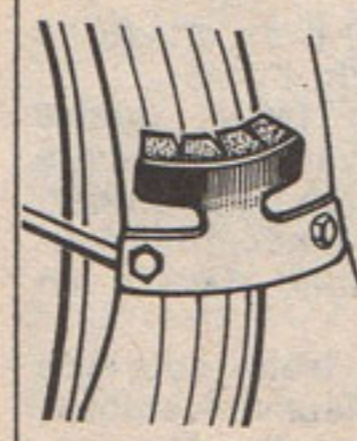
ASSURANCE

OBLIGATOIRE (LOI DU 27 FÉVRIER 1958)

TARIF SPÉCIAL	PARIS	BANLIEUE	PROVINCE
Cyclo 50 cm ³	5.390	3.960	3.190
Moto 125 cm ³	23.199	17.180	13.794
Scooter	28.999	21.475	17.242

Garantie illimitée, tous conducteurs, tous usages. Passager assuré, Incendie, Vol. Service Défense rembourse frais réparation.

E. ADAM, assureur conseil agréé,
181, rue Lafayette, Paris (près gare Nord et Est)



ANTIBOUÉ OTOM

pour cyclomoteurs à galet

Pneu sans souillures - Galet sans bavures

Évite l'encrassement et le patinage du galet en maintenant le pneu toujours PROPRE

OTOM S. A. 5 bis, rue Franklin, COURBEVOIE (Seine)
Téléphone : DÉF 21-63 et 25-91

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



Nos

- 98 500 Mazoyer.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C (épuisé).
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 142 50 Britax.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa »; Essai routier B.M.W. R.50.
- 165 175 Gnome et Rhône.

Nos

- 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 1200 Harley-Davidson.
- 184 250 Royal-Enfield.
- 185 250 N.S.U. Super-Max.
- 186 350 Matchless.
- 188 175 Mochet;
175 Motobi « CATRIA ».
- 190 175 Terrot « tournoi ».
- 191 Contre-essai 600 Norton;
175 Gnome et Rhône « Course »;
Triumph T.100 « Sport ».
- 191 Vespa 400 L.
- 192 Isetta « Velam ».

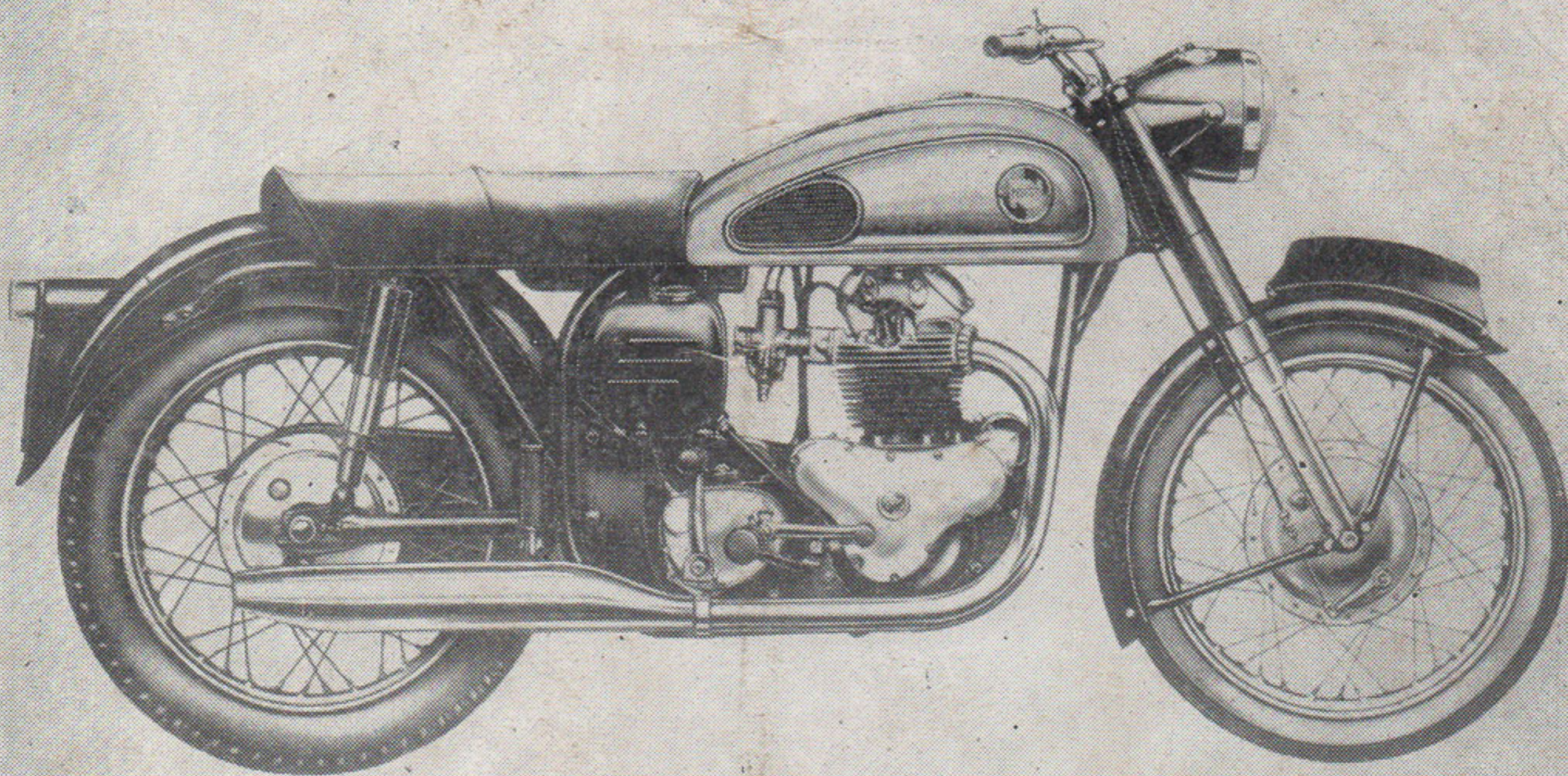
ENVOI CONTRE UN TIMBRE A 50 FRANCS PAR NUMÉRO

*La moto des
connaisseurs*

500 et **600**
88 99

The Unapproachable

Norton
REGD TRADE MARK.



**BOL D'OR
A MONTLHÉRY**

NORTON - 8 fois consécutives vainqueur de l'épreuve
Toujours recordman des 24 heures avec 2.830 km
par LEFEVRE-BRIAND

COLLOT : 1^{er} NORTON 350 } Grand prix de Pau
1^{er} NORTON 500 }
1^{er} NORTON 350 } Circuit de Bourges
1^{er} NORTON 500 }
et 1^{er} dans grand nombre de courses



Motos récentes entièrement revues après reprises et vendues
à des prix très étudiés:

NORTON, EXCELSIOR, VINCENT
et autres marques anglaises

**Tous les accessoires et pièces détachées assurés
immédiatement pour toutes les motos vendues**

CRÉDIT 6 à 12 MOIS

SACOCHEs TOUS MODÈLES :
4.500, 5.900 et 9.000 la paire

Fermé le lundi

Chez

GARREAU
ET SES AGENTS

VAU 07-09

22, R. ROBERT-LINDET, PARIS-XV^e