

MOTOCYCLES *et Scooters*

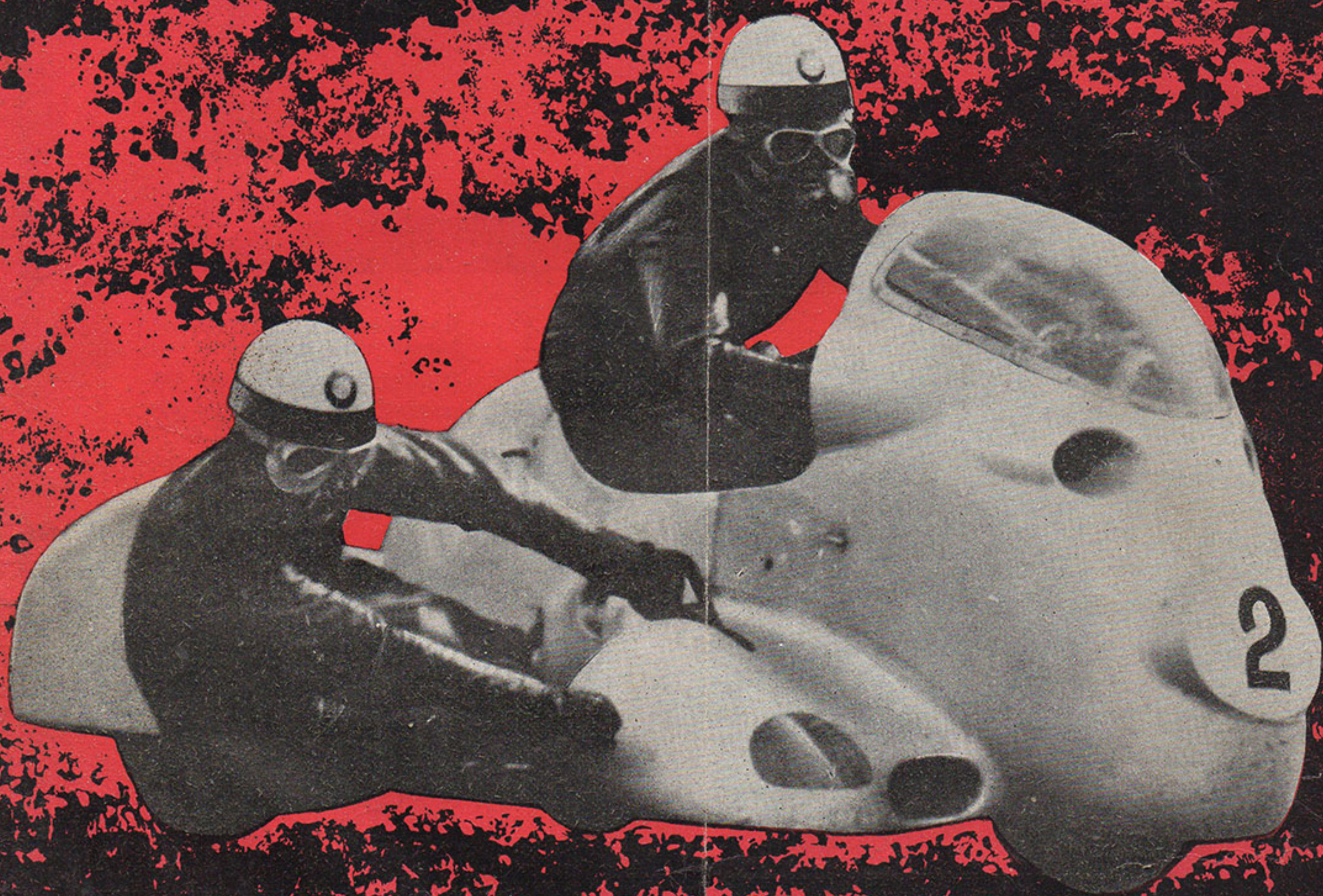
N° 152

REVUE BIMENSUELLE

DIRECTEUR : MAX ENDERS

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL, PARIS



GRAND CONCOURS MOTOCYCLES
1^{er} PRIX 200.000 FRANCS EN ESPÈCES

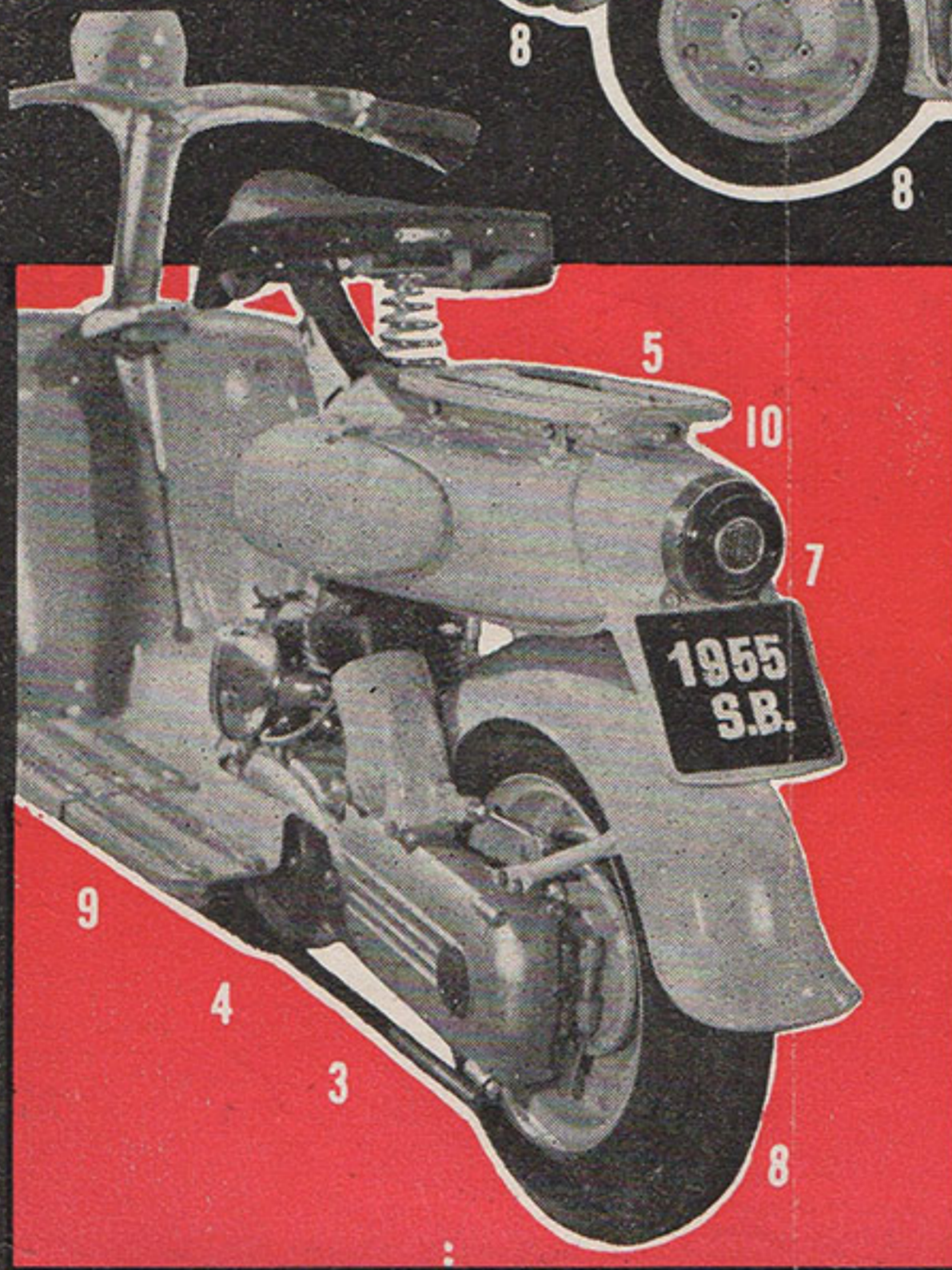
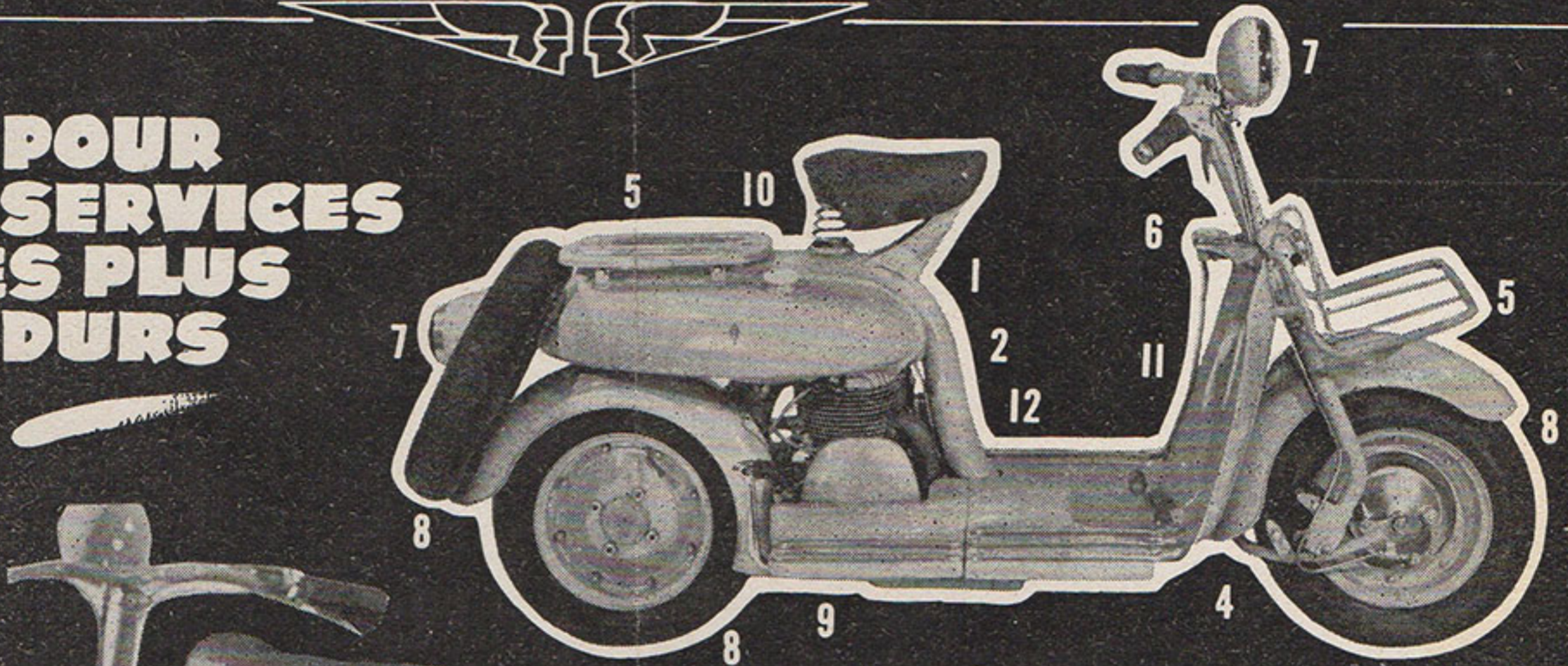
40^F



Moby

Scooter

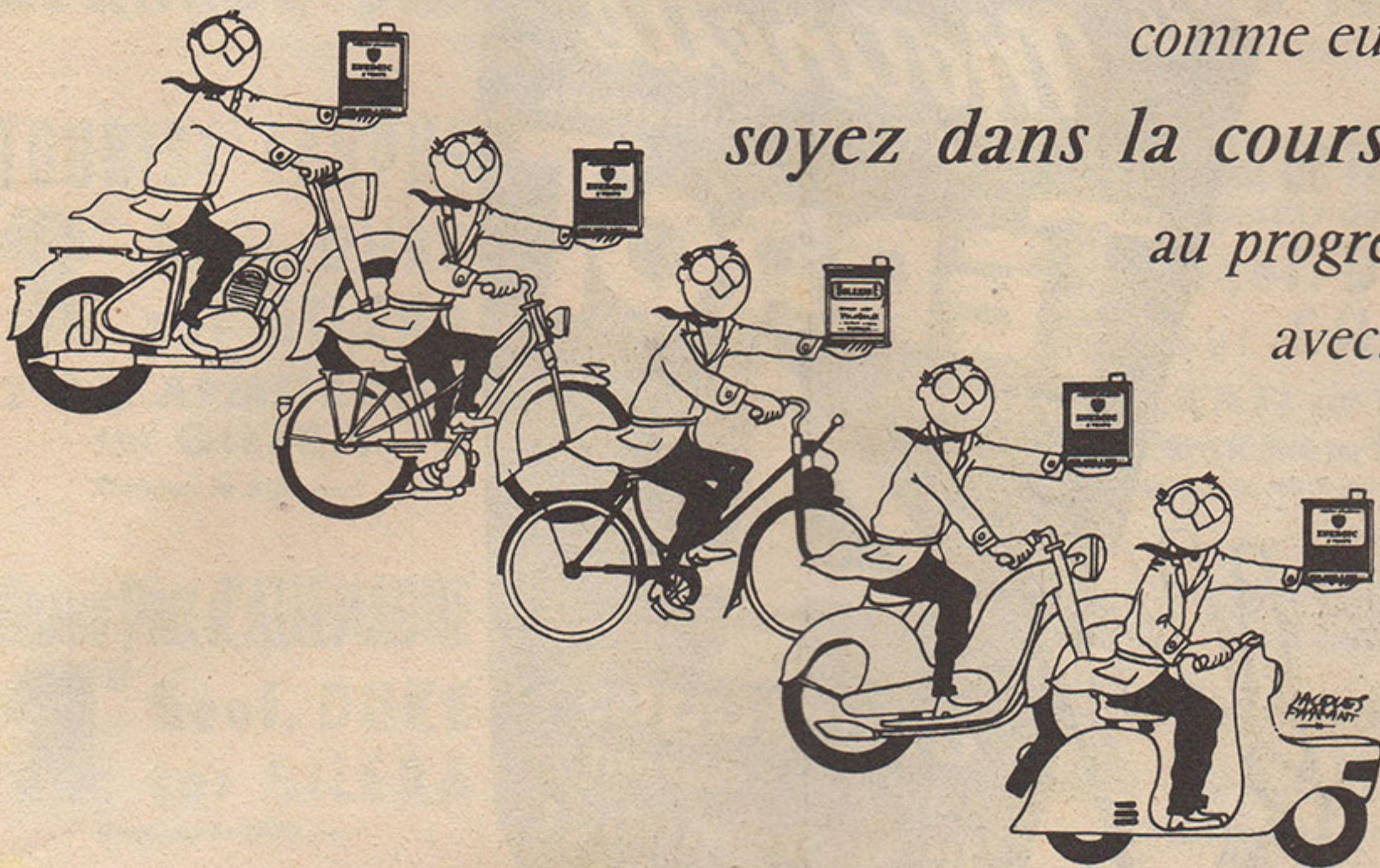
**POUR
LES SERVICES
LES PLUS
DURS**



- 1** BLOC MOTEUR 2 TEMPS 125 cm³
3 vitesses au guidon (commande brevetée SGDG)
- 2** CYLINDRE ALUMINIUM CHROMÉ DUR
- 3** TRANSMISSION INUSABLE A CHAÎNE SOUS CARTER ÉTANCHE BAIN D'HUILE
- 4** SUSPENSION AV PAR ANNEAUX NEIMAN, AR PAR EVIDGOM HUTCHINSON
- 5** GRANDS PORTE-BAGAGES AV ET AR
- 6** COMPTEUR DE VITESSE
- 7** PUISSANT ÉCLAIRAGE AV ET AR
- 8** ROUES AV ET AR INTERCHANGEABLES DE GRANDES DIMENSIONS (3,5 x 10)
- 9** LARGES REPOSE-PIEDS POUR LE PASSAGER
- 10** RÉSERVOIR D'ESSENCE AVEC FILTRE A DÉCANTATION
- 11** GARDE-BOUE ET TABLIER ASSURANT UNE EXCELLENTE PROTECTION
- 12** CHASSIS MONOBLOC EN TUBES D'ACIER AVEC ENSEMBLE OSCILLANT MOTEUR-TRANSMISSION

103.000 FR^S + ROUE DE SECOURS 3.500
+ TAXE LOCALE 12 MOIS DE CRÉDIT

F A B R I C A T I O N D E S U S I N E S
MOTOBÉCANE · MOTOCONFORT
P A N T I N S E I N E



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

*5 fois
plus de
kilomètres
sans
décalaminage*

exigez la capsule verte de garantie



2 TEMPS

**un nouveau
carburant spécial**

est incorporé à

SOLEXINE

et

ENERGIC 2 TEMPS

la *Motorette*
 125 cm³ - 4 Temps - Culbuteurs
TERROT
 présente
4
 avantages
 qui lui assurent
 la suprématie:



ROBUSTESSE

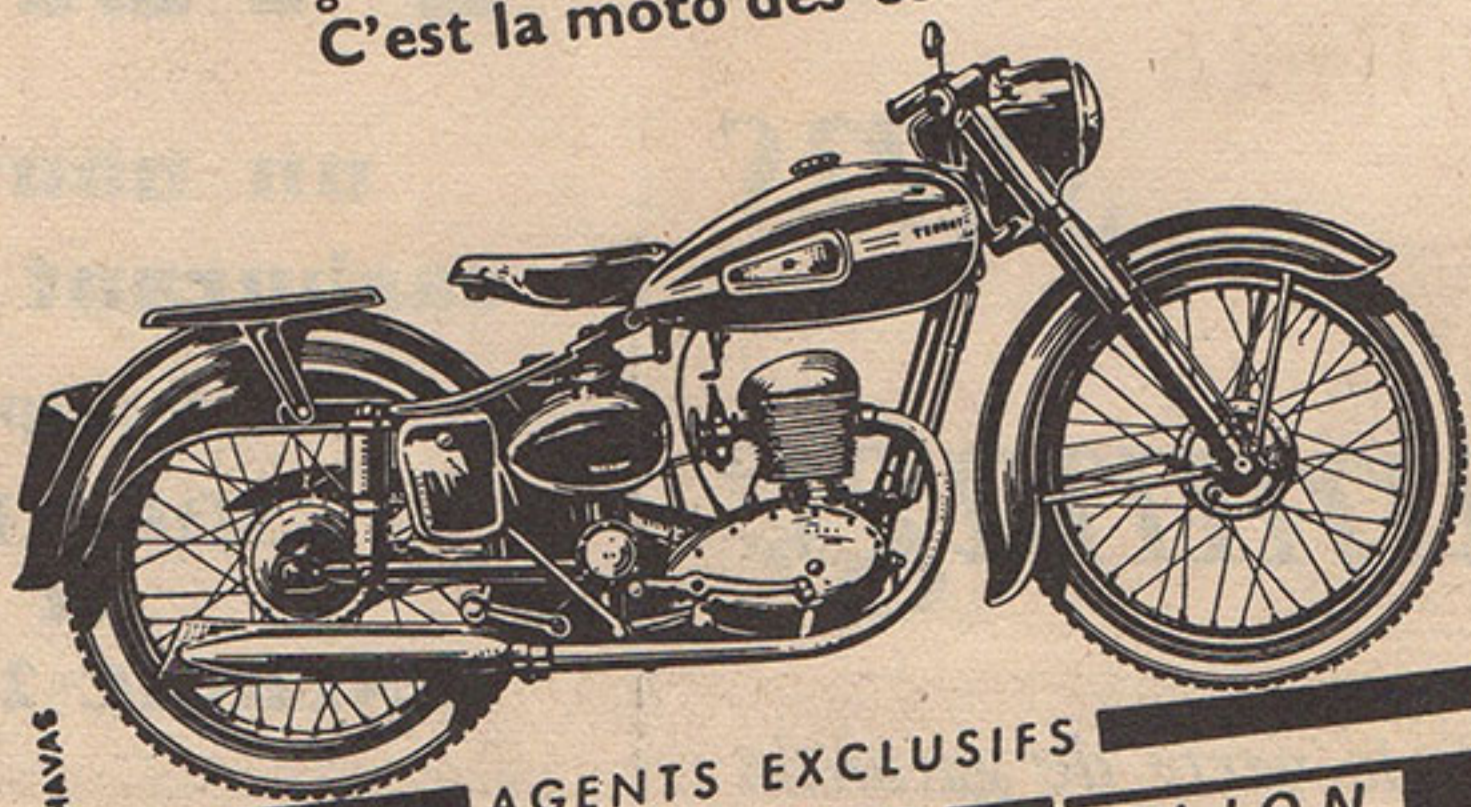
SÉCURITÉ

ÉCONOMIE

CONFORT!

**BRAVO
TERROT!**

Robuste comme toutes les fabrications **TERROT** d'une tenue de route exceptionnelle, la **MOTORETTE TERROT** est le plus confortable des vélomoteurs grâce à sa suspension intégrale par fourche télescopique à double effet et à ses 4 amortisseurs hydrauliques. Quant à sa consommation, elle est de 35 % plus économique que n'importe quel moteur de même cylindrée grâce à son moteur 4 temps-culbuteurs. **C'est la moto des connaisseurs !**



HAVAS

AGENTS EXCLUSIFS
ETABTS TERROT DIJON
 AGENTS PARTOUT

Grandes Victoires Motocyclistes 1955

TOURIST TROPHY

1^{er} Geof. DUKE
sur GILERA

2^e Reg. ARMSTRONG
sur GILERA

Catégorie 500 cm³

GRAND PRIX de FRANCE

CHAMPIONNAT DU MONDE

1^{er} Geof. DUKE
sur GILERA

2^e LIBERATI sur GILERA
3^e Reg. ARMSTRONG sur GILERA

Catégorie 500 cm³

GRAND PRIX d'ALLEMAGNE

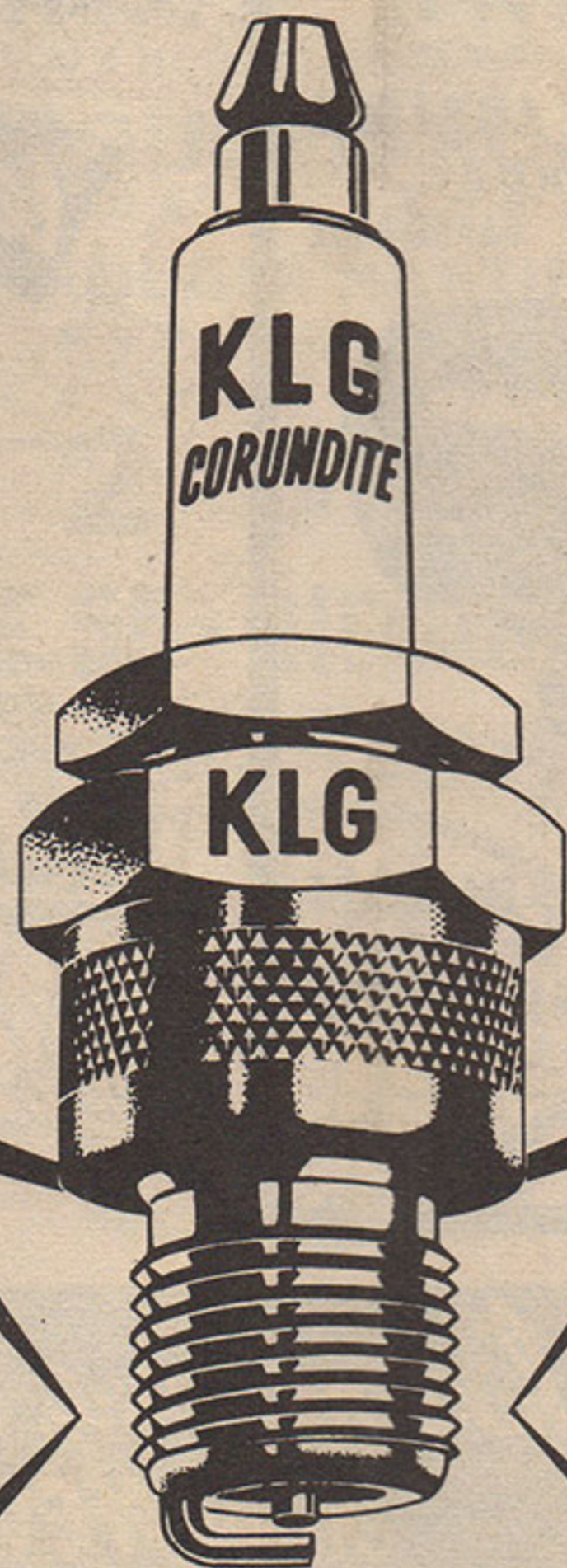
1^{er} Geof. DUKE
sur GILERA

Catégorie 500 cm³

GRAND PRIX d'ESPAGNE

1^{er} Reg. ARMSTRONG
sur GILERA

Catégorie 500 cm³



GRAND PRIX de LYON

1^{er} P. MONNERET
sur GILERA

Catégorie 500 cm³

GRAND PRIX de FRANCE

1^{er} "MOTOCROSS"
L. R. ARCHER
sur NORTON

Catégorie 500 cm³

K·L·G

La meilleure bougie du monde!

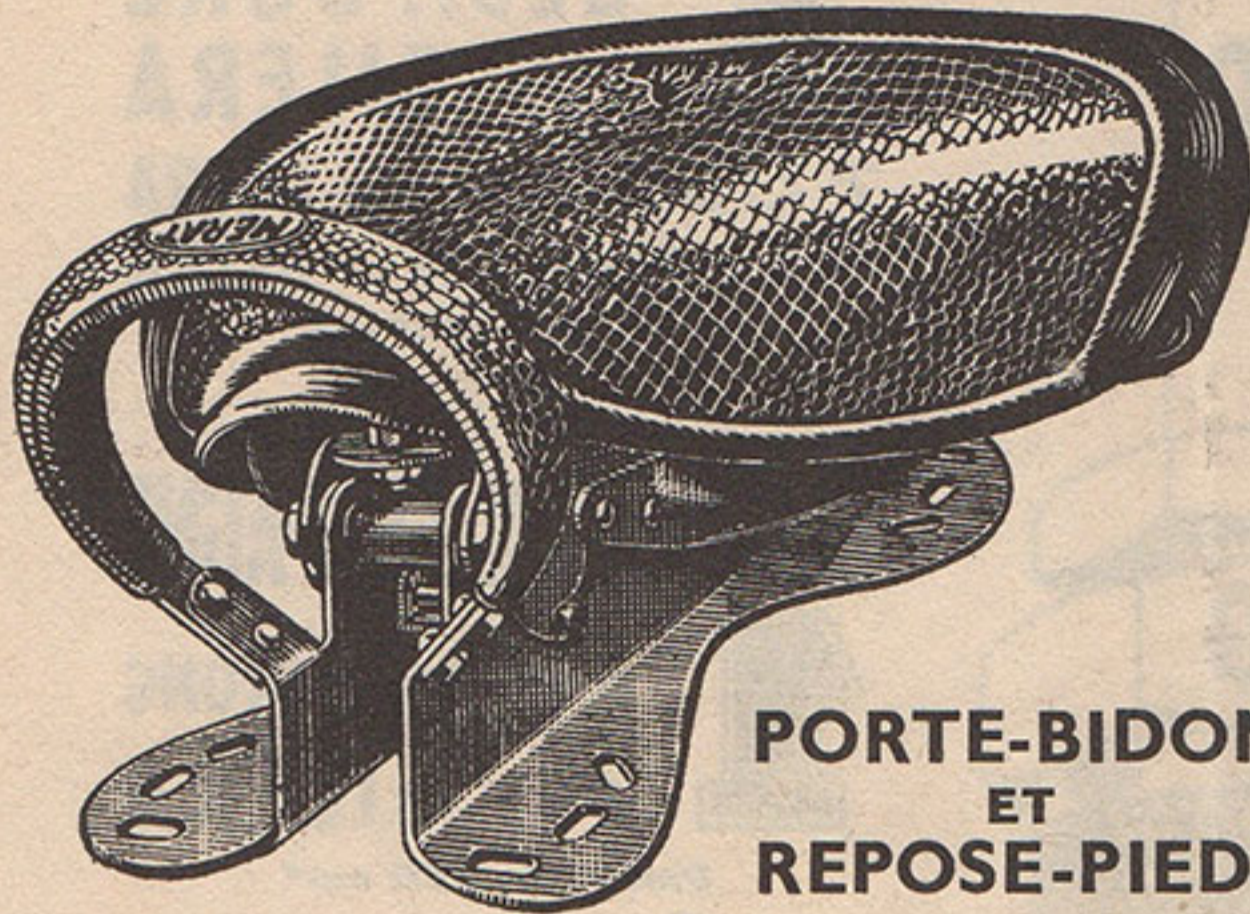
Demandez le Guide d'Allumage à **KLG**, 177, Bd de la République, ST-CLOUD (S.-&-O.)

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

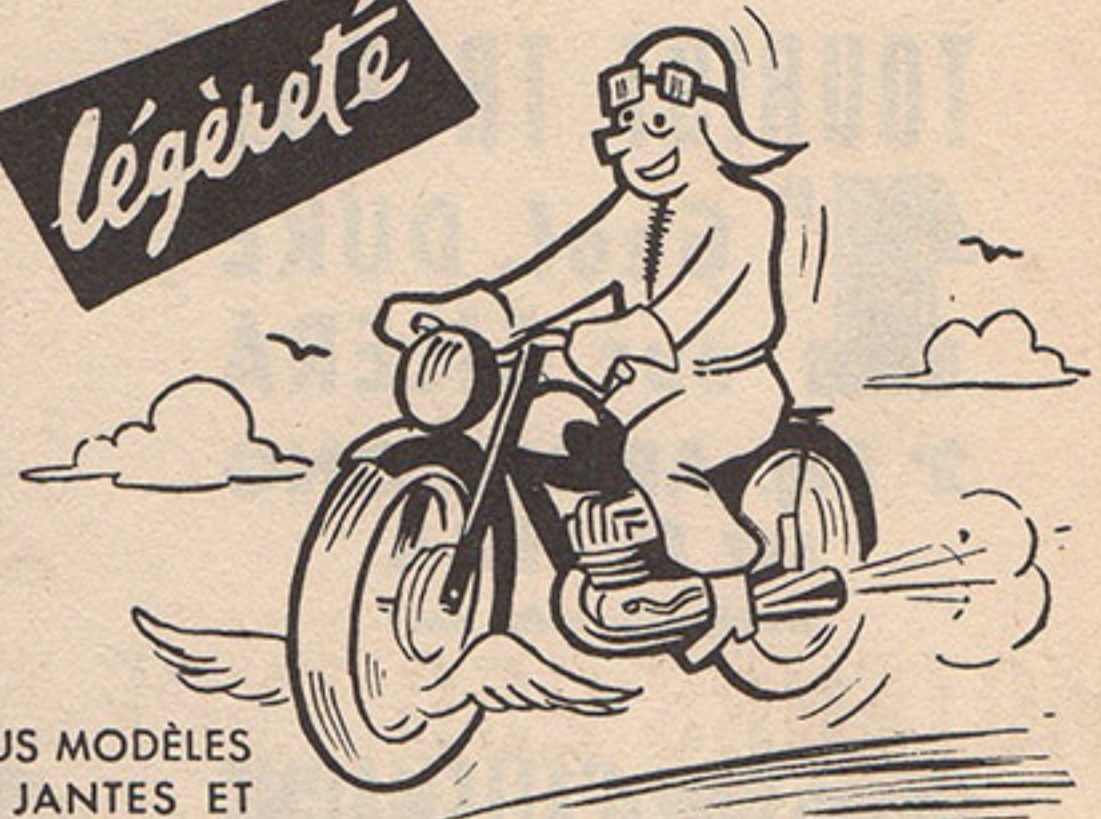


PORTE-BIDON
ET
REPOSE-PIEDS

MERAT - SURESNES (SEINE) - TÉL. LON. 18-86

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER

légèreté



TOUS MODÈLES
DE JANTES ET
GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)

Tél. AVRON 31-94

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

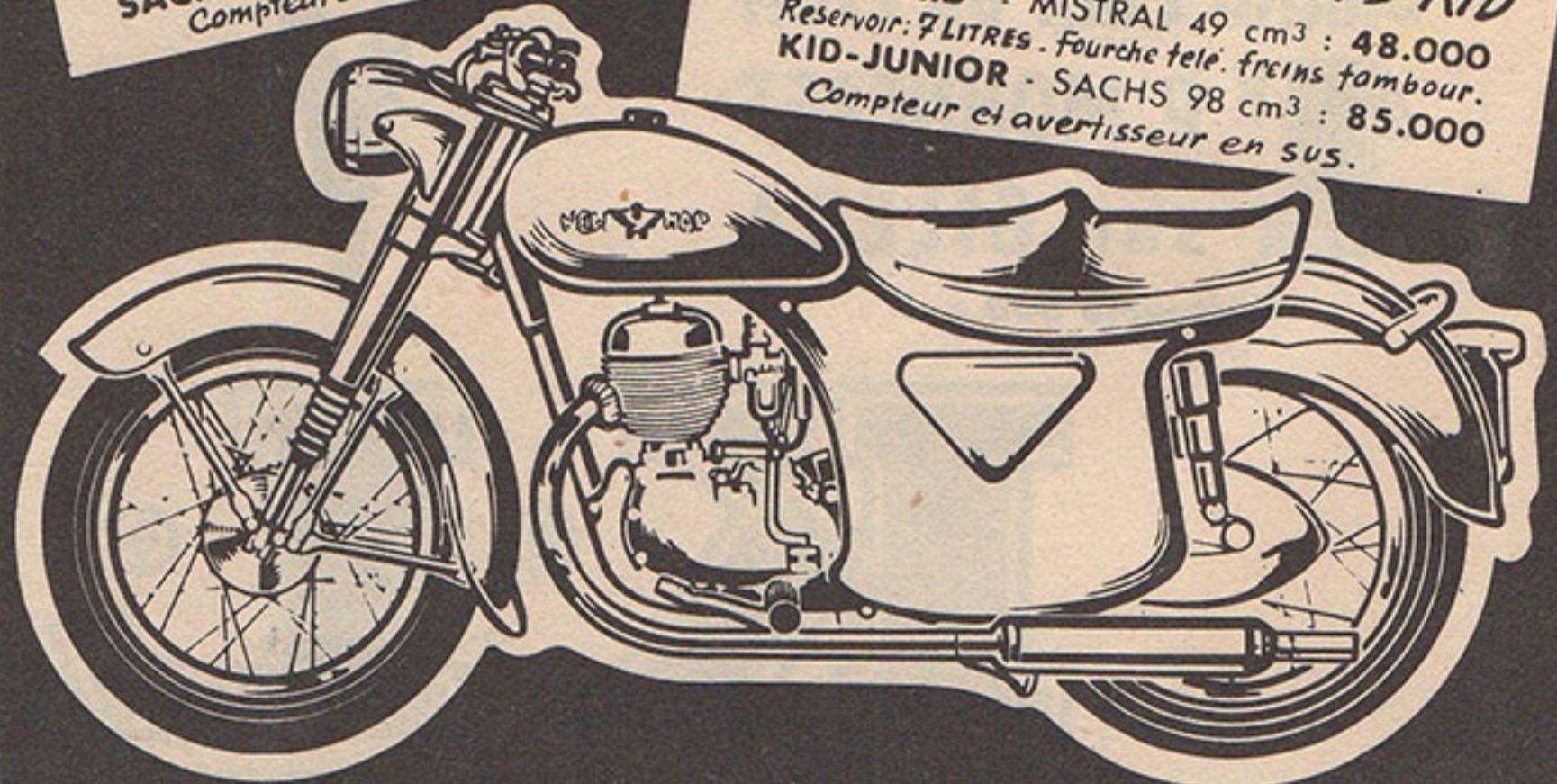
PRINCIPAUX AGENTS

Agen : CLAVERIE 42, Rue Cornières
Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières
Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont
Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran
Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
» BARON 181, Rue Pasteur
Arles : CORREARD 26, Bd des Lices
Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon
Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont
Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baafier
Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet
Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles
Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis
Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon
Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean-Jaurès
Briançon : ROUX fils Rue Centrale
Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard
Cavaillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air
Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat
Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St-Luc
Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta
Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville
Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue
Clermont-F : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude
Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy
Dole : BULLE 31, Rue Pointelin
Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra
Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet
Issoudin : LEGER Rue Pierre Brossolette
Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle
La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis
La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin
Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand
» MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle
Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or
Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L-Blanc
Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

VOYEZ **NEW-MAP**: *Toujours en tête*

Ses prestigieuses "LEADER"
YDRAL 125 cm³ : 134.500 - 175 cm³ : 149.500
A.M.C. 125 cm³ : 139.500 - 175 cm³ : 149.500
SACHS 175 cm³ : 169.500 (Selle monoplace)
Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"
BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
Réservoir : 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave.
Lacassagne
LYON

27^e BOL D'OR INTERNATIONAL 7

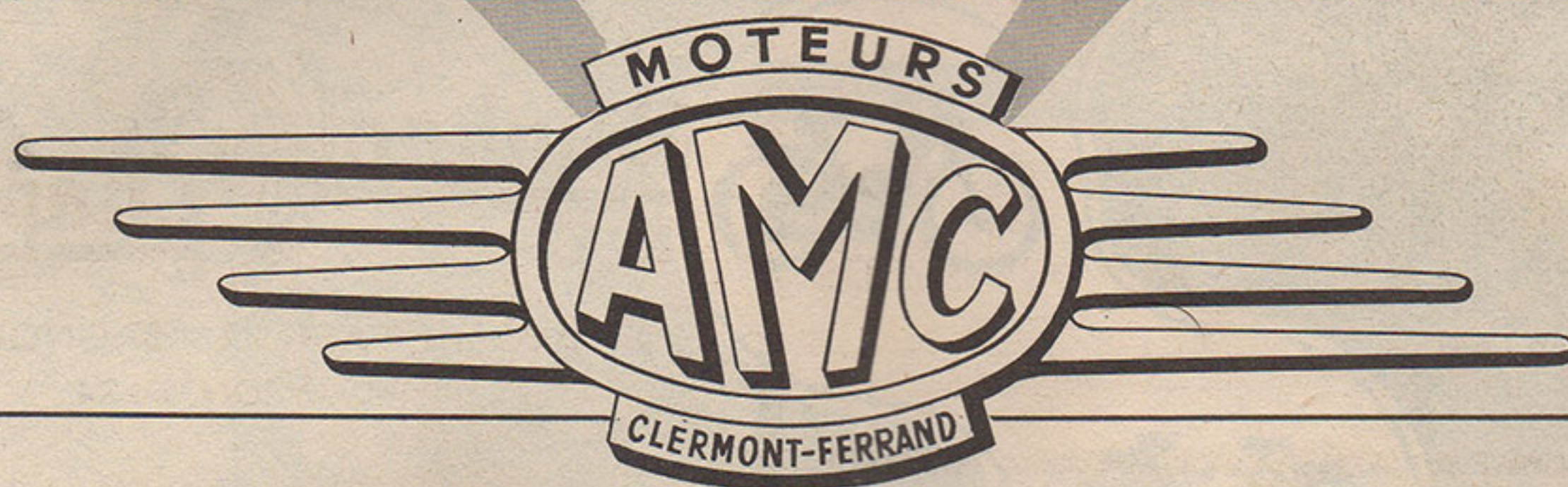
1^{ERS} PAHIN-RANCON
SUR AUTOMOTO

2^e ROUGER-ROBIN
SUR ALCYON

3^e ROUGER-MARTINE
SUR ALCYON
CATÉGORIE

250

MOTEURS 250 TYPE 55 - RIGOREUSEMENT DE SÉRIE



La qualité des volants S. A. F. I. s'affirme de plus en plus

BOL D'OR 1954: UN SUCCÈS! BOL D'OR 1955: UN TRIOMPHE!

Catégorie 125 cm³. Série
1^{ER} MANGIN-GNUDI sur A.G.F.
(Record battu)

Catégorie 125 cm³. Sport
1^{ER} DAHAN-HOUZIER sur GIMA

Catégorie 175 cm³. Série
1^{ER} TANDRE-MONIER sur A. G. F.

Catégorie 175 cm³. Sport
1^{ER} AGACHE-DAGAN sur YDRAL
2^E TANO-DUPONT sur ALCYON
(Record battu)

Catégorie 250 cm³. Sport
1^{ER} SACAREAU-CHARTIER sur
PEUGEOT SPÉCIALE

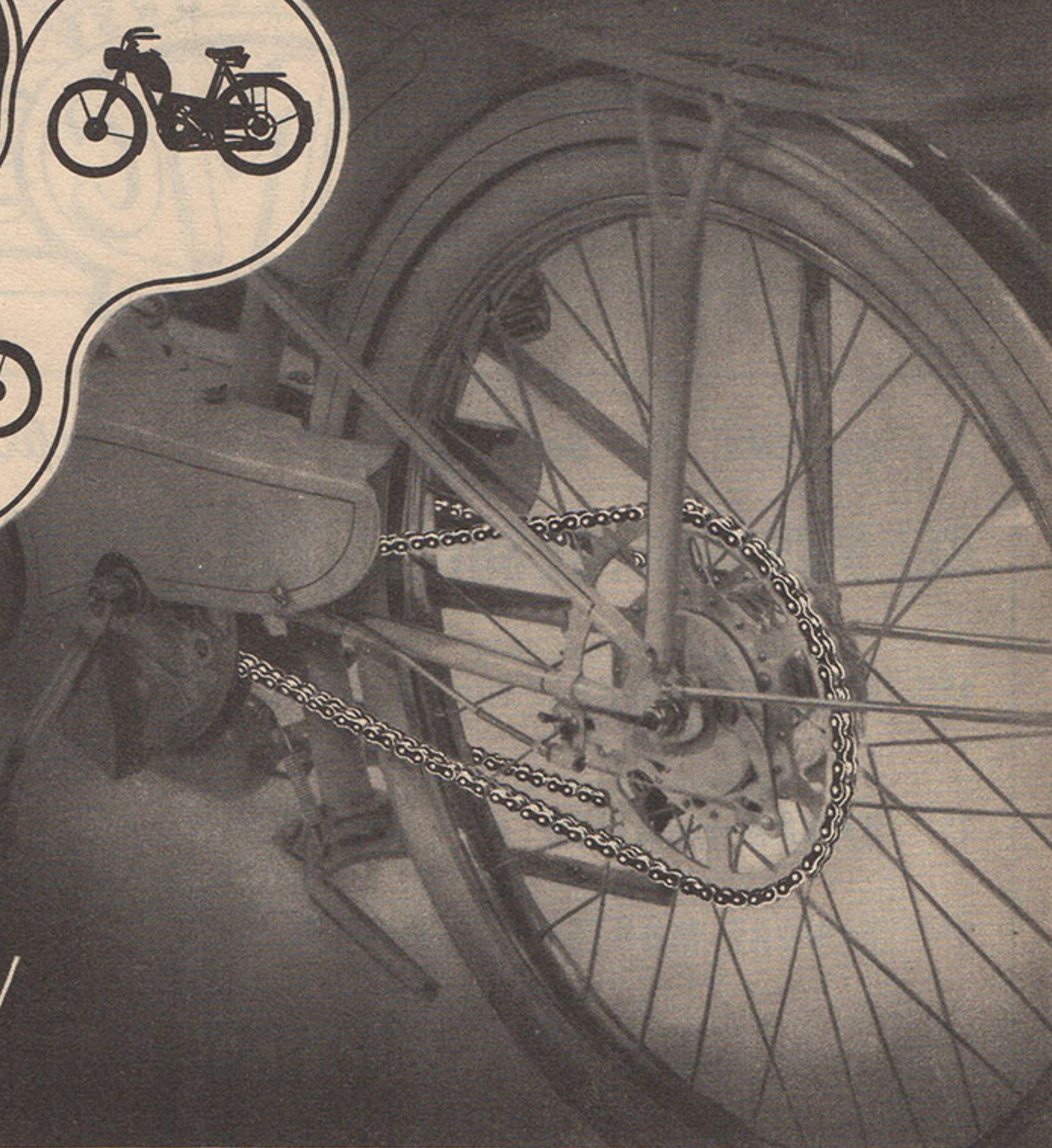
TOUS ÉQUIPÉS DU VOLANT MAGNÉTIQUE T. 40



Le volant des hautes performances, livré en série

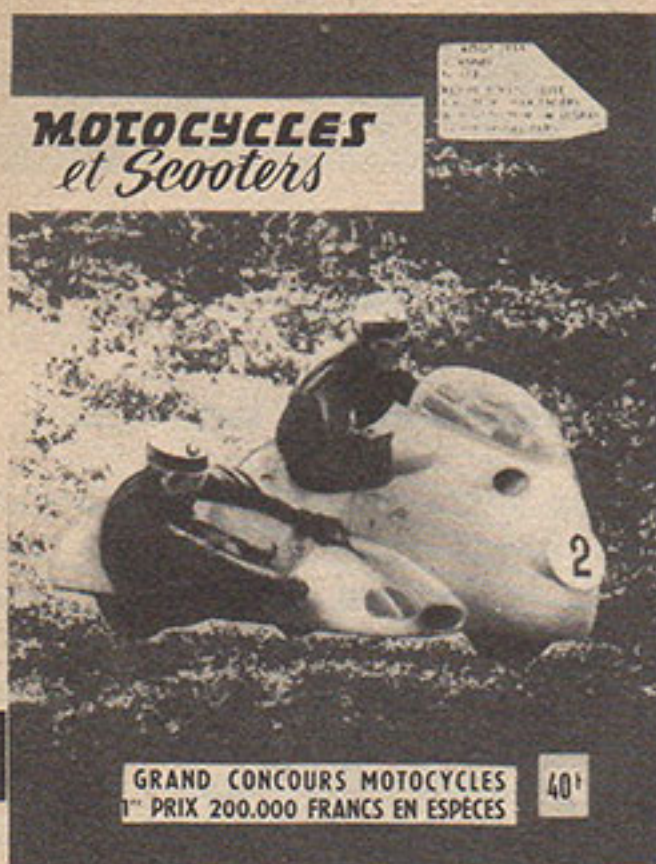
Société d'Applications et de Fabrications Industrielles
Boîte postale 067 - 21, rue Parmentier - PUTEAUX (Seine), LON. 09-10

CHAINE CYCLOMOTEUR



BRAMPTON

20, RUE JACQUES DULUD, NEUILLY-S-SEINE



NOLL-CRON
SUR B.M.W.
VAINQUEURS A
FRANCORCHAMPS

A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|---|----|-----------------------------------|----|
| ★ Echos..... | 10 | ★ La Horex Resident. | 26 |
| ★ Je suis un débutant. | 13 | ★ Le Grand Prix de Belgique | 28 |
| ★ L'importance d'un bon profil de pneu. | 17 | ★ Essai de la Maico Taïfun..... | 33 |
| ★ Le Bol d'Or..... | 21 | | |

9^e ANNÉE

N° 152

1^{er} AOUT 1955

MOTOCYCLES

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

**Prendre
confiance
et
oser!**

Le Bol d'Or sera encore notre thème de ce jour ; sans équivalence dans le sport international, ces 24 heures, pleines d'enseignements, sont encourageantes pour nous :

Considérant les catégories où, à égalité de cylindrée, nous nous sommes affrontés avec les marques étrangères, c'est-à-dire en 250, 175 et 125 cm³, nous constatons, classement sous les yeux, que nous sommes mieux que bien placés puisque, dans chacune d'elles, nous remportons les premières places avec deux des trois seuls records qui aient été battus.

Bien mieux, nous constatons que dans ces mêmes catégories, contre un déchet de 50 % pour les motos étrangères, le nôtre ne fut que de 30 %.

Il n'y a évidemment ni orgueil ni conclusion immédiate à tirer de ces performances ; glorieuse incertitude du sport ! comme dit un cliché pas mal usé.

Tout de même, si l'on ne peut conclure, on peut déduire, et déduire ceci : une des plus sévères épreuves du calendrier international, française de surcroît, est à la mesure de tous nos constructeurs s'ils veulent bien, comme certains d'entre eux l'ont fait, se donner la peine de s'y préparer et oser s'y risquer... Même sans victoire ils ne seront pas perdants.

Mieux qu'un T.T., ou qu'un circuit, le Bol d'Or, pour nous qui courons avec des machines issues de la série, est aux yeux du client un certificat officiel avec test indiscutable : vitesse, moyenne et résistance des machines.

C'est, pour l'acheteur, un guide autrement éloquent qu'un catalogue, si persuasif soit-il. Nos voisins l'ont senti, ils reviendront... à nous de comprendre.

Max Enders

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

Motocyclistes

Echos

Raid des Caraïbes.

Le samedi 9 juillet notre ami J.-C. Harari partait pour un nouveau raid, aux Caraïbes cette fois. La monture est... un Vélosolux! Nous aurons l'occasion de revenir ultérieurement sur ce voyage.

Un Manuel Vincent.

Les possesseurs de la fameuse Vincent anglaise ne sont sans doute pas très nombreux en France. Informons toutefois ces privilégiés que les constructeurs ont édité pour les machines de cette marque un Manuel d'entretien et de réglages très complet (plus de 200 pages et 100 illustrations).

Cet ouvrage, sous la signature de Paul Richardson est édité par George Newnes Ltd Tower House, Southampton Street Strand W.C.2.

Avis des Établissements Morel.

Les Établissements Morel nous font part du transfert de leur dépôt à leur Station Service, les Établissements Baudinière, 65, rue de Courcelles, Paris (8^e), Tél. CAR. 13-03 où M. Baudinière et ses collaborateurs fourniront tous avis et renseignements nécessaires à la bonne marche des équipements. Un stock permanent de pièces détachées permet de satisfaire séance tenante toute demande de pièces courantes.

Exportations N.S.U.

N.S.U. nous communique qu'il exporte actuellement 4.000 Quickly en Angleterre. La demande dépasserait largement l'offre. La plus forte vente aurait été enregistrée pendant les récentes grèves des cheminots anglais.

Bonne réponse aux motophiles.

Un de nos abonnés du début nous écrit : « Depuis trois ans, j'ai dû, pour cause d'âge et de santé, abandonner la moto, laquelle m'a pourtant donné pendant quarante ans de pratique, des joies et des satisfactions que je ne connaîtrai plus.

Je resterai néanmoins votre lecteur ; j'ai été trop mordu pour ne plus m'intéresser aux deux roues.

Il me reste à vous remercier pour les nombreux et intéressants articles que vous avez publiés et pour les essais si sérieux et contrôlés, effectués par M. Nebout.

Plaignez un vieux motard réduit maintenant à admirer les merveilles de mécanique que sont devenues les motos modernes, et aussi à envier, avec une pointe de regret, ceux qui les chevauchent. »

Quarante ans de pratique et toujours « mordu » et bien vivant, qui donc disait la moto dangereuse et destructrice de l'organisme ?

Sages conseils de la Prévention routière.

Pour réduire le nombre de ces accidents et éviter d'en être l'auteur ou la victime :

- *Motocyclistes* n'oubliez pas que votre corps n'est pas protégé par une carrosserie ;
- tenez *rigoureusement* votre droite ;
- si vous allez lentement, tenez votre droite *plus rigoureusement encore* ;
- ne doublez jamais : en troisième position, dans le haut d'une côte, dans un virage ;
- ne vous rabattez pas aussitôt après avoir dépassé un autre véhicule ;
- avertissez suffisamment à temps avant de changer de direction ;
- ralentissez aux carrefours et sur route mouillée ;
- la nuit ne stationnez pas tous feux éteints ;
- évitez de prendre le guidon après un repas copieux ;
- si vous êtes fatigué, arrêtez-vous ;
- si vous devez vous arrêter, ne le faites *jamais sur la route* mais sur le bas-côté. L'été cette règle ne doit souffrir aucune dérogation ; les bas-côtés sont secs, ils peuvent supporter le poids de votre moto ;
- ne roulez pas avec des pneus lisses ;
- avant de tourner à gauche faites signe longtemps à l'avance.

Qu'est-ce que l'Ondine ?

Avant d'être né ce prochain cyclo-moteur des Établissements Lucer est déjà baptisé *L'Ondine*. Ses caractéristiques très personnelles et inédites ne sont pas encore révélées ; on sait cependant que cette petite machine de conception tout à fait nouvelle, nous sera bientôt présentée.



Hep! Vous oubliez quelque chose!

A propos de F.N.

A la suite de notre récente présentation des diverses productions F.N., l'agence générale pour la France nous avise que les modèles 450 cm³ S.V. Luxe et 450 cm³ O.H.V. Luxe sont depuis quelque temps, livrables immédiatement. Nous en donnons avis bien volontiers aux amateurs de cette marque appréciée dans tous les milieux motocyclistes.

Espoir D.K.W.

Le jeune officiel D.K.W., Hobl, qui se classa second derrière la Guzzi de Lomas au Grand Prix d'Allemagne, se plaça également deuxième à Francorchamps. Il se trouve ainsi en deuxième position pour le Championnat du Monde en catégorie 350 cm³.

Un vieux renard...

H. P. Müller est, avec 47 ans, un des vétérans de la course. Il est non seulement un des meilleurs pilotes allemands, mais encore un fin metteur au point. La veille du départ du Grand Prix d'Allemagne sa machine ne « voulait rien savoir ». Cela ne l'a pas empêché de remporter une brillante victoire le lendemain.

Chez Guzzi...

D'après des sources non officielles la nouvelle Guzzi aurait 8 carburateurs, développerait 63 ch et ne pèserait que 142 kg!!! On se demande qui sera capable de piloter un tel bolide!...

Alpenfahrt.

Jeffrey Smith, jeune apprenti de la maison B.S.A. se distinguait dans cette compétition en remportant sur sa 500 cm³ B.S.A. l'edelweiss d'argent, une médaille d'or et la Coupe des Alpes.

On se rappellera que Smith avait déjà été victorieux dans les six jours d'Ecosse.

Comme le vin...

... les B.S.A. semblent devenir meilleures avec l'âge. Récemment, nous avions l'occasion de reprendre en main la Shooting Star de notre essai et, à la stupéfaction générale, notre essayeur réalisa 156 km/h sur l'anneau de Montlhéry contre les 153,360 km/h effectués pendant notre essai.

Puch en Yougoslavie.

On apprend que le gouvernement yougoslave fait construire actuellement une importante usine à Kopar devant occuper 1.600 ouvriers. Cette usine est destinée à la fabrication sous licence de la gamme des modèles Puch.

MOTOS ET CLAS

Echos

Passages à niveau.

La Prévention routière nous apprend qu'en France sur 31.700 passages à niveau, il y en a 12.000 non gardés. A ce sujet le bulletin de cet organisme écrit :

L'arrêté ministériel du 22 juillet dernier fait état d'une nouvelle signalisation reproduite ci-contre. Depuis quelques mois, de plus en plus fréquemment, les usagers ont rencontré ce système nouveau dont la caractéristique essentielle réside d'une part dans l'automatisme, d'autre part dans le remplacement des barrières par deux feux clignotants rouges.

Il y a actuellement 500 de ces passages à niveau, il y en aura 1.000 à la fin de 1956.

Bien entendu des accidents se sont déjà produits, car dans l'esprit des automobilistes, l'arrivée d'un train est étroitement liée à l'idée de barrières abaissées et certains d'entre eux n'ont pas prêté une attention suffisante au clignotement des feux rouges.

Il faut que les conducteurs sachent que le délai d'attente entre le déclenchement du signal et le passage du train est réduit au minimum. Lorsque le feu se met à clignoter, l'usager doit s'arrêter et

attendre. Nous ne saurions trop insister sur la responsabilité totale qui pèserait désormais sur l'automobiliste agissant différemment.

Le Poulain-Bernardet.

La reprise des Usines Bernardet par la Société Le Poulain est chose faite et le transfert de l'usine Le Poulain de Levallois à Châtillon s'effectue méthodiquement pour que se poursuive sans interruption la fabrication de toute la gamme des moteurs : Poulain, Junior, Myster et Comet parallèlement à celles des scooters et Cabri Bernardet.

Nous aurons certainement l'occasion de présenter, dès que terminée, cette nouvelle organisation.

Succès Horex.

Après les succès obtenus au Bol d'Or et à l'Alpenfahrt, la nouvelle Horex « Resident » se distingua une nouvelle fois lors de la Rheinlandfahrt organisée par le ADAC aux mains de notre ami et confrère H. Hütten. Ce dernier emporta la première place de la catégorie 350 cm³ dans cette course de grand fond. Le premier prix d'équipe revenait également au

team Horex avec deux autres « Resident » et une 400 cm³ twin « Imperator ».

Une innovation importante du Code de la Route : le signal Stop.

Ce signal, tel qu'il est prévu à l'article 27 du Code de la Route, a pour but d'obliger le conducteur qui le rencontre à « marquer un temps d'arrêt de sécurité et à céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre route ».

Le panneau « stop » (cercle bordé de rouge avec, à l'intérieur, un triangle bordé de rouge pointe en bas et le mot STOP) est implanté à hauteur du croisement ; pour prévenir les usagers un autre panneau est placé 150 m en avant : c'est un triangle à fond jaune bordé de rouge, pointe en bas, et surmonté de l'inscription « STOP à 150 m ».

Un arrêté, publié au *Journal Officiel* du 2 février 1955, donne valeur légale au panneau « Stop » à partir du 1^{er} mai 1955, les usagers, quels qu'ils soient, nous le soulignons, automobilistes, conducteurs de véhicules hippomobiles et agricoles, motocyclistes, cyclistes, etc., devront, non pas seulement ralentir, mais marquer l'arrêt au panneau « stop ».

NOTRE GRAND CONCOURS

Comme indiqué précédemment, le jury chargé d'établir la liste-type des slogans destinés à départager les ex-æquo est composé de personnalités n'ayant aucune attache avec notre Revue, ni avec aucun de nos services intérieur ou extérieur. Nous vous les présentons d'ailleurs :

M. Vimont. Président de l'A.M.C.F. Club organisateur du Bol d'Or ;

M. R. Lague. Président, Directeur général de la Société OTOM ;

M. Toché. Personnalité du Bulletin du Touring Club de France ;

M. Marcel Pahin. Agent commercial et coureur d'Automoto ;

M. Villeminot. Directeur des Éts Revil ;

M. Thomy del'Agence. « Grande Armée. Motos ».

Les diverses fonctions de ces jurés permettra d'établir la liste-type en dehors de ce qu'on pourrait appeler la déformation professionnelle.

Les 200.000 francs en espèces : 1^{er} prix,

La moto,

Le scooter,

Le vélomoteur,

et tous les autres prix seront donc, dans l'ordre de valeur, attribués d'après le classement qui aura été établi par ces six jurés.

Le Grand Concours « Motocycles et Scooters » est ouvert à tous. Si vous n'avez pas les Numéros contenant les premières questions et le Bon de Réponse, demandez-les à votre dépositaire habituel et, s'il ne peut vous les procurer, à nous-mêmes, tant que la dernière question n'est pas posée, vous pouvez concourir.

5^e QUESTION :

Classez dans l'ordre de leur valeur publicitaire les six slogans que nous publions dans les numéros du concours.

JE SUIS UN DÉBUTANT

LE DÉPART

Il est très agréable de partir en vacances en espérant être gratifié d'un temps tellement beau que l'on en reparlera en hiver ; mais il est encore plus agréable de voyager sans histoire et ne pas transpirer d'angoisse mais de chaleur au long du parcours.

Les vacances, pour être réussies, doivent un peu être apparentées à une expédition. Pour passer d'agréables moments, ne laissez pas les choses importantes être réglées par le hasard ou par l'ordre des choses. Dire que tout imprévu et toute fantaisie doivent être exclus d'un voyage serait ridicule, mais que, du moins, les moyens des vacances fonctionnent sans anicroche stupide.

Voir un beau paysage et s'écarter d'un itinéraire vaguement prévu pour folâtrer en direction d'une tour perdue dans des pommiers et, arrivé à cette tour, déguster un pâté de campagne particulièrement positif arrosé d'un vin qui tend vers l'infini, est de l'imprévu.

Ainsi que la fraîche ondée qui vient vous surprendre au moment où vous êtes en train de mettre laborieusement

au point votre appareil photographique pour prendre une vue imprenable... que vous ne prenez d'ailleurs pas en raison de l'abondance aquatique.

Mais il serait stupide et maladroit d'être immobilisé une heure ou deux par la rupture d'un câble de débrayage parce qu'on a simplement omis d'avoir le rechange. De même qu'il serait inélégant de réparer une crevaison en collant des morceaux de papier avec de la dissolution sur le trou de la chambre à air (nous vous certifions qu'une telle réparation tient 10 kilomètres environ, puisque nous en avons fait l'expérience) parce qu'on a oublié ses rustines.

Si un voyage peut ne pas être préparé quant à l'itinéraire, la machine et l'équipement qui devront contribuer à le rendre agréable, doivent être minutieusement mis au point. Surtout dans la machine, il ne faut rien laisser au hasard et il faut également savoir déceler la panne si, par extraordinaire, elle survient.

C'est pour cela que le cours normal de cette rubrique est un peu modifié avec la période des vacances.

LA VÉRIFICATION DE LA MACHINE AVANT LE DÉPART

Cette vérification sera faite en profitant des deux derniers dimanches précédant le départ ou, si l'on se sert de la machine toute l'année, le dernier samedi ou le dernier dimanche. Il sera

bon de ne pas procéder à cet examen la veille du départ afin d'avoir le temps de changer les pièces défectueuses et de faire les réglages qui s'imposeraient.

PREMIÈRE OPÉRATION : LA VIDANGE

Ne pas hésiter à vidanger la machine si elle a déjà parcouru plus de mille kilomètres.

entendu la vidange, une bonne opération consistera à vider le réservoir, à les rincer à l'essence, à les remettre à nouveau un peu à l'huile appropriée.

pour l'été, la fluidité de l'huile au quatre-temps, non SAE 50 lorsque l'on bénéficie d'une chaleur torride.

LE CIRCUIT ESSENCE

Il faudra le prendre depuis le départ du réservoir, c'est-à-dire, depuis le filtre qui se trouve à l'intérieur du réservoir à l'entrée du tuyau d'arrivée au carburateur. Ce filtre est le plus important de tout le circuit, car il n'arrête peut-être pas les boues et les petites saletés, mais évite l'arrivée au carburateur de corps étrangers pouvant gêner son fonctionnement. Convenablement nettoyé, il sera remis en place avec tout le soin désirable.

La tuyauterie sera examinée, plus particulièrement si elle est constituée par un de ces tuyaux de caoutchouc, en voie de disparition, et dont l'intérieur a une tendance navrante à la décomposition, sous les effets chimiques du carburant.

TABLEAU DES VÉRIFICATIONS

- A** Vidange du moteur. Huile : SAE 30, hiver ; SAE 40 ou 50, été.
- B** Examen du réservoir, des filtres et de la tuyauterie.
- C** Démontage et nettoyage complets du carburateur. Etat du flotteur, du gicleur et du filtre à air.
- D** Vérification du « circuit allumage ». Bougie, fil, rupteur et, éventuellement, batterie.
- E** Eclairage avant et arrière. Fils, ampoules, joints de contact.
- F** Réglage de l'embrayage. Vérification et changement éventuel du câble. Laisser un léger jeu.
- G** Graissage soigné des suspensions avant et arrière.
- H** Démontage et nettoyage des freins. Graissage des tringles, câbles et parties mobiles.
- I** Réglage de la tension de chaîne. Nettoyage et graissage. Donner un peu de « mou ».
- J** Pneus et chambres. Examen des toiles.

EN VACANCES

Un seul remède, la remplacer par une tubulure souple, du type Tubotom par exemple.

EXAMEN DU CARBURATEUR

Le carburateur sera complètement démonté, en prenant bien soin de placer dans l'ordre de démontage les différentes pièces et surtout les rondelles de fibre ou de métal. Chaque pièce sera nettoyée et l'examen attentif portera tout d'abord sur le *flotteur*. Celui-ci peut être bosselé, voire très légèrement percé par un petit grain de poussière ou de sable qui aurait pénétré dans le corps du carburateur. La cuve elle-même sera nettoyée avec soin

afin qu'il ne reste aucun dépôt suspect. Il est déconseillé d'employer pour ces nettoyages des produits abrasifs ou de la toile émeri même très fine. Dans sa simplicité apparente, le carburateur est en effet une pièce de précision qui doit requérir les soins que l'on donne d'ordinaire aux objets d'art.

Le gicleur sera mis un instant à la place d'une longue vue (ou d'une courte vue) pour s'assurer de sa perfection. On peut toujours souffler dedans pour essayer d'en sortir un son et certains modèles donnent le la, signe qu'ils ne sont pas bouchés.

S'il y a un corps étranger, il faut l'en extraire et surtout si c'est un de vos parents avec toute la délicatesse et la déférence requises.

Avant le remontage et pendant que vous y êtes, jetez un coup d'œil au

câble des gaz ainsi qu'à sa manette. Si un brin d'acier s'est rompu ou donne des signes de fatigue, n'hésitez pas à changer le câble, car il cassera généralement à l'occasion d'une reprise et c'est cette dernière qui peut vous tirer d'embarras.

VÉRIFICATION DU CIRCUIT ÉLECTRIQUE

Pour l'allumage on se contentera de vérifier le bon état de la bougie (surtout de son isolant qui peut être détérioré). Ne pas hésiter à la changer si l'on a un doute.

Le fil de bougie ne devra donner aucun signe de faiblesse et les *vis platinées* devront être en bon état. L'écartement convenable de ces dernières sera de l'ordre de 4 à 6/10 de millimètre. Là encore s'il y a un doute, changer ce que l'on appelle le rupteur (ensemble formé par la partie fixe et la partie mobile de la vis platinée).

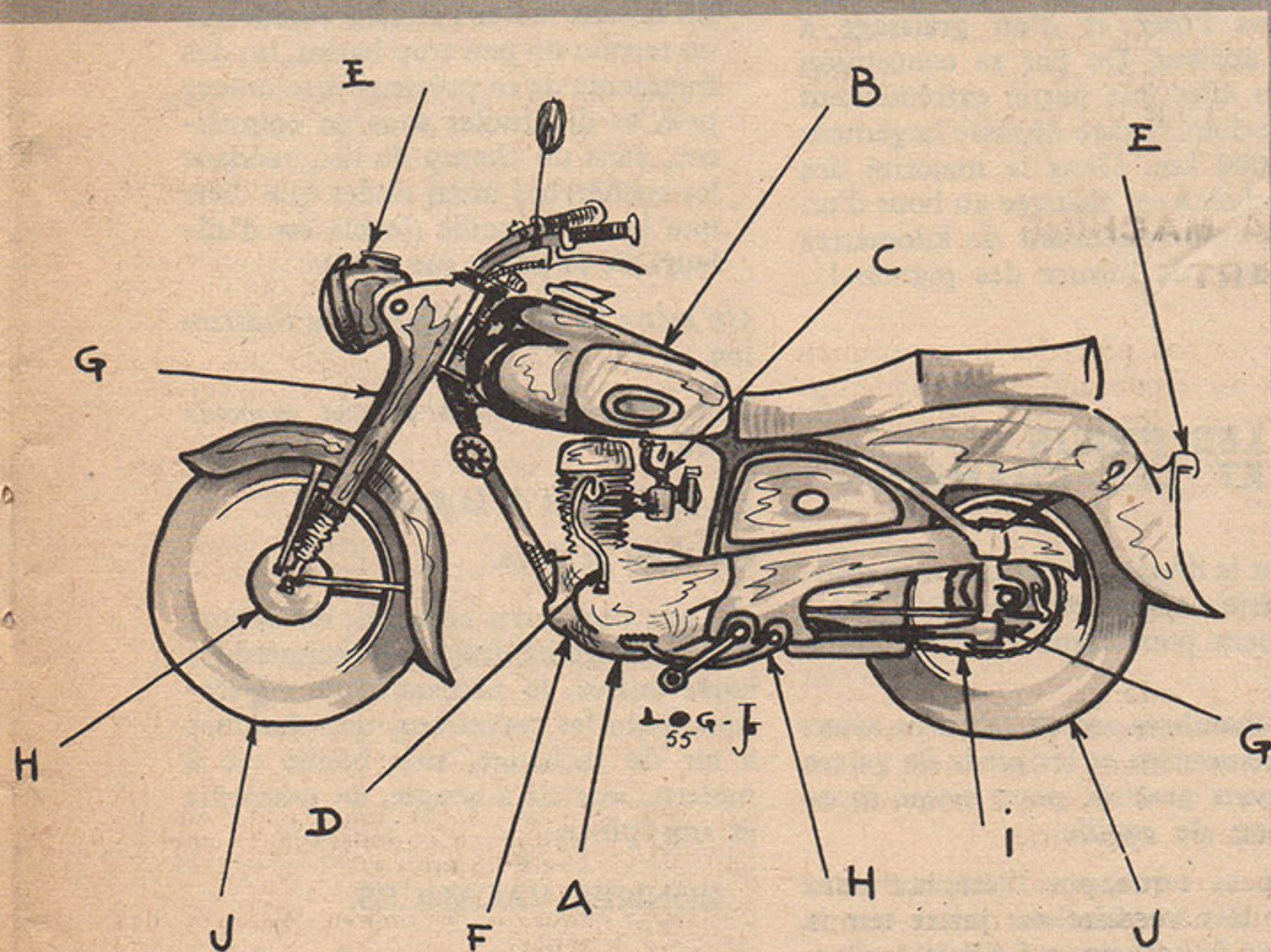
Côté éclairage, vérifier le fonctionnement des feux avant et arrière ainsi que du stop. Suivre les fils tout au long de leur parcours, particulièrement sur les parties de ce parcours qui sont exposées aux intempéries, car le fil ne se rompra pratiquement qu'en deux endroits, le long du cadre à l'avant ou le long du garde-boue arrière. Si une partie de l'éclairage ne fonctionne pas, cela provient rarement de la source d'électricité (volant magnétique ou batterie) mais des ampoules, d'une rupture de fil ou bien d'un mauvais contact. Dans ce dernier cas, l'éclairage étant allumé il suffira bien souvent de secouer légèrement le fil à l'endroit de la connexion douteuse pour rétablir l'intégralité du circuit. La réparation sera alors facile.

L'EMBRAYAGE

On se bornera à regarder minutieusement le câble et la gaine. Le câble doit être convenablement graissé pour coulisser sans effort dans son fourreau. Ne pas oublier de laisser un poil de jeu pour éviter tout patinage.

LES SUSPENSIONS

La fourche et la suspension arrière doivent être graissées afin d'éviter tout grippage. Le travail fourni par les suspensions, surtout si l'on veut dor-



mir sur un terrain dont les accidents divers vous semblent le gage d'un repos complet, est considérable car cette brave motocyclette devra se ruer tel un Mustang dans les creux et les bosses du terrain de camping.

Il ne faut pas hésiter à les faire graisser par le mécanicien si l'on craint que le graisseur fourni avec la machine soit trop faible.

LES FREINS

Pour ceux qui en ont le courage, et qui ont cette petite flamme mécanique que l'on trouve encore heureusement chez bon nombre de nos concitoyens, le mieux est de prendre le taureau par les cornes, soit la clé dans la main droite. Le frein est certainement la partie de la moto qui offre le moins de difficulté de par sa conception et sa rusticité.

Il faut donc le démonter sans l'ombre d'une hésitation en faisant comme pour le carburateur et en alignant proprement les pièces dans l'ordre de démontage qui, selon un La Palice motocycliste est en pratique l'inverse de celui du remontage.

L'état des garnitures retiendra d'abord l'attention et, si elles sont trop brillantes et trop lisses, ou si elles laissent apparaître des morceaux de rivets, il ne faut pas hésiter à les changer. Dans le commerce un grand nombre de motoristes font d'ailleurs, pour un prix modique, l'échange standard des mâchoires de frein garnies. Notons, toutefois, qu'il faudra faire attention à l'ajustage de ces mâchoires car le ferodo devra souvent être légèrement limé sur les bords et c'est tant mieux.

Nettoyez convenablement le plateau ainsi que le tambour. Graissez les ressorts après nettoyage. L'entretien doit être effectué à sec et il est déconseillé de faire des injections d'essence.

La mode est actuellement non pas aux garnitures rivées mais aux garnitures collées. Nous devons avouer que cette mode a notre préférence car il était fréquent qu'un rivet, dépassant légèrement, entamme le tambour lors du freinage et aille jusqu'à y creuser des sillons plus ou moins profonds.

La came du frein sera également grattée et très légèrement graissée.

L'eau qui pénètre à l'intérieur du tambour de frein fait quelquefois rouiller cette came si l'étanchéité n'est pas parfaite et lui retire une grande partie de la souplesse qu'elle n'aurait jamais dû quitter. Tringles, attaches, poignée, pédale de frein seront également regardées jusqu'au pinaillage. La vie des cavaliers, des tiers et des jeunes pousses de platanes dépend en effet en grande partie de la négligence quant à l'entretien des organes de freinage.

LA CHAÎNE, CETTE OUBLIÉE

Quel poète casqué vous dira dans sa langue le mérite effacé dans sa longueur extrême du ravissant collier ornant tous nos pignons. Quel est le mécano qui pris par un élan sublime et généreux dira voilant sa face : « Que n'ai-je bien plu tôt pris garde à cette chaîne ! Cette chaîne des jours, tissant les kilomètres... »

En bref, il faudra soigneusement la nettoyer au pétrole, puis, la faire tremper pour la graisser dans de la graisse chauffée. Si vous êtes pris par le temps (ou manquez de courage), la chaîne étant magnanime, elle se contentera fort bien d'un nettoyage effectué sans l'ôter et d'un graissage à l'huile épaisse. De par sa conception c'est en effet une partie extrêmement robuste dont l'usage dépasse largement les 20.000 km. Dans la majorité des cas, la chaîne est changée au bout d'un nombre impressionnant de kilomètres en raison... de l'usure des pignons!...

LES PNEUS ET LES CHAMBRES

Avant le départ, les pneus sont scrutés extérieurement et, si possible, intérieurement pour connaître l'état de la toile.

Les chambres seront talquées avant d'être remontées et les pieds de valves légèrement graissés pour éviter toute formation de rouille.

Ainsi se terminera l'examen assez détaillé des vérifications faites sur la moto ou le scooter qui devra gaillardement arpenter le sol libérateur des vacances.

Mais il ne suffit pas d'examiner,

même avec le lyrisme XIX^e siècle, dont certaines des phrases sont empreintes, la fichue mécanique qui vous propulsera.

Une fois parti, l'individu en congé ne devra pas se laisser bêtement immobiliser parce qu'il lui manque une de la douzaine de petites choses qui risquent de compromettre une route bien commencée.

En plus des outils dont nous avons amplement parlé dans une de nos précédentes rubriques, il est bon de se munir des pièces de détail suivantes dont nous nous bornons à faire l'énumération :

Une bougie.

Il arrive qu'en rapprochant les électrodes, on malmène un peu trop la bougie et qu'on en casse un, d'où l'utilité d'une bougie de rechange. Un tel bris n'arrive pas si l'on prend la précaution de frapper doucement sur l'électrode avec un objet en bois.

Un câble de débrayage.

Un câble de gaz complet.

Lorsqu'on emporte le câble avec sa gaine la facilité de mise en place et la précision de la réparation font vite oublier le petit avatar de la rupture.

Un faux maillon de chaîne.

En faisant sauter l'attache rapide sur un terrain un peu trop barbu, un des fragments de ce précieux instrument peut se dissimuler sous un coquelicot, dans un champ de blé, rendant les recherches aussi aisées que dans une botte de paille (le blé est d'ailleurs de la paille sur pied).

Un mètre de fil électrique et du chatterton.

Une ampoule arrière et une ampoule avant.

Du fil de fer et de la ficelle.

Un câble de frein.

Tout ceci, bien entendu, en dehors de l'outillage habituel, qui comprendra entre autres, le nécessaire de réparations pour les crevaisons, une chambre à air de rechange, une bonne clé à molette, une clé à bougie, un tournevis et une pince.

BONNES VACANCES.

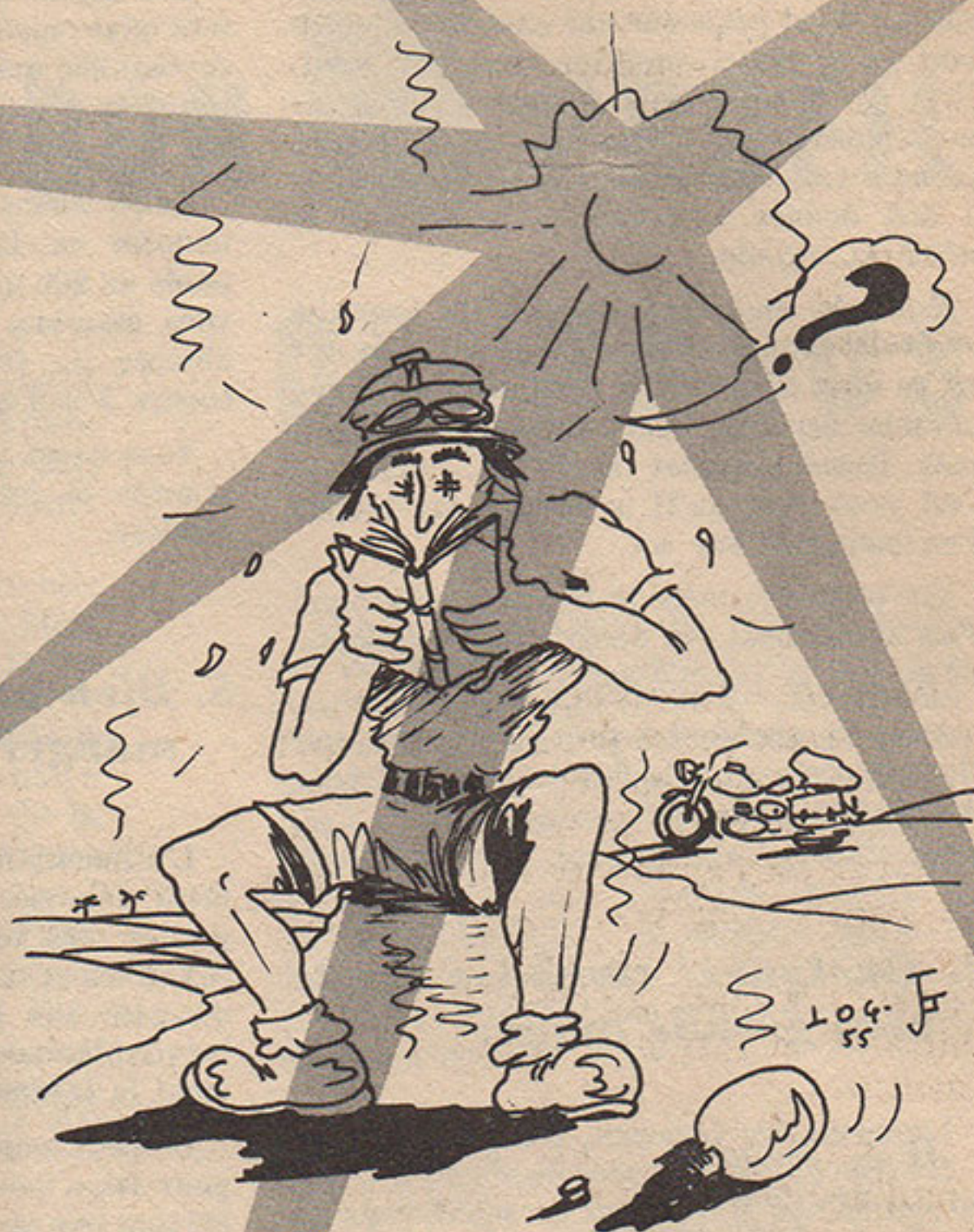
(A suivre.)

LEGRAND-JACQUES.



VACANCES PLEIN AIR ET MOTO

QUELQUES PETITS PROBLÈMES
... AVEC SOLUTIONS



1. Le problème de l'eau.

Disposant de peu de place, le campeur caracolant sur deux roues doit chercher à loger dans peu de place quelques récipients pratiques.

Évitez de prendre des récipients rigides et encombrants. Ce premier point posé, un grand nombre de matières s'offrent et nous allons en passer la revue.

La toile.

Particulièrement bon marché, très solide, tenant peu de place, le récipient de toile doit pourtant être évité, à moins que le budget soit si restreint qu'il soit le seul dont l'achat puisse être envisagé. Les raisons sont nombreuses.

La toile n'est très imperméable que si l'on prend avec elle de multiples précautions. Il ne faut pas la laisser pliée étant humide. Au séchage il se produirait dans les plis des points faibles qui pourraient justifier des fuites ou des suintements. La grosse toile dont sont faits seaux, cuvettes et autres, met un temps fou à sécher; il ne faut pas non plus faire couler du liquide le long des parois extérieures.

Les prix approximatifs des récipients en toile sont, pour un article moyen, les suivants : seau, 700 F (10 l); vache, 1.200 F (20 l); cuvette de chanvre, 300 F.

Le polyéthylène (matière plastique souple).

Ces articles offrent l'avantage d'une étanchéité absolue jointe à une robustesse d'utilisation sans égale. Il est des marques qui font leur publicité en montrant un seau ou

une cuvette en une matière telle, sur lesquels passent les roues d'un énorme camion. Il ne conserve pas le goût ni l'odeur, sèche rapidement, mais a l'inconvénient majeur pour la moto, de garder un fort volume, même tortillé à l'extrême.

Les prix sont divers et pour une cuvette de 22 cm de diamètre nous avons noté 260 Fr. En raison de la cherté de la matière plastique, ce prix augmente rapidement avec le volume.

Le métal.

Un grand nombre de récipients destinés à contenir le liquide sont de fabrication métallique. Si le fer étamé ou non a été abandonné progressivement, c'est en raison de son poids et de sa difficulté d'entretien. L'aluminium garde encore la faveur de nombreux « professionnels ». Cependant il est d'un entretien extrêmement délicat. Le non usage favorisant la formation dans les récipients à col étroit de sortes de nodosités dues à une décomposition chimique du métal, sous l'influence de divers facteurs et plus particulièrement de l'humidité.

Malgré ses immenses avantages la gourde en aluminium a tendance à percer lorsqu'un des points faibles se trouve atteint.

La toile caoutchoutée (récipients Caluc).

D'un prix assez élevé, ces récipients sont d'une grande souplesse et d'un encombrement réduit. Leur forme est particulièrement étudiée pour tenir le maximum de liquide dans le minimum de place.

Aucun goût. Un rinçage facile et seulement deux précautions à prendre : talquer inté-

rieurement l'hiver et ne pas laisser au soleil l'été.

Les prix : la vache Caluc, 10 litres : 2.300 Fr
la gourde Caluc, 2 litres : 1.500 Fr.

L'équipement devra comprendre un gros récipient, une vache pouvant s'accrocher et munie à sa base d'un robinet, une gourde d'une contenance de 1 à 2 litres pouvant se mettre en bandoulière ou s'accrocher à la ceinture avec un mousqueton, et enfin une cuvette à moins que l'on préfère se laver les pieds dans la grande gamelle, où tout à l'heure, cuiront les carottes!...

2. Le cas des moustiques et autres insectes.

Pas seulement valable pour les années chaudes et humides, le moustiquaire à l'entrée de la tente et à la fenêtre arrière est indispensable.

Il ne s'agit pas seulement de se protéger des moustiques et autres bêtes, mais de pouvoir fermer cette si délicate petite maison en la laissant aérée et en évitant que des chiens ou des chats en promenade viennent essayer leurs griffes sur les matelas pneumatiques ou prendre votre casque pour un article d'hygiène.

Les piqûres de moustiques surviennent généralement à la même époque que les piqûres de guêpes. Les vacances sont commencées depuis deux ou trois jours et le Sort se creuse la tête pour savoir comment il doit s'y prendre pour faire des vacances gâchées.

A la montagne, l'hiver, il met une pierre sous un ski et provoque une cassure de jambe dont on se remet quelques mois plus tard. L'été, il dispose des puissants millions de moustiques et des commandos de guêpes et, quand ses effectifs se sont révélés insuffisants, il fait donner l'insolation, la crampe et même la noyade.

Il existe un grand nombre de produits contre les piqûres d'insectes (Pipiol ou Insectol de chez Gibbs). Ces produits sont d'une efficacité certaine, mais doivent être appliqués immédiatement après la piqûre et c'est pour cela qu'il ne faudra pas oublier d'en emporter sur soi.

Une piqûre de guêpe traitée immédiatement n'est absolument pas dangereuse et ne laisse même pas la trace d'une rougeur.

Attendre quelques heures, c'est tout simplement se vouer à la fièvre, à la souffrance et aux désagréments.

3. Quelques remèdes à de bien grands maux.

L'ennemi des vacances, c'est le soleil.

Il existe bien des moyens de se guérir d'une insolation, ou d'un coup de soleil mais ne convient-il pas d'en éviter les méfaits en prévenant ses ardeurs ?

A motocyclette, les rayons de cet astre frappent surtout la face et les mains, du moins en randonnée, car pour alléger les sacoches et autres porte-bagages, le motard prend pas mal de choses sur lui, comptant sur la vitesse pour être rafraîchi.

Pour le visage, des lunettes solaires (à verres polarisants si possible) et un fin foulard de soie feront le nécessaire.

Pour les mains, il sera prudent dès le premier jour de route et surtout si l'on a l'épiderme sensible, de revêtir des gants de toile fine (assortis à la moto ou au scooter) et de les ôter quand vient le soir. C'est surtout le soleil de 10 h à 17 h 30 que l'organisme supporte avec le plus de peine.

Habitué au casque, il sera prudent, lors des haltes ou des séjours, de ne pas s'exposer tête nue et d'emporter à cet effet un de ces amours de petites casquettes qui, pliées en quatre tiennent aisément dans une poche de dimensions réduites.

4. Il faut de tout pour faire un monde... agréable.

Logez dans l'engin un petit siège pliant par personne en gros fil de fer et en toile (coût : 250 fr) et vous vous rendrez compte qu'il est très agréable de se reposer dans un champ parsemé d'orties, car on y est seul.

Faites reculer les préjugés qui s'accordent à dire que l'on ne peut camper et voyager confortablement qu'en automobile.

Les engins aérés à deux roues sont mille fois plus agréables l'été que l'automobile surchauffée qui ne peut se contenter que des routes et à qui les petits sentiers au travers des bois sont inaccessibles.

Autre élément de confort : une lampe tempête en laiton (modèle Ditmar, d'un poids de 200 g, prix : 1.150 fr). Cette lampe vous assurera un éclairage efficace et son absence de fragilité et d'entretien ajoute encore à son agrément.

Vous aurez la plus jolie lumière douce et tamisée et les insectes boudent une telle lumière.

5. Bien boire et pas trop mal manger.

L'alimentation en camping est généralement délaissée. Il est peu recommandé de profiter des vacances pour ingurgiter force conserves et sandwichs, passant allègrement du pâté aux petits pois, sans oublier les inévitables sardines. Les nouilles ont également la faveur de bon nombre de campeurs.

On peut toujours trouver un quart d'heure pour faire quelques légumes et les fruits en été sont très abordables et agréables à manger pour leur bienfaisance rafraîchissante.

Voici quelques menus simples à réaliser et ne nécessitant pas de connaissances culinaires spéciales.

Les entrées ; utilisez les entrées de saison : radis, concombres, melon, tomates, etc., mais pensez également à utiliser au maximum comme en toute chose les spécialités locales (pâtés, foies de volaille, jambons crus, etc.).

En plein air il ne faut pas insister trop sur les entrées mais laisser la plus large place au plat de résistance agrémenté de ses légumes. Il est plus aisé de faire cuire des légumes dans de l'eau, ce qui ne nécessite pas une surveillance constante, que de faire des plats rissolés.

Proscrivez les pâtes alimentaires et le riz dont vous pouvez faire la plus ample consommation l'hiver, mais forcez sur les haricots verts, les choux-fleurs et les petits pois frais, dont la durée de cuisson varie (suivant la qualité) de un quart d'heure à une demi-heure.

Au point de vue viande, la préférence sera donnée à la viande en beefsteak, aux escalopes, aux côtelettes sans oublier les abats, qui, comme le foie d'agneau par exemple, sont très sains et très abordables.

Des fruits, quelques gâteaux, et un bon café ou un bon thé compléteront ces repas sains que vous vous devrez d'arroser des vins ou des boissons des pays que vous traversez.

Exemple de menus simples suivant le temps dont on dispose (et suivant le courage que l'on a) pour deux personnes au moins en raison des temps nécessités par l'épluchage, la cuisson, etc.

a) On dispose d'un quart d'heure à vingt

minutes ce qui est le temps normal de préparation d'un repas :

On met au feu quelques tomates auxquelles on aura enlevé pas mal de pépins et que l'on aura tronçonnées ; le feu sous la poêle doit être assez vif, et on aura soin d'ajouter un peu d'ail finement coupé, du sel et une branche de persil. Pendant qu'elles réduisent, on peut commencer les entrées, c'est-à-dire des olives, et du pâté de campagne avec qui elles se marient à merveille.

Les entrées terminées, on coupe de petits carrés de jambon que l'on ajoute à la sauce tomate avec un peu de gruyère râpé. Le tout est convenablement tourné et on casse des œufs dans les trous ménagés à cet effet.

On couvre et l'on mange lorsque les œufs sont bien recouverts d'une trame opaline.

b) Si l'on dispose d'une demi-heure ou trois quarts d'heure :

Dans un endroit un peu éloigné de tout le monde et soigneusement désherbé on prépare un petit feu de sarments et on y fait rôtir sur un grillage soigneusement nettoyé des sardines qui, nous vous l'assurons, ont un goût incomparable.

Sur le réchaud, pendant ce temps, cuisent des haricots verts que l'on aura pris soin de choisir bien frais et fins et comme viande on pourra par exemple faire des grillades de porc sans mettre de graissage au fond de la poêle, car pour être bonnes, elles doivent cuire dans la graisse qu'elles rendent.

Avec un peu d'astuce, beaucoup de bon sens et surtout pas d'énervement, vous pourrez être enviés (ce qui n'est pas bien) par les voisins qui camperont à côté de vous. Qui sait même si vous n'excitez pas la convoitise des personnes qui, à l'hôtel, ne mangent pas et ne dorment pas comme et où elles veulent si beau que soit le cadre.

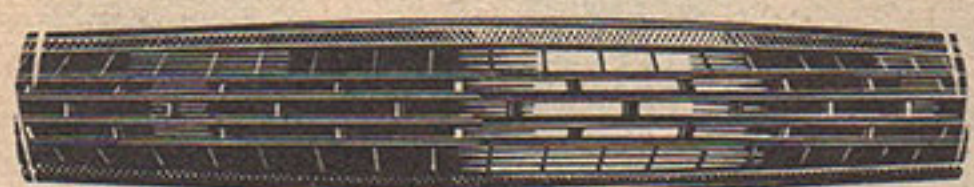
La meilleure des salles à manger est encore au bord d'une rivière, à l'ombre d'un peuplier où l'on peut dîner avec un rocher ou un tronc d'arbre pour table.

LEGRAND-JACQUES.



Coucou! Qui est-ce ?

L'IMPORTANCE



D'UN BON PROFIL

DE PNEUS

NOUS croyons qu'il est inutile de souligner l'importance d'un bon profil de pneus pour obtenir la meilleure tenue de route de nos machines. C'est le pneu qui, en assurant le contact de la machine avec le sol, transmet la puissance nécessaire à l'avancement et aussi au freinage. Et pourtant on pêche encore beaucoup en cette matière.

Il est en effet difficile de faire des essais de profils concluants. Les conditions atmosphériques varient très rapidement. Ainsi une autostrade sèche nous a donné des résultats différant de 25-35 % en début ou en fin d'après-midi.

De plus les propriétés intéressantes ne sont observées qu'aux limites d'adhérence. Les essais sont donc dangereux à réaliser, les pilotes n'appréciant pas beaucoup, en général, les dommages causés à leur anatomie. Pour notre part, nous nous sommes limités à des essais de la limite d'adhérence de la roue avant d'un attelage, nous basant pour le reste sur notre expérience quotidienne.

Dans ces conditions il est difficile d'établir une théorie générale, et comme on ne peut appliquer les formules de mécanique classique, le bandage n'étant pas rigide, les fabricants de profil font souvent appel au bon sens et à l'intuition pour trouver des solutions magnifiquement simples mais aussi fausses.

Sans vouloir ici tomber dans le même piège, nous essayerons de dégager quelques notions générales présidant au choix du profil adéquat pour des conditions prévues.

LE ROULEMENT

Regardons d'abord comment le contact entre le pneu et le sol s'établit en théorie. Pour cela supposons un pneu parfaitement thorique. Sa surface de contact avec le sol est une ellipse, dont l'aire dépend :

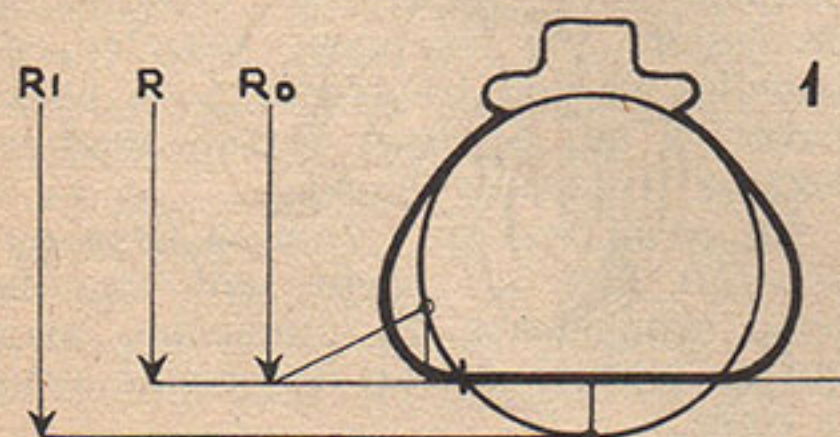
- de la charge supportée par le pneu ;
- de la pression de gonflage ;
- de la largeur et de la rigidité du pneu.

Développement inégal :

Supposons un pneu parfaitement thorique. Il s'écrase au sol et nous pourrions trouver trois diamètres particuliers :

$$2\pi R_0 < 2\pi R < 2\pi R_1$$

- R_0 : rayon sous charge.
- R : rayon de roulement.
- R_1 : rayon du pneu.



A ces rayons correspondent trois périmètres de longueur différente. Donc la vitesse n'est pas égale à tous les endroits de l'ellipse.

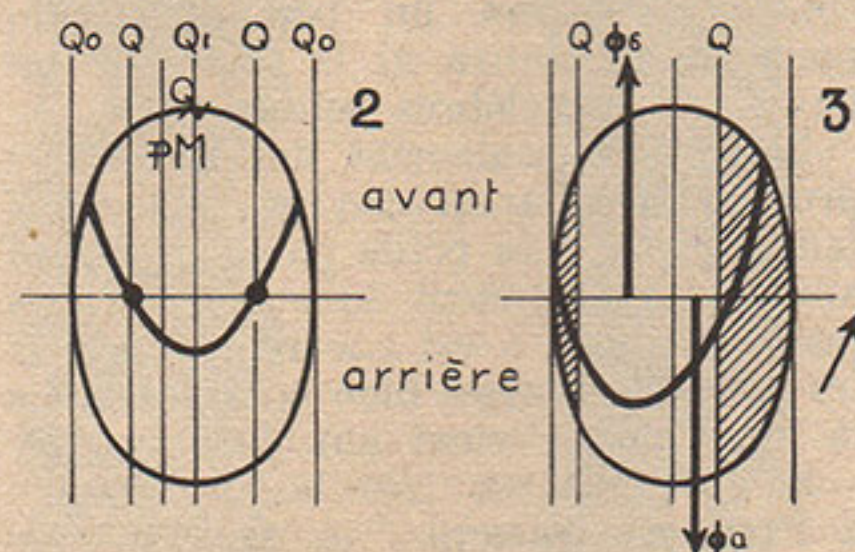
Si $R_r < R$ il y a glissement vers l'arrière ;

Si $R_r > R$ il y a glissement vers l'avant.

La ligne d'équilibre des vitesses (vitesse du sol et du pneu) définit ainsi le rayon de roulement (fig. 2).

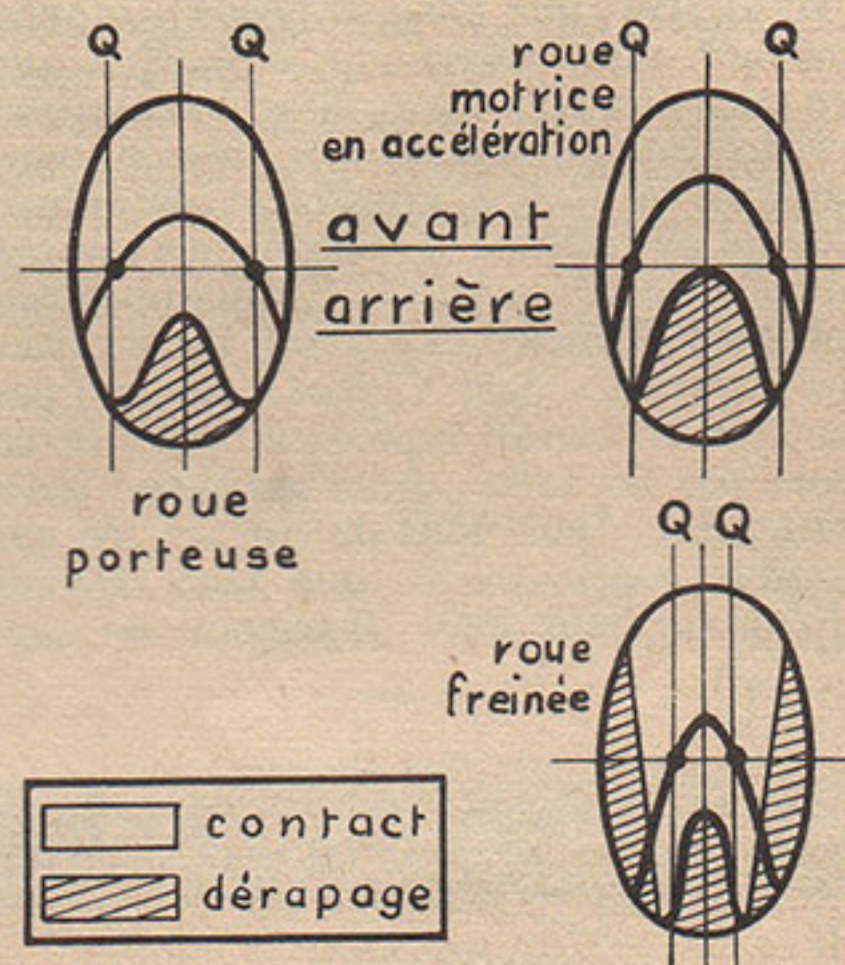
Un effort moteur fait écarter les périmètres Q tandis qu'un freinage les ramène vers Q_1 .

S'il y a une sollicitation latérale les périmètres Q s'écartent différemment. Il y a déséquilibre dans l'ellipse et nais-



sance d'un couple de braquage, qu'on peut très bien sentir sur le side-car (en solo, on incline la roue avant vers l'extérieur pour annuler ce couple) (a) (fig. 3).

Supposons maintenant que la bande de roulement soit constituée par une épaisseur non négligeable de caoutchouc. Prenons la fibre i et regardons ce qui se passe : au début du contact elle est verticale, mais comme la vitesse périphérique du pneu devient plus grande que celle du sol, elle s'incline jusqu'à la limite d'élasticité, et ensuite perd le contact avec le sol (fig. 4). Nous obtenons ainsi les trois figures suivantes (fig. 5, 6, 7) en marche droite.



Plus la force transmise est grande, plus la fibre s'incline vite, et la surface de dérapage s'agrandit, la bande de roulement localise donc les glissements vers l'arrière. Nous appellerons le glissement introduit par la force du moteur (ou des freins) le pseudoglissement. Il est proportionnel à l'effort du moteur. Si l'adhérence disparaît nous arrivons au glissement pur.

Les enseignements que nous pouvons tirer de cette théorie un peu abstraite sont :

1° Il faut interrompre la surface de roulement avant d'arriver à une inclinaison des fibres telle qu'elles perdent l'adhérence.

2° On a intérêt à diminuer l'ellipse en gonflant un peu plus et en montant des pneus étroits à l'avant. De même on évitera les surcharges.

LA TENUE DE ROUTE

Voici un mot qui, comme tant d'autres, donne une idée fautive. On s'imagine un pneu « s'agrippant » à la route, ce qui, nous l'avons vu, est faux.

Avant la guerre on n'était pas encore très au courant des questions d'adhérence. Pour réduire l'usure des pneus on y mit autant de caoutchouc que possible (fig. 1 et 2). Sur le sable les pneus devenaient de vrais roulements à billes,

alors que sur l'eau ils nageaient désespérément. Heureusement de tels profils se trouvent plus rarement aujourd'hui ; on a compris qu'on était bien obligé de sacrifier de la surface pour obtenir une meilleure tenue. Evidemment la « toile » apparaît après 30.000, 35.000 km, mais la conduite est plus sûre. De plus il vaut mieux acheter un pneu de temps en temps plutôt que de passer quelque temps à l'hôpital.

PROFILS DE PNEUS

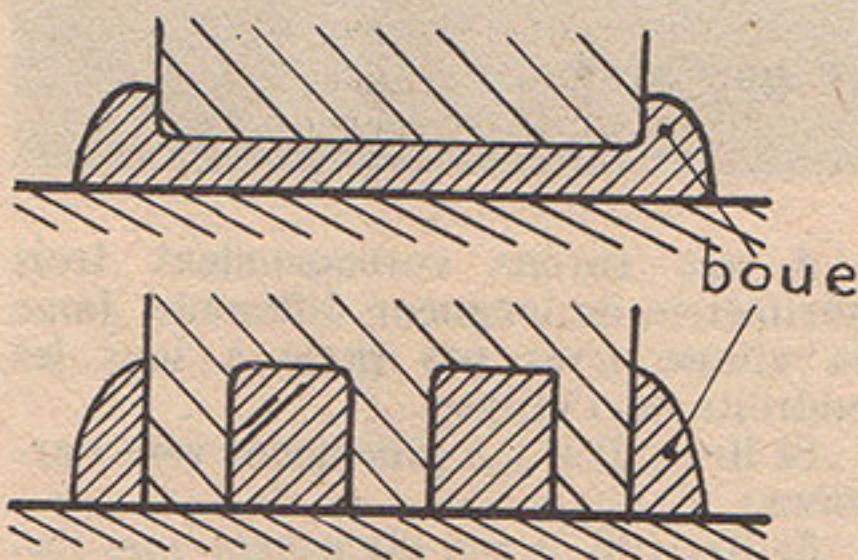
LE PNEU A LA MODE (fig. 3).

Partant du principe faux que le pneu doit s'agripper à la route, on a commencé à découper la surface de roulement en lamelles, pensant obtenir un « guidage » sur la route (malheureusement la route n'a pas de rails). Evidemment ce pneu donnait des avantages énormes par rapport aux anciens pneus à grande surface. Mais bientôt on remarqua que ce pneu aussi était mauvais : accélération et freinage moindres (la théorie nous montre qu'il y a glissement des fibres lorsqu'on soumet le pneu aux forces du moteur ou des freins. Mais un autre phénomène bien plus grave fit abandonner ce pneu : il « nage » et ne s'agrippe pas comme on l'avait espéré. En effet ce ne sont pas les arêtes qui s'agrippent mais la surface. Donc plus de surface, ce qui semble contredire ce que nous venons d'énoncer plus haut. Beaucoup de sur-

face, mais de surface qui soit en contact efficace avec le sol. Il faut donc :

- 1° Chasser la boue par une forte pression unitaire ;
- 2° Trouver une place où cette boue peut aller.

On commençait donc, d'abord timidement, à découper les lamelles en petits pavés, et on vit avec émerveillement des pneus roulant plus vite et tenant mieux (fig. 7).



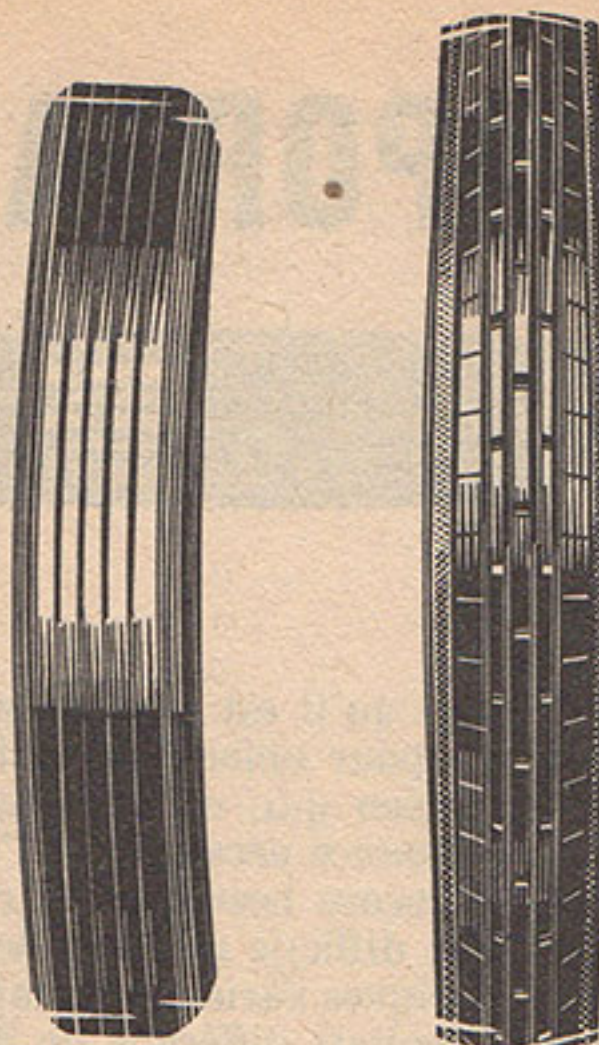
REMARQUES

Si nous suivons cette ligne, nous remarquerons le pneu « Conti GS2 » « pour tout terrain léger ». A mon avis c'est le seul pneu qu'il faudrait utiliser sur la route. Il s'usera un peu plus vite, mais on ne sentira ni le sable sur les pavés, ni les célèbres betteraves.

Donc, non seulement des interstices profonds, mais aussi bien larges, accueillant la boue. Les petits pavés pénètrent aisément et tiennent bien (fig. 9). Le pneu « Ribbed » est encore justifié sur les pistes de courses bien balayées, mais là aussi on en vient aux petits pavés.

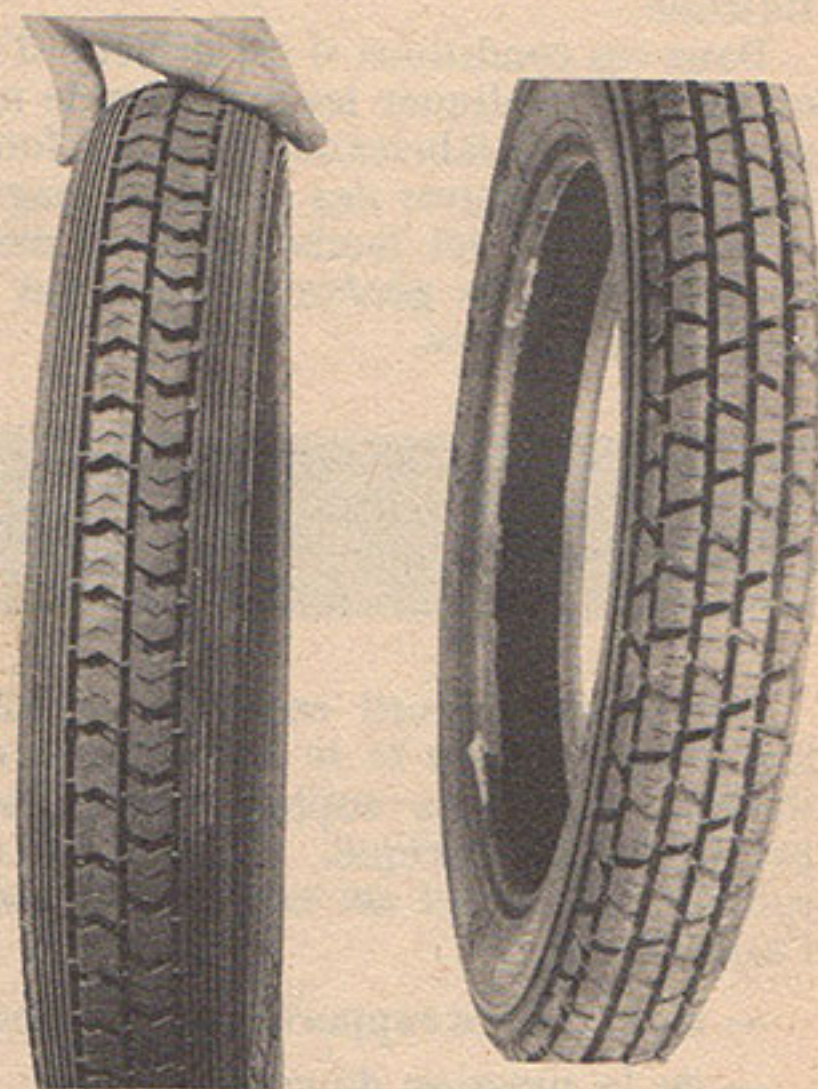
Si la route est très bonne, comme à Paris par exemple, on peut monter des « pneus pour la route » dont les pavés sont moins accusés. Ils adhèrent bien quand il y a un tout petit peu de boue. Notons ici le Conti LB qui est excellent, sur le côté il y a toujours des lamelles et le Metzeler C.

Ce pneu à pavés moyens conviendrait dans le « terrain léger » et sur routes.



Voici le « Ribbed » classique, souvent remplacé maintenant par un profil à pavés.

Continental « LB », excellent profil en toutes occasions.



Metzeler « C », excellent également. Remarquez le découpage des pavés par des gorges fines et les pavés latéraux.

LAMELLES LATÉRALES

Provenant de l'idée bien ancrée dans les cerveaux des dessinateurs que les lamelles se « guident » sur la route, on voit encore beaucoup de pneus à lamelles latérales. Si ces lamelles étaient larges et raides ceci pourrait encore se justifier. Mais elles sont minces ! Dans un virage elles se plient gentiment et donnent cette impression désagréable de flotter. Sur les pneus Metzeler ces lamelles se sont transformées en petits pavés ce qui au fond devrait sembler logique (comparer photos).

Un profil sérieux : Dunlop Grip qui pourrait être un profil tout terrains pour conducteurs du dimanche, mais qui en réalité devrait être monté pour la route.



Nous avons cru remarquer que les pneus ayant une gorge le long de leur équateur tenaient beaucoup mieux dans la boue et le sable que des pavés centraux. Surtout en solo cette impression — ne serait-elle que subjective — est remarquable. Le dessin de cette gorge ne semble pas avoir beaucoup d'importance.

En ce qui concerne les scooters et les vélomoteurs, les mêmes questions se posent et les mêmes solutions s'imposent.

a) Ceci est en effet assez curieux et suscite souvent des explications fantaisistes. On parle de « virages pris en dérapant » ou « power slide » alors que c'est seulement un phénomène de mécanique pure. Ceci explique aussi pourquoi il est plus difficile d'apprendre à rouler en vélo qu'en voiture : il faut tourner le guidon dans le sens contraire.

L'Englebert est un pneu très répandu. Il gagnerait cependant à avoir une gorge centrale.

PNEUS TOUS TERRAINS

Essayons d'abord de définir ce qu'on appelle en général « tout terrain ». Le plus souvent il ne s'agit pas de boue d'une profondeur indéterminée, mais plutôt de chemins de terre ou tout au plus de terrains sablonneux ou boueux. Assez souvent se cachera sous la boue une surface qui agrippe bien.

Dans le terrain sans fond le meilleur pneu n'a pas d'adhérence. On peut s'imaginer que, tel un engrenage, il s'accroche et transmet la force. Mais la boue, comme la neige, n'a pas de résistance au cisaillement. Ce qui tient, ce ne sont pas les « dents » mais les pavés qui traversent la couche superficielle pour s'appuyer sur le terrain ferme.

Si le pneu tout terrain ne tient que dans la boue, il peut toutefois transmettre une petite force. Aussitôt que le pilote met les gaz, le pneu commence à creuser. Ceci explique pourquoi les coureurs n'aiment pas les ornières et pourquoi ils préfèrent un nouvel endroit, de préférence du gazon, les racines entremêlées tiennent très bien. Même sur du sable tassé pendant plusieurs semaines on remarque ce phénomène.

Fidèles à notre principe, pavés et gorges, nous demanderons des pneus à très grands pavés, mais où la surface des gorges dépasse celle des pavés (à cause de la boue) (Conti-fléchés).

Pour faire du cross (ou des trials) on montera des pneus de plus grosse dimension et dont la pression de gonflage est assez basse (1-1,3 atm). Ceci permet au pneu de se déformer et ainsi de se nettoyer automatiquement (fig. -7).

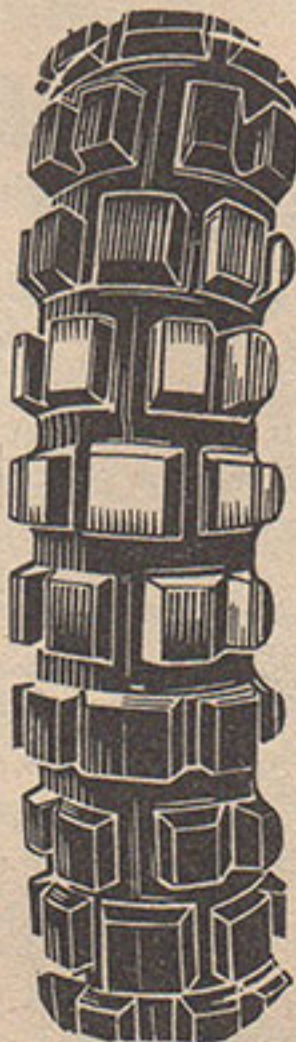
Mentionnons encore les pneus dont les pavés sont disposés en flèches (Conti Z R). Sur la roue avant les flèches doivent monter vers l'arrière. Ainsi il y a stabilisation dans les virages freinés. Le pneu arrière est monté à l'envers (flèches vers l'avant) pour bien sortir

des ornières Conti GS 4 plus court, en 3,55 « seulement pour 16 », 3,00-4,00 « par 19 ».

Sur route, un tel pneu sera assez difficile à conduire, les pavés étant d'une hauteur assez considérable, et la pression unitaire plus grande, ces pneus « nagent » plus facilement. On aura d'ailleurs intérêt à choisir le caoutchouc des pavés aussi dur que possible, pour éviter cette sensation désagréable. De toute façon on peut bien monter à 80-90 km/h sans ressentir d'effets néfastes. Pour l'hiver, et surtout la fonte des neiges, un tel profil fera des miracles.

(Avon en Angleterre : Trial suprême, gripster, particulièrement efficace (Dunlop Trial, sport).

Profil typique pour le cross.



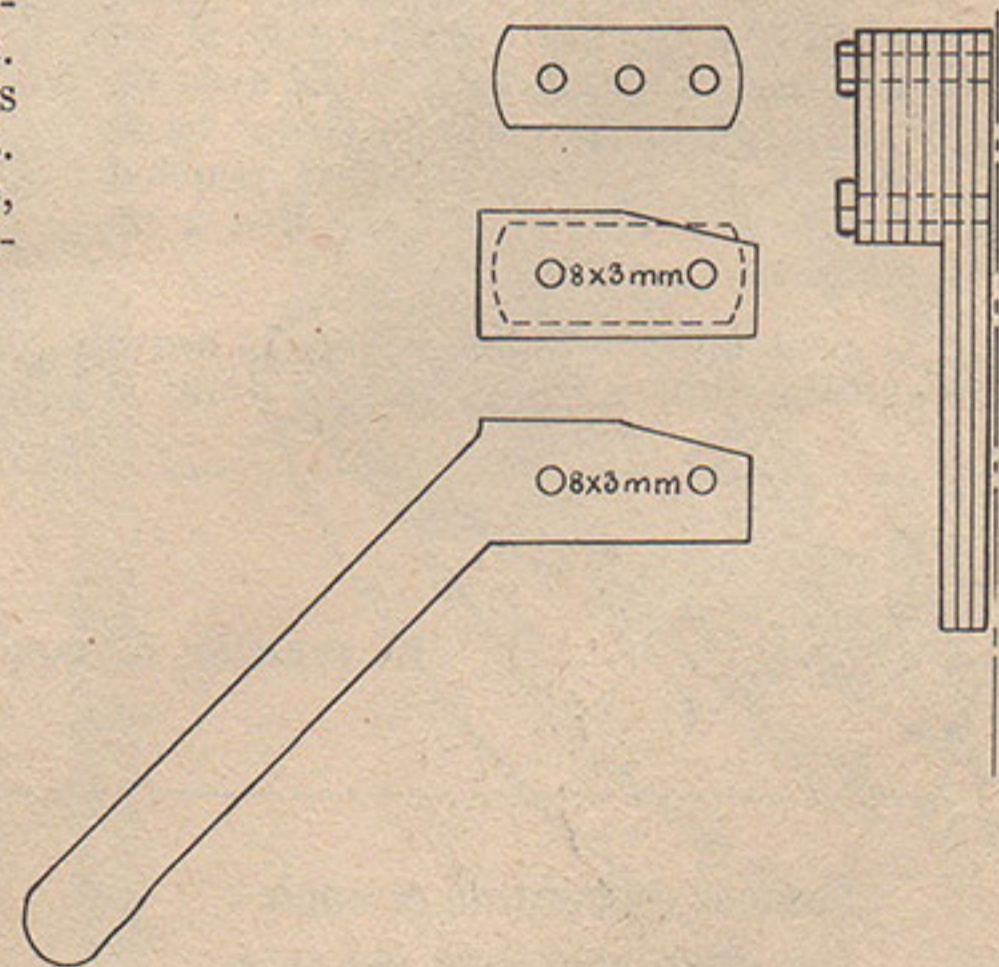
Le « Flèche d'Or » Michelin est un pneu qui convient parfaitement aux mauvaises routes.

LE PROFIL POUR PAVÉS MOUILLÉS

En hiver on voudrait bien monter un profil tout terrain, mais malheureusement ce profil s'avère mauvais sur la route mouillée. C'est un fait assez facile à expliquer, le pneu, comme nous l'avons montré au début, « nage » sur la route tel un arbre dans son pallier sur une couche liquide interposée. Or, dans les lois de graissage, on explique que, pour avoir un bon rendement, il faut que le coussinet soit aussi lisse que possible pour que le film d'huile ne se déchire pas. Par conséquent, sur notre pneu où ce film est néfaste, il faudrait l'interrompre aussi souvent que possible. Il faut donc beaucoup de rainures, ce qui est pratiquement impossible à faire par moulage. De plus, il suffit de rainures minces et peu profondes (2-3 mm). Un tel profil donne des résultats excellents sur une route mouillée (inefficace dans la boue).

Nous utilisons depuis longtemps un appareil simple et facile à confectionner avec une dizaine de lames de rasoir (aussi épaisses que possible) et du contre-plaqué 2-3 mm.

D'abord il faut laver le pneu avec le plus grand soin pour enlever toute trace de sable. Ensuite on le travaille suivant la longueur — marquer le début de l'incision à la craie — les fentes



Voici l'instrument permettant d'« adhérer » facilement les pneus.

sont invisibles à l'œil nu. Si le pneu est encore mouillé le travail se fera mieux.

A mon avis on a intérêt, sur route mouillée et sur verglas, à augmenter la pression de gonflage. L'ellipse de contact devient plus petite, et on sent nettement toute amorce de glissement.

LE VERGLAS

Encore une petite remarque au sujet du verglas. Quand vous faites du patinage, vous glissez sur de l'eau. Vous ne le saviez pas? La grande pression unitaire fait fondre la glace et le peu d'eau gèle immédiatement quand la pression a cessé. Mais pour ceci il faut des pressions (ou des températures) assez élevées. Nous ne remarquerons le phéno-

mène qu'autour de 0°. Mais comme il y a une mince couche d'eau, ça ne nous dérange pas du tout (suffit d'avoir appliqué ce qui était noté ci-dessus). Par contre, à des températures plus basses, le plus beau verglas ne glissera pas plus que du pavé ordinaire ou de l'asphalte. Mais là aussi le profil extrême se fait sentir agréablement.

UN FLÉAU IMAGINAIRE L'ÉCLATEMENT DU PNEU

Dans certains quotidiens on peut lire assez souvent que M. Untel a terminé son voyage à l'hôpital pour éclatement de pneumatique. Et pendant quelques semaines nous recevons des lettres, qui traduisent une certaine anxiété.

N'ayez pas peur, chers lecteurs, tout éclatement est de votre faute. Il y a deux causes pour un véritable éclatement :

1° Si le pneu est usé jusqu'à la toile, il suffit d'une petite pierre pointue pour faire un accroc de 10 mm; c'est déjà presque éclaté. Mais vous l'avez bien mérité!

2° Si on roule avec un pneu à plat pendant quelques kilomètres, ou si on fait une centaine de kilomètres avec un pneu à trop (mais vraiment trop) basse pression, les cordes du pneu peuvent casser et à l'occasion donner lieu à un éclatement spectaculaire.

Il peut arriver toutefois que la valve s'arrache tout à coup, et que l'air si

soigneusement conservé s'échappe avec un sifflement surprenant et désagréable dans sa brutalité.

Comment la valve peut-elle s'arracher? Il suffit que le pneu glisse sur la jante et entraîne la chambre à air.

Comment le pneu peut-il glisser? Par un freinage brusque ou une accélération brutale puisque c'est lui qui transmet l'effort.

Il suffit d'un glissement de 0,1 mm à tous les freinages, et bientôt on a atteint les 10 mm fatidiques.

Nous avons donc intérêt à rendre rugueux les épaulements des jantes si soigneusement chromées. On peut le faire avec un pointeau, je donnerai ici un moyen plus facile. Dans une boîte de peinture cellulosique on vide un tube de seccotine. Avec ça on peint l'épaulement, la couleur ainsi ne sèche plus, et plus de glissements de pneu. En plus, utiliser une pression de gonflage assez

forte. Et de temps en temps on vérifiera la position de la valve.

Maintenant pour le dimanche de printemps, nous emmènerons certainement une passagère. Bien emmitoufflée malgré le beau soleil, elle pèsera 60 kg. (C'est vrai, j'ai essayé.) Son poids se répartira entièrement sur la roue arrière à laquelle il faudra donc insuffler 2,0 atm (correspond à 200 kg).

En attendant un autre calcul :

Nous accrochons un petit side de 60 kg à notre machine. La femme pèse toujours 60 kg mais comme elle a de la place, elle emporte les quelques petites choses dont une femme a toujours besoin (trousse de réparations esthétiques, etc.) et nous voici à 140 kg. Le moitié de ce poids, 70 kg, est supportée par la roue du side (on peut donc utiliser n'importe quel pneu), le reste à 1/6 pour la roue avant et 5/6 par la roue arrière. Nous en sommes donc à peu près au même point que dans le cas du tan-sad.

Puisque nous parlons side, voyons un peu les :

PNEUS POUR LE SIDE-CAR

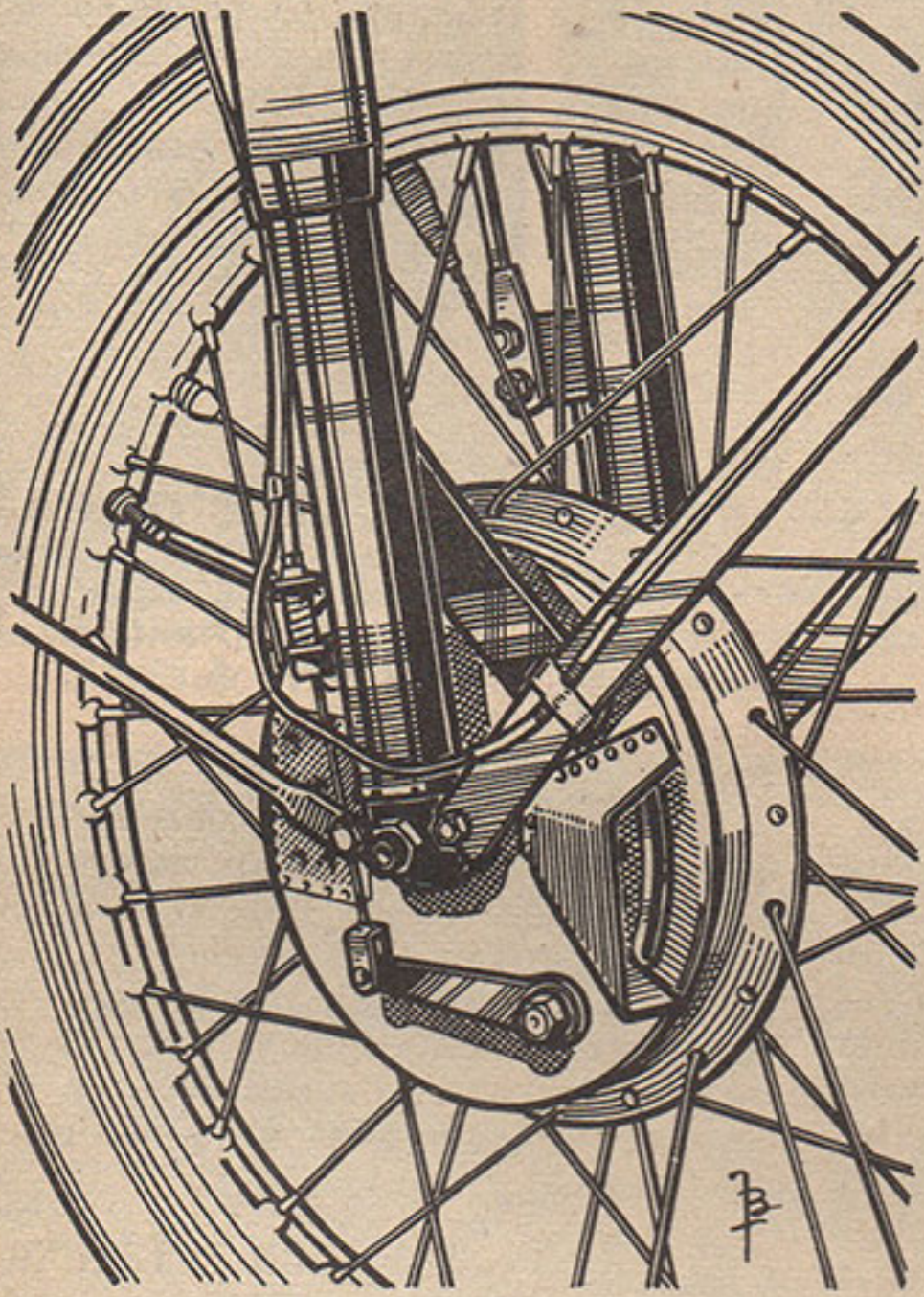
Nous n'en parlerons pas trop. Un conseil : après un choix judicieux, prenez le même profil pour les trois roues.

Il y aurait encore beaucoup de choses à voir, et surtout à expérimenter. Il n'est pas logique de faire des moteurs ayant de plus en plus de chevaux, si on ne peut efficacement transmettre cette puissance au sol. Donc le premier soin des constructeurs devrait être de s'intéresser toujours plus à l'amélioration des pneus.

Otto TUTZAUER.

La pression de gonflage	Pneu Jante	Force porteuse en kilogrammes à une pression de gonflage				
		1,0 atm	1,2 atm	1,4 atm	1,8 atm	2,6 atm
Prenons d'abord un exemple :						
Une 250 pèse tout équipée	145 kg	2,50 — 19	75	85	100	160
Là-dessus posons un pilote de.....	90 kg	1,50 × 19				
TOTAL	235 kg	2,75 — 19	80	90	110	175
		1,60 × 19				
		3,00 — 19	90	105	120	190
Cette charge se répartit à 40 % sur la roue avant et 60 % sur la roue arrière.		1,85 B × 19				
		3,25 — 19	100	115	135	210
R. AV	94 kg	1,85 B × 19				
R. AR	141 kg	3,50 — 19	115	130	150	225
		2,15 B × 19				
Avec des pneus de 3,00-19 nous pourrions donc descendre à 1,0-1,2 atm.		4,00 — 19	140	170	200	260
		2,15 B × 19				
		2,75 C × 19				
Si on a suivi nos conseils, et monté un pneu moins large, il suffirait toujours de 1,4 atm, le pneu arrière aurait besoin de 1,6 atm.						

WU AU BOL D'OR

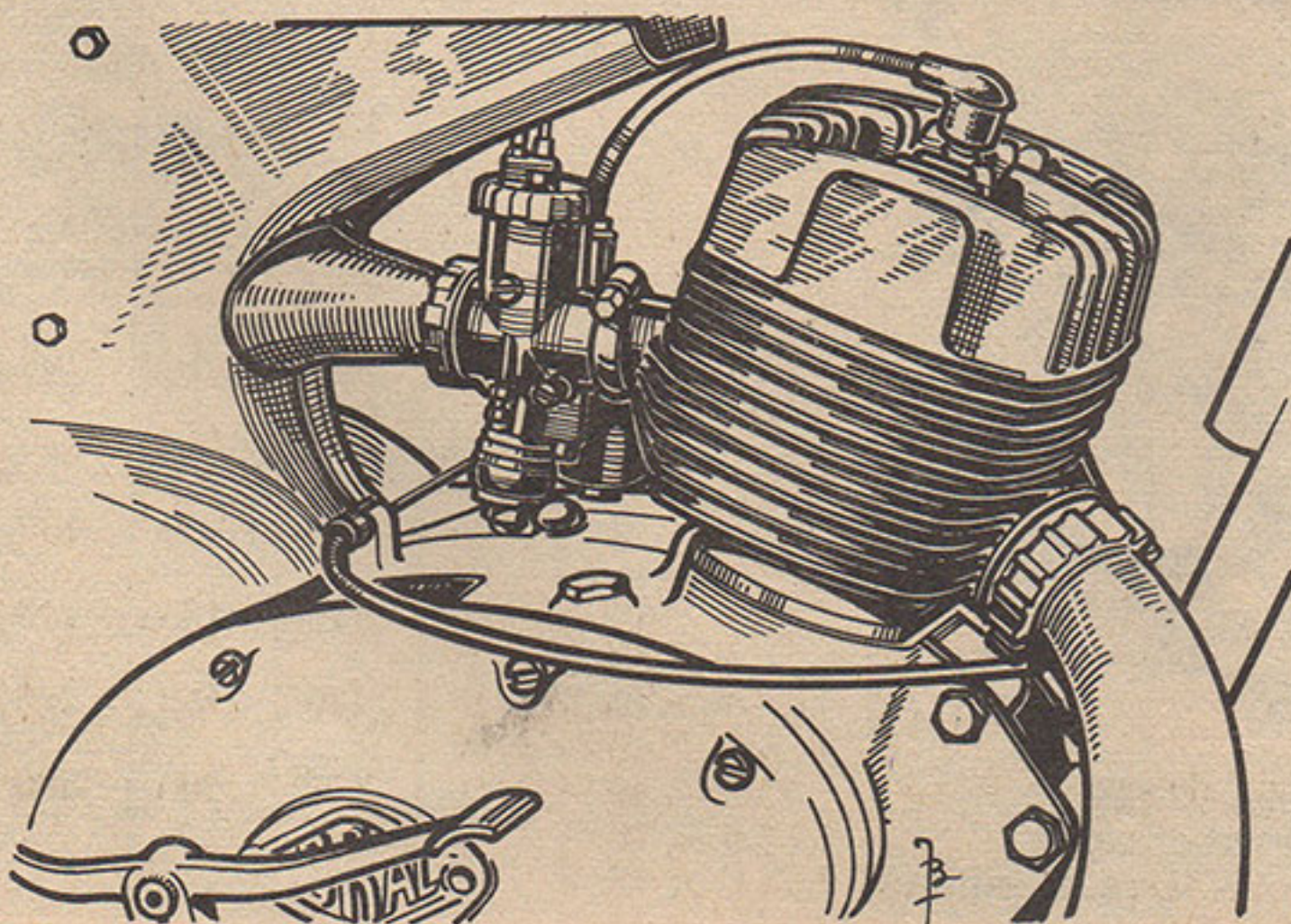
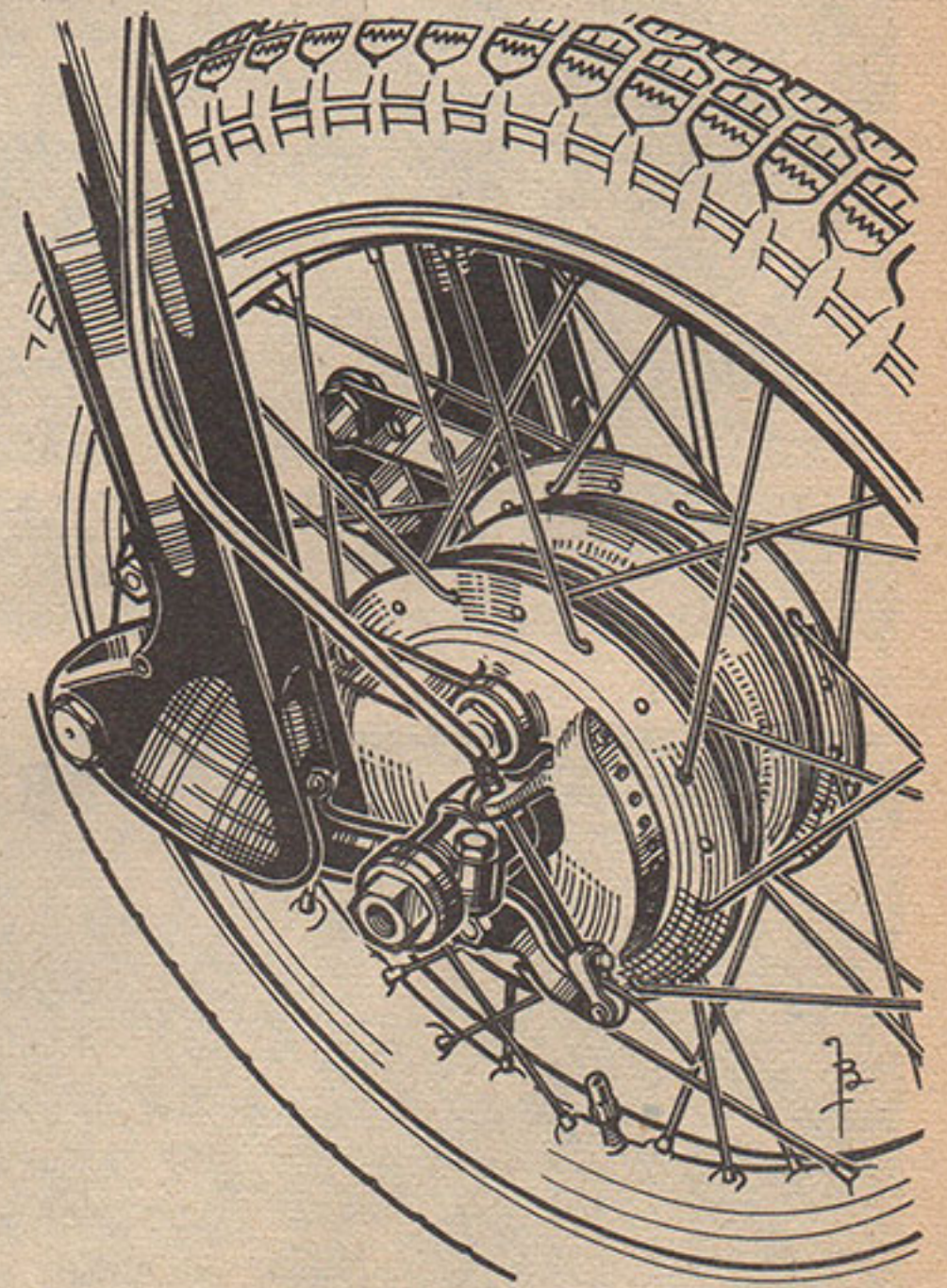
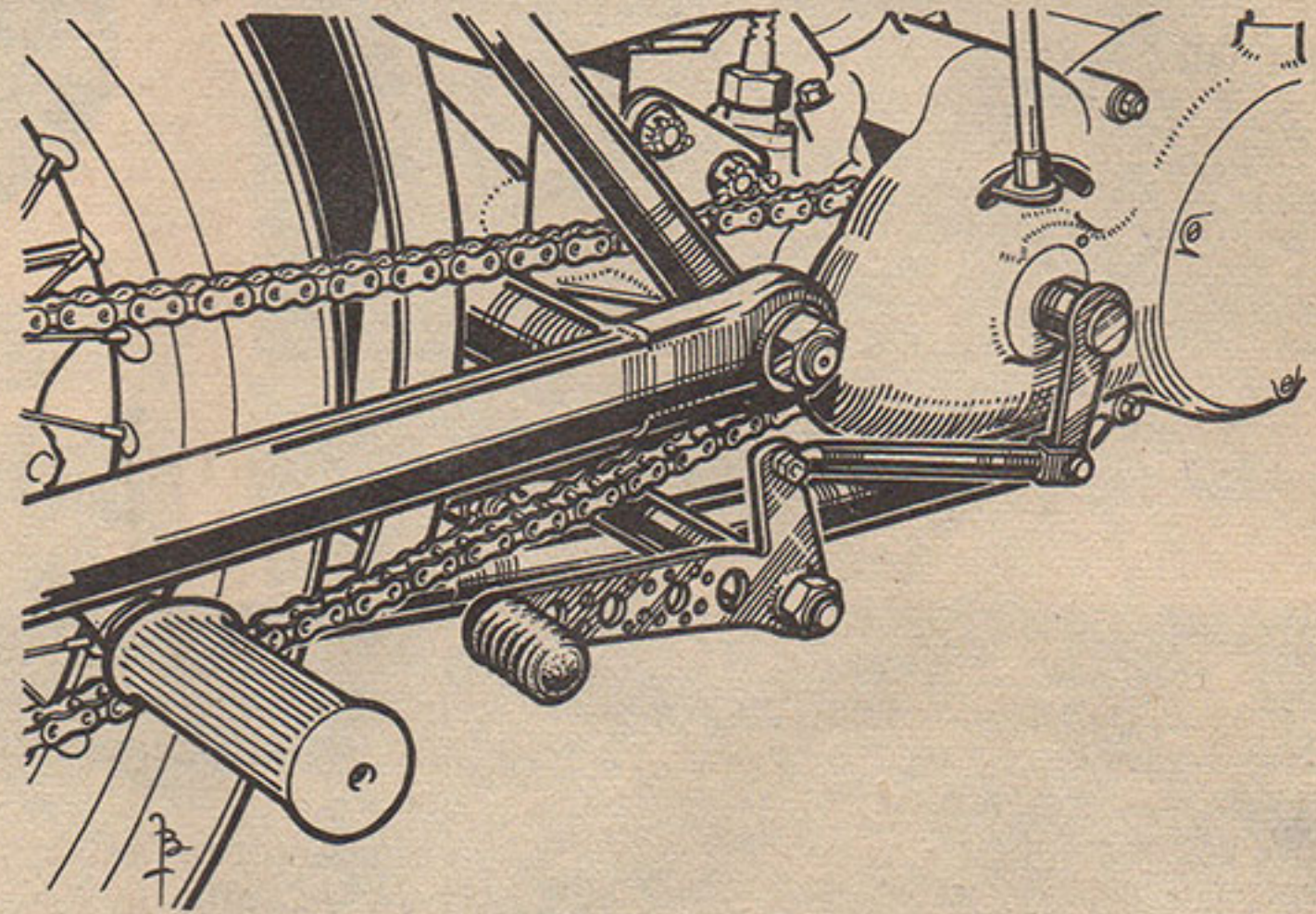


Le relais du sélecteur aperçu sur la René Guiller de Ramade. ▶

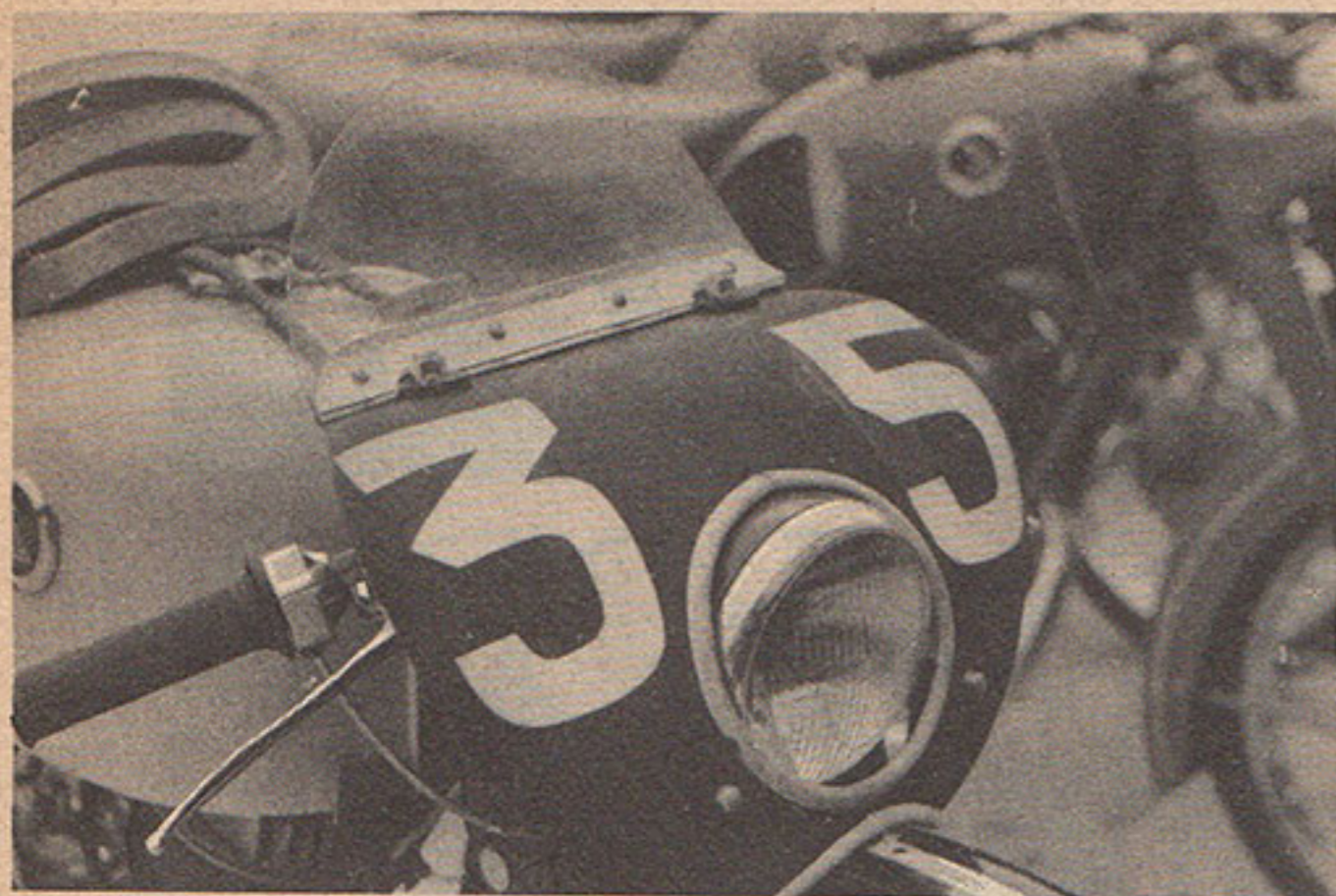
◀ Voici un travail d'amateur proprement réalisé : une prise d'air pour le refroidissement du frein AV sur une des Gold Star.

Un freinage efficace est un maître-atout : ici les doubles tambours de l'Alcyon. ▶

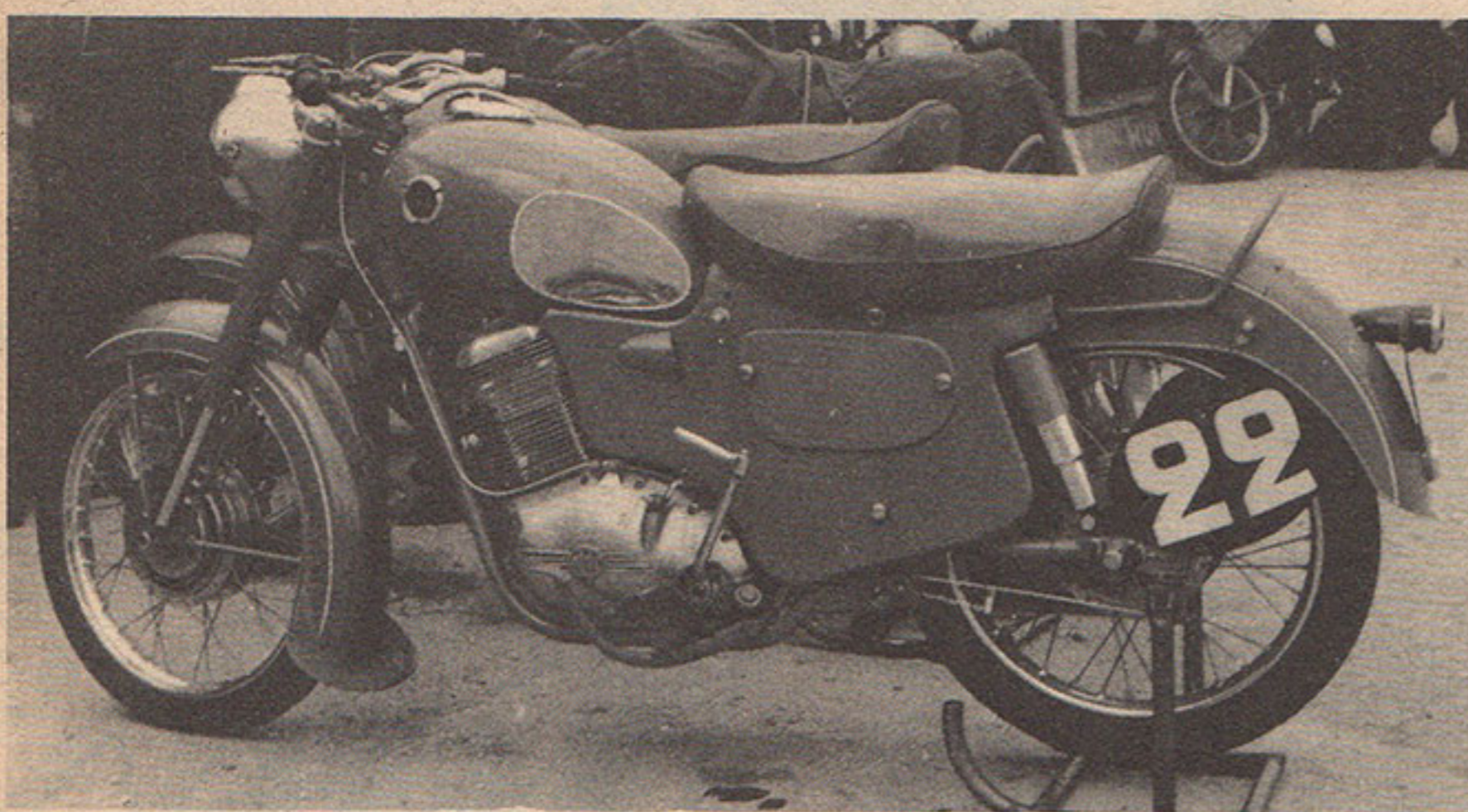
◀ Le montage des carburateurs Dellorto sur les A.G.F. assurent l'aspiration d'« air tranquillisé ».



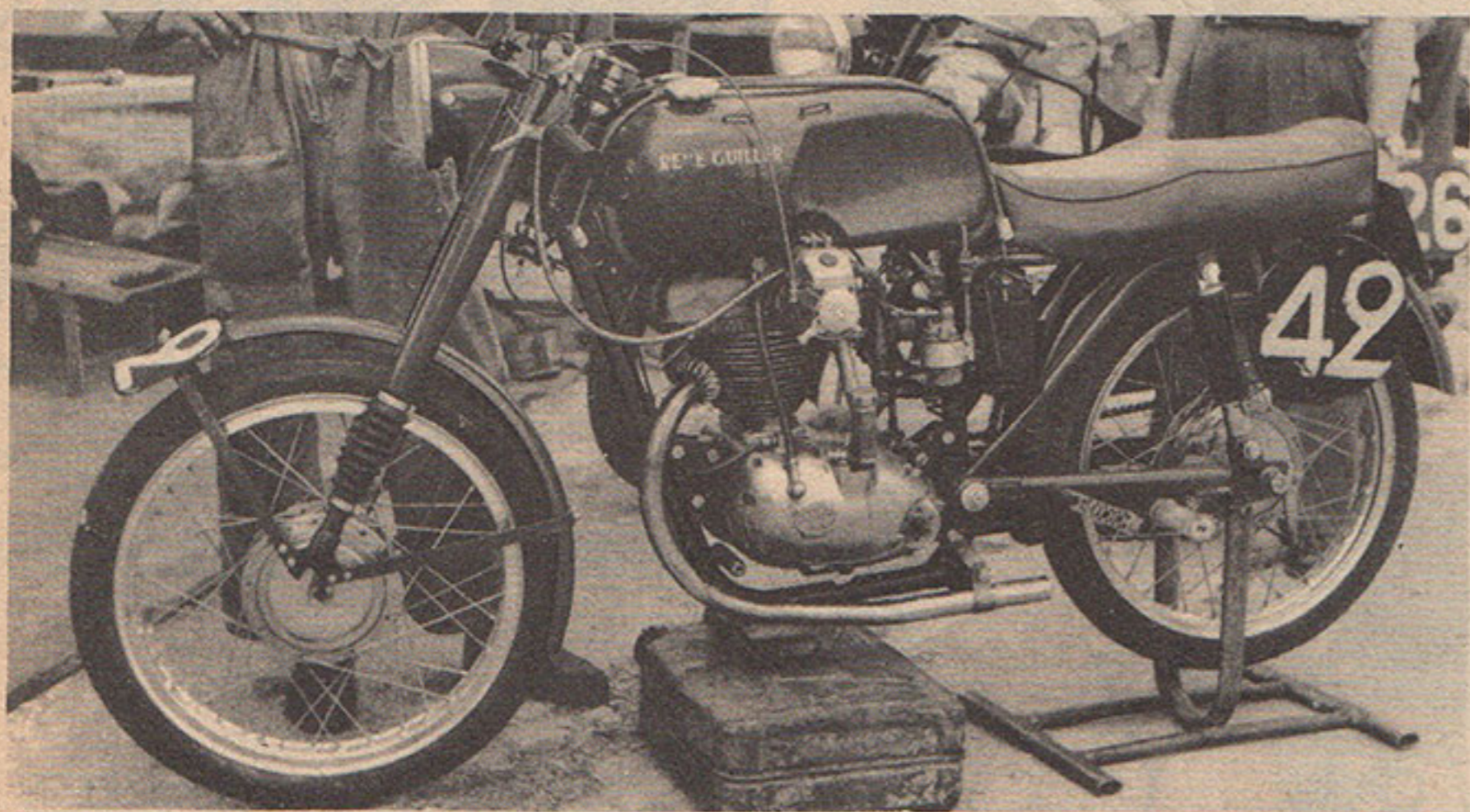
Ces quelques croquis et photos, pris au hasard des stands donnent un aperçu de la physionomie technique de ce 27^e Bol d'Or.



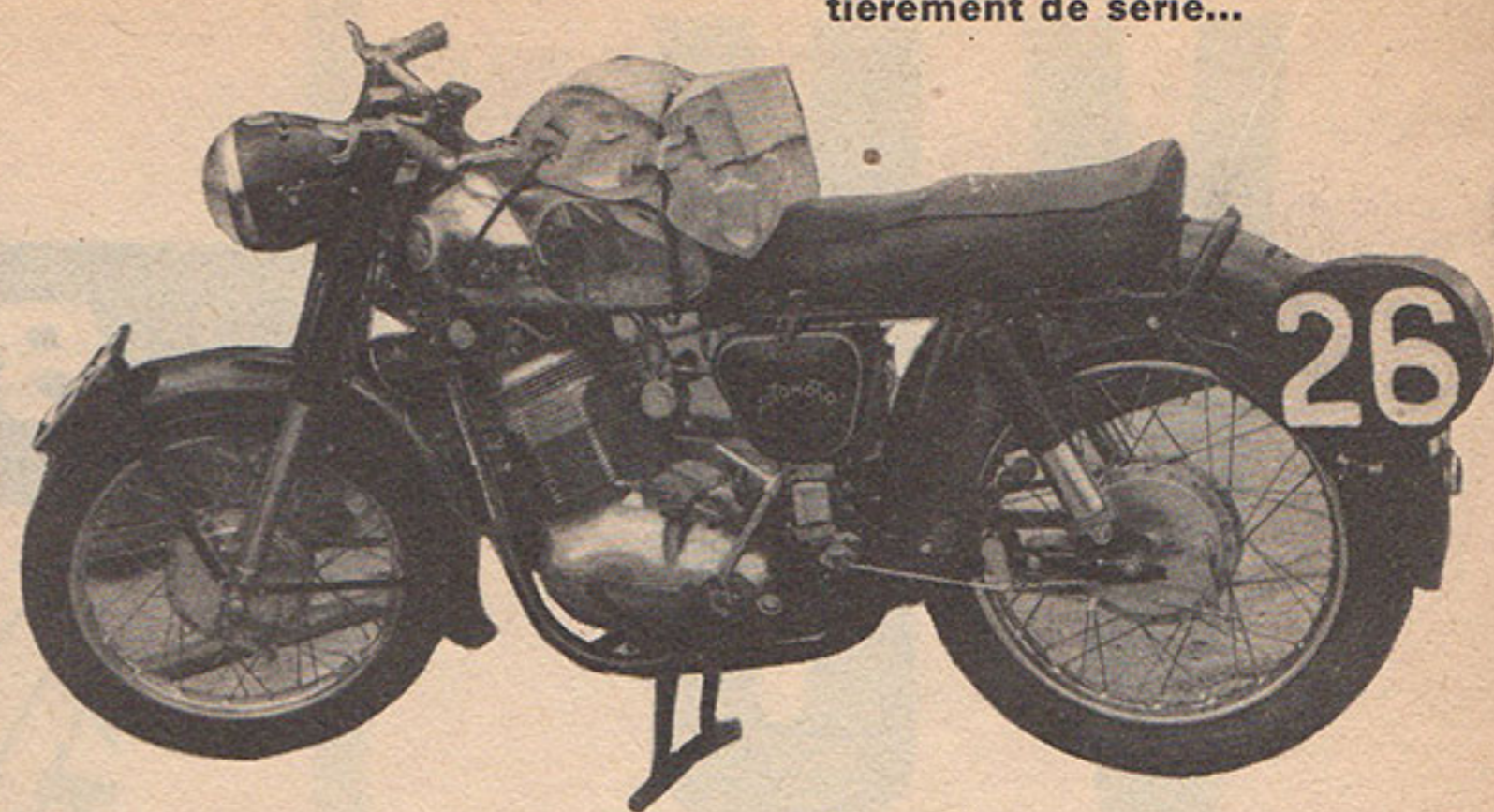
Et voici le carénage « embryonnaire » de l'Alcyon de Tano.



... Ainsi que l'Alcyon de Rouger.



Voici la René Guiller de Ramade-Martin. L'A.M.C. double arbre était muni d'une magnéto au lieu du rupteur d'origine en bout d'A.C.T.



L'Auto-moto A.M.C. de Pahin - Rancon, vainqueurs en 250 cm³, fut entièrement de série...

BOL D'OR

suite

LES GAGNANTS



En 250 cm³ : Pahin-Rancon (19) (Automoto A.M.C.).

LISTE DES RÉCOMPENSES

CATÉGORIE 500 cm³

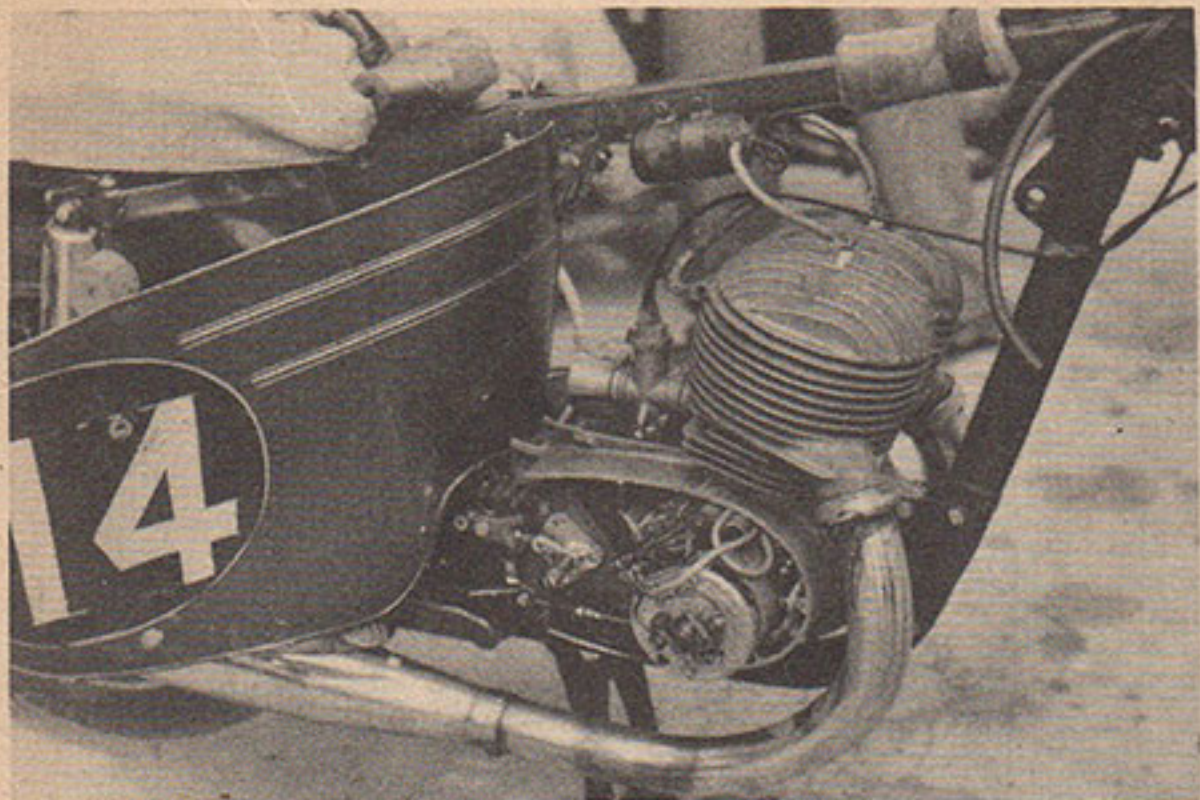
1. LEFEVRE-BRIANT, 1 coupe A.M.C.F.; 1 coupe Moto Club du Nord de la France.
2. MUTEL-LIZIAN, 1 coupe A.M.C.F.
3. GILLET-GALLARD, 1 coupe A.M.C.F.
4. VENIN, 1 coupe A.M.C.F.

CATÉGORIE 350 cm³

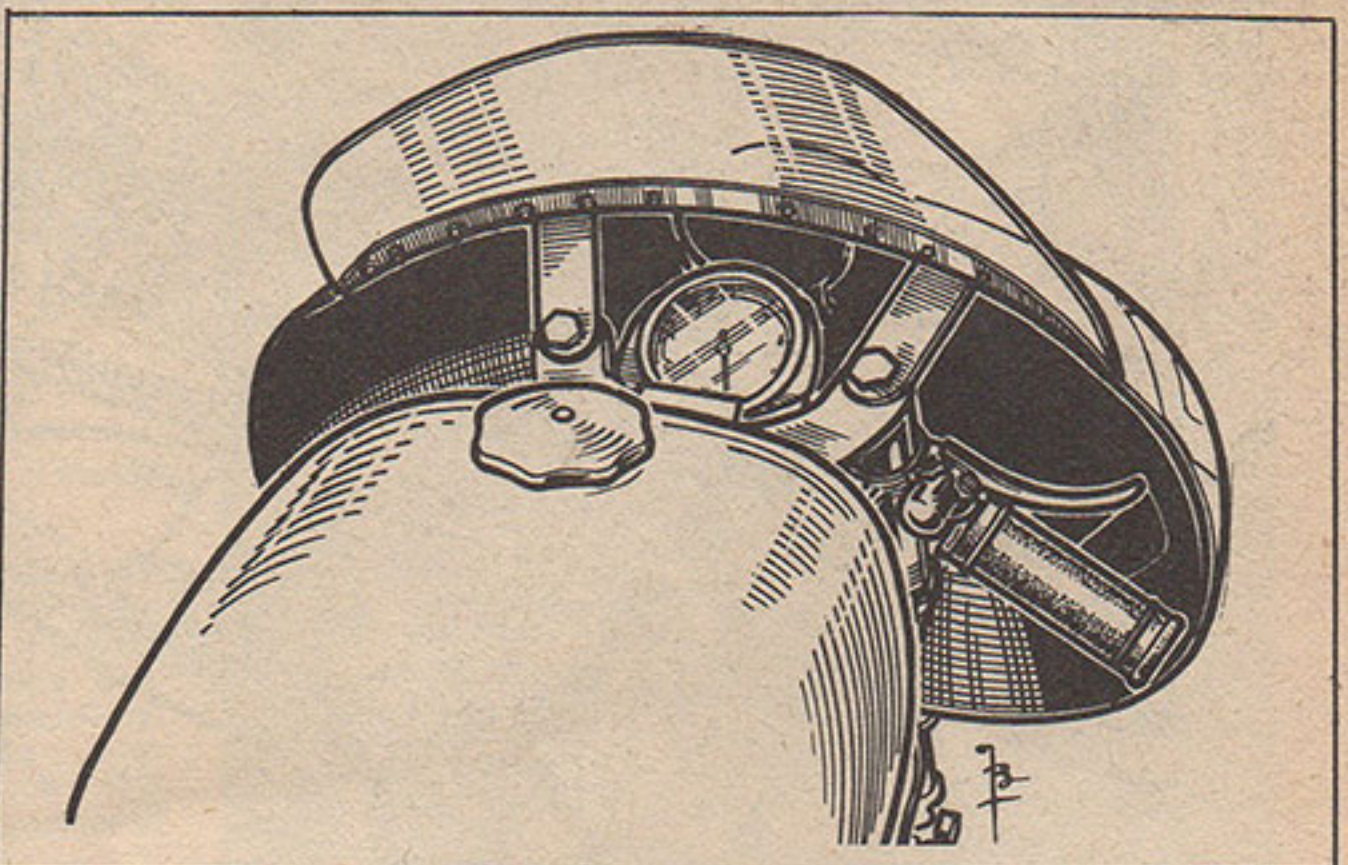
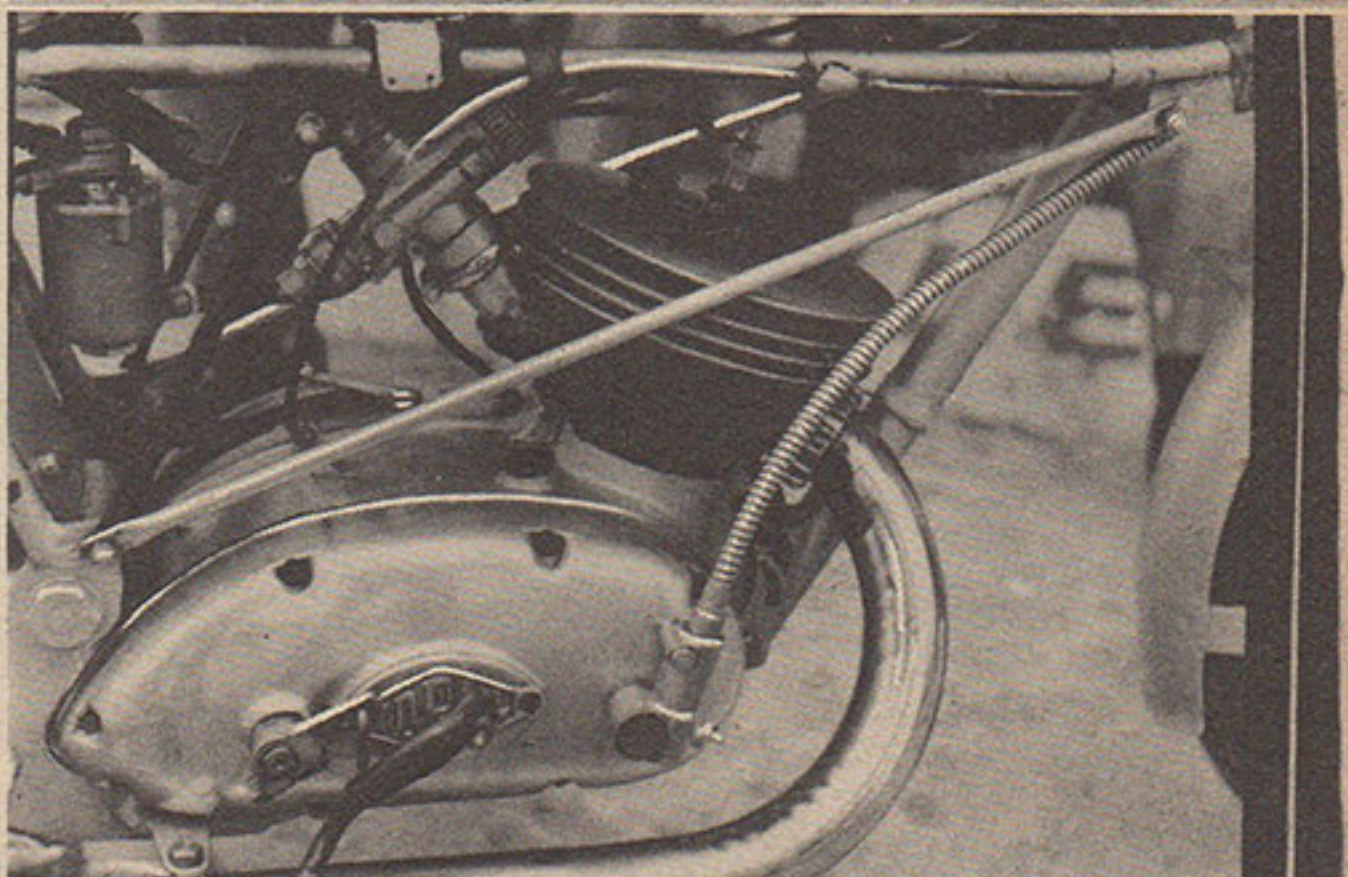
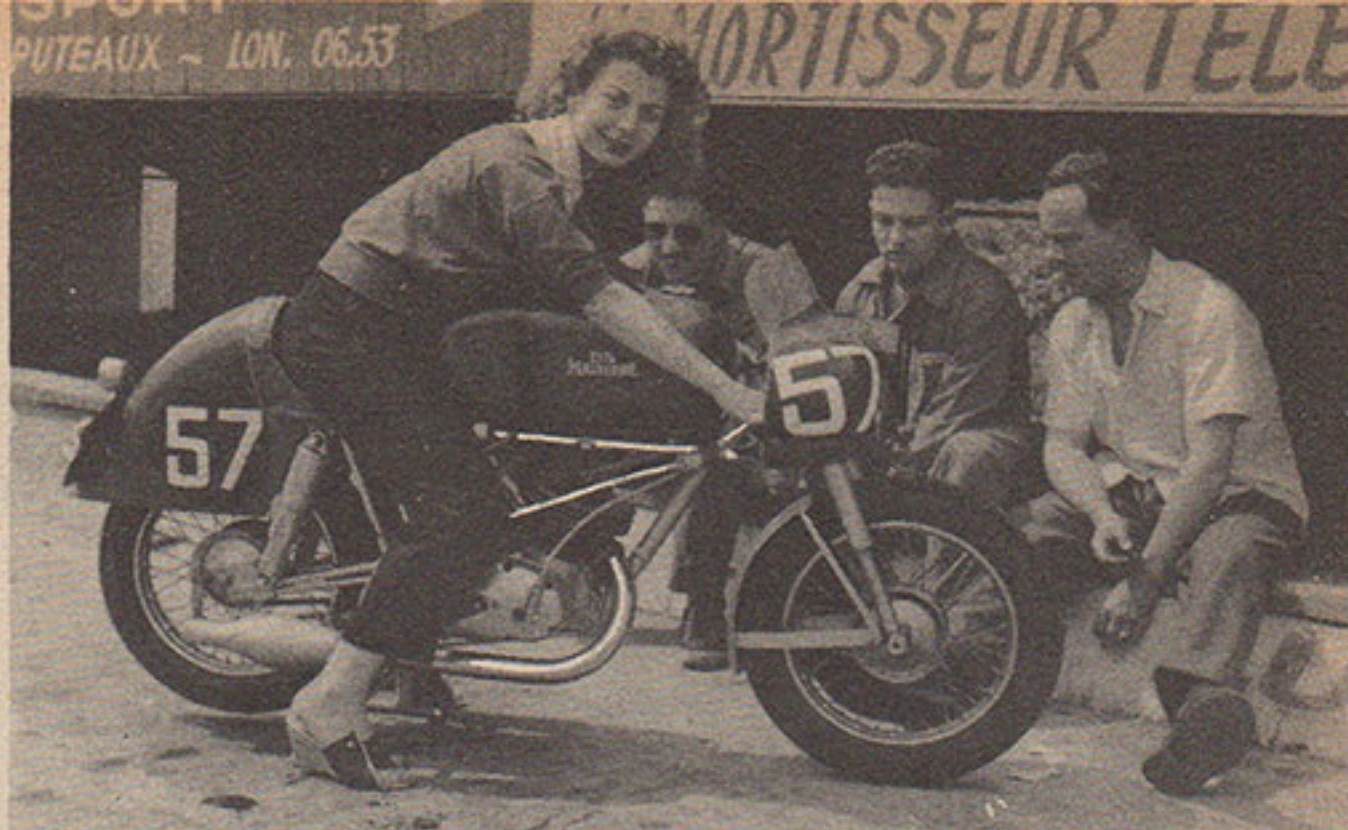
1. HARS MID-KLIMT, 1 challenge Eugène Mauve offert par la Société OTOM; 1 coupe Moto Club du Nord de la France; 1 coupe A.M.C.F.
2. KANIA-BEAUVAIS, 1 coupe A.M.C.F.
3. VALZORIO - DELAHERCHE, 1 coupe A.M.C.F.

CATÉGORIE 250 cm³

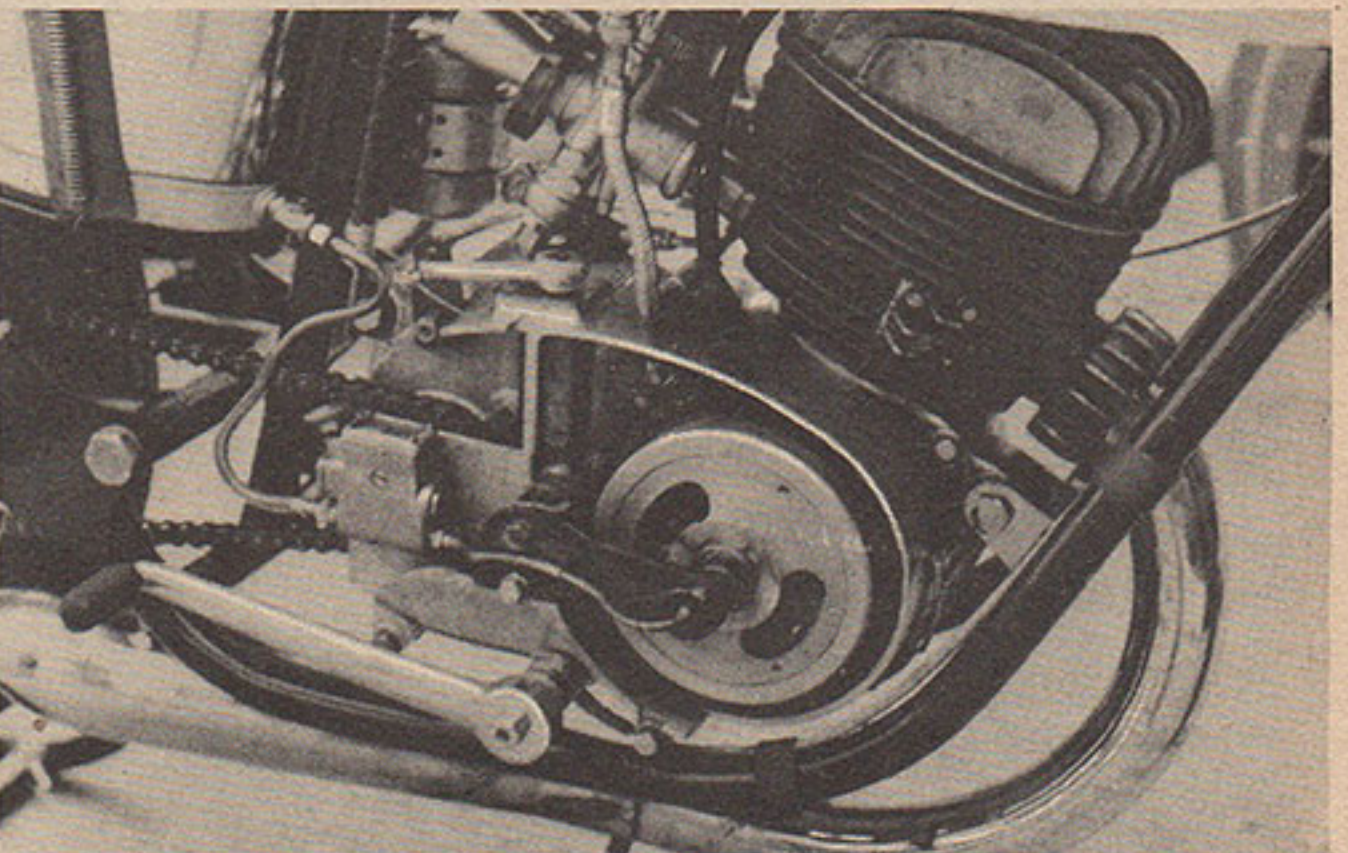
1. PAHIN-RANCON, 1 coupe A.M.C.F.; 1 coupe B.P.; 1 coupe EYQUIEM; 1 coupe Motocycles plus chèque 5.000 fr.



De la Jawa victorieuse se dégage une impression « série » très nette.



La D.S. Malterre à cylindre Gnome-Rhône de l'équipe Terminet-Rabot surprenait par sa petite taille. Avant de prendre feu, elle fit une démonstration intéressante.



Remarquez les deux carburateurs et la pompe à huile sur l'Alcyon-Zurcher.

DES COUPES " MOTOCYCLES "



En 175 cm³ : Monier-Tandre (20) (A.G.F.).



En 125 cm³ : Mangin-Gnudi (21) (A.G.F.).

REMISES AUX PARTICIPANTS DU 27^e BOL D'OR

2. ROUGER-ROBIN, 1 coupe A.M.C.F.; 1 coupe Motocyclés plus chèque 3.000 fr.

3. ROUGER-MARTINE, 1 coupe A.M.C.F. Motocycles plus chèque 2.000 fr.

3. EQUEVILLE-DAVID, 1 coupe A.M.C.F.

CATÉGORIE 175 cm³

1. AGACHE-DAGAN. Deuxième année du Challenge offert par la Fédération Française de Motocyclisme : 1 coupe A.M.C.F.; 1 coupe Cabinet d'Assurances Ch. Dol; 1 coupe Moto-Revue plus chèque.

2. TANO-DUPONT, 1 coupe Pernod.

3. THOMAS-HEBERT, 1 coupe A.M.C.F.

CATÉGORIE 125 cm³

1. MANGIN-GNUDI, 1 coupe A.M.C.F.; 1 coupe Moto-Revue; 1 coupe Motocycles plus chèque de 5.000 fr.; 1 coupe EYQUIEM.

2. LEMEE-PROBST, 1 coupe Pernod.

CATÉGORIE SCOOTER

1. BRUGELLES-DARIC, 1 coupe Pernod; 1 coupe Le Scooter.

CATÉGORIE SIDE-CAR 350 cm³

1. BOURLIER-MUNCH, 1 coupe A.M.C.F.

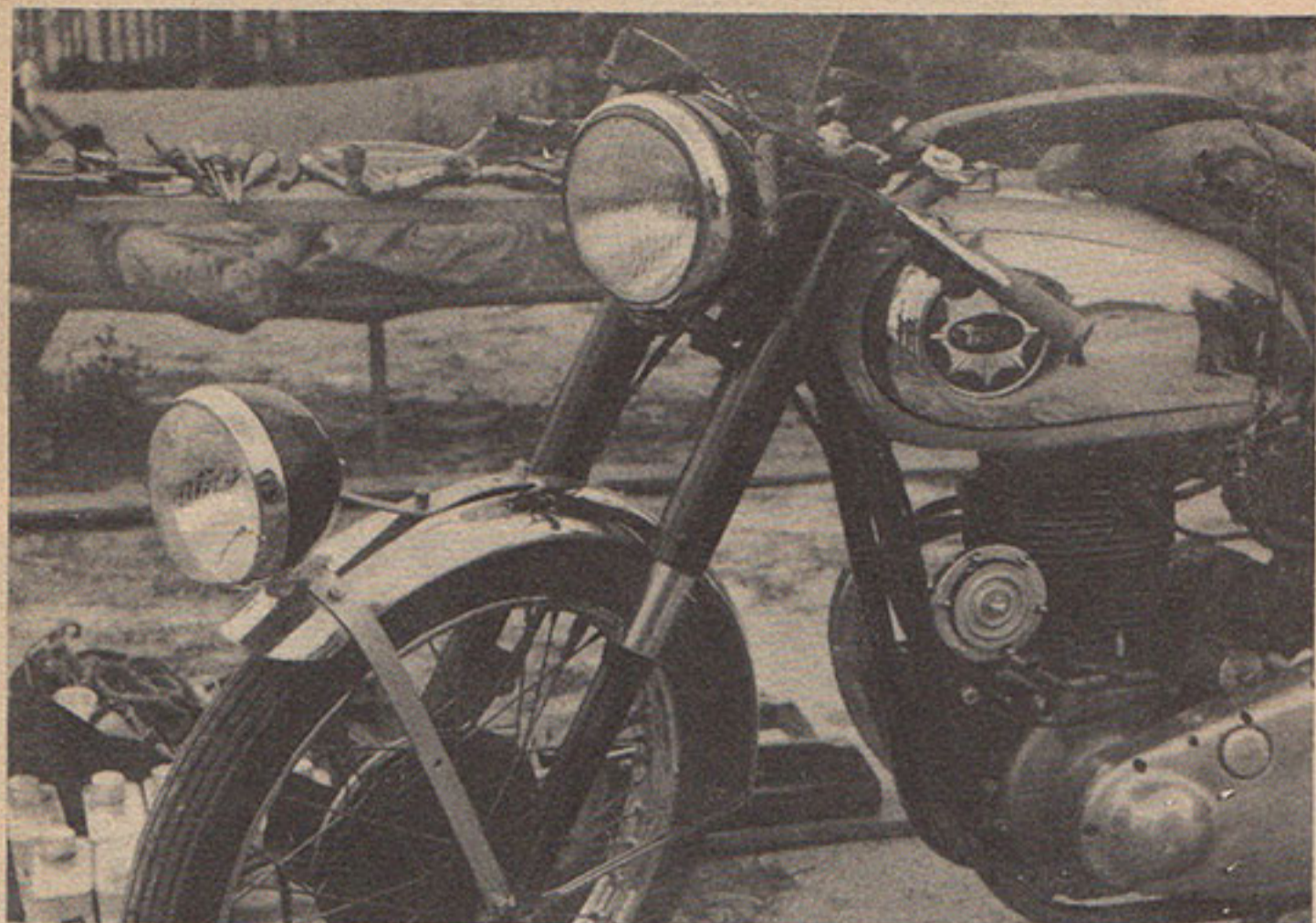
CATÉGORIE SIDE-CAR 500

1. CLAUDON-COURTES, 1 coupe A.M.C.F.; 1 coupe Roger SCEAUX Sidecariste, 9 rue Beaurepaire, à Pantin.

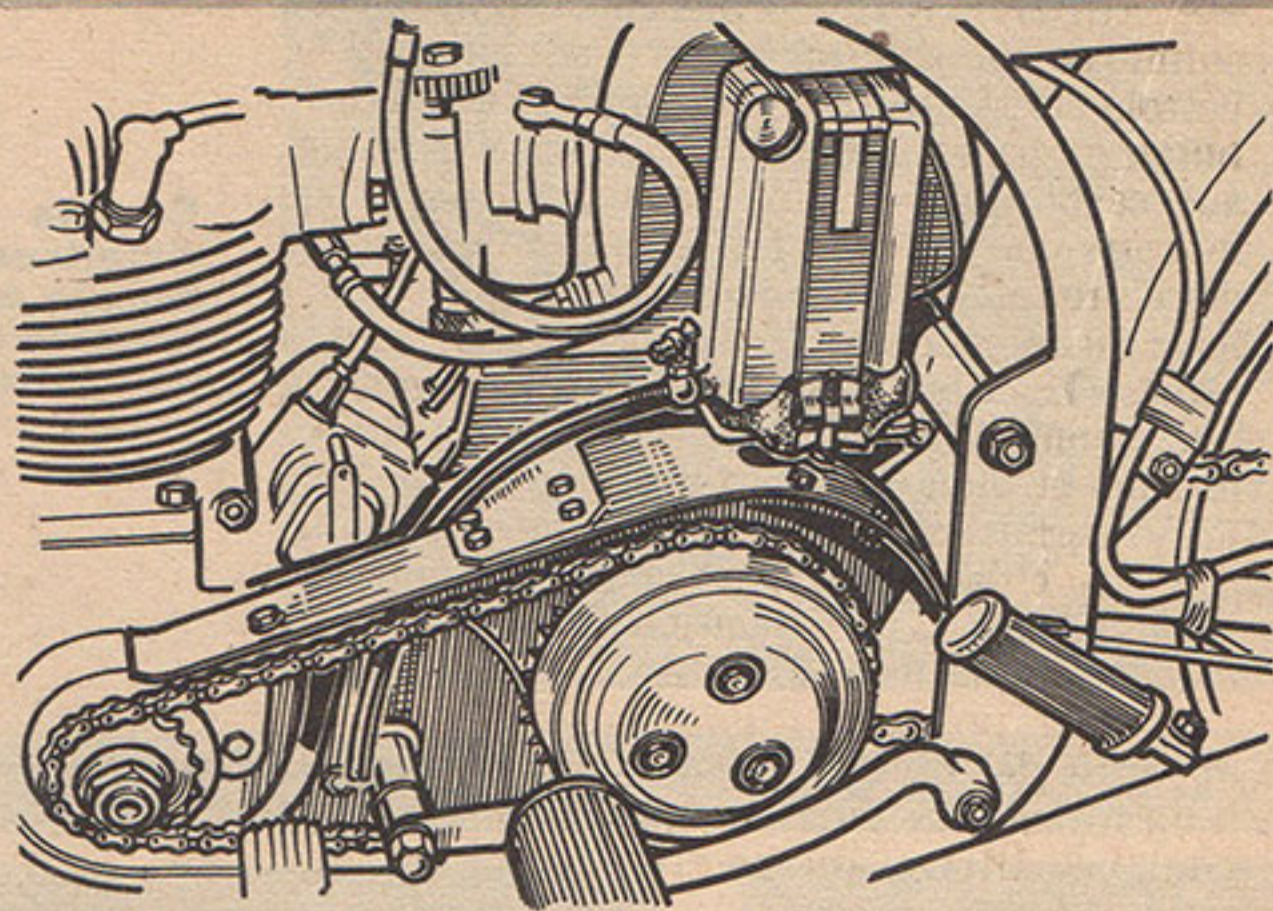
2. LECONTE, 1 coupe A.M.C.F. 1

CATÉGORIE SIDE-CAR 750

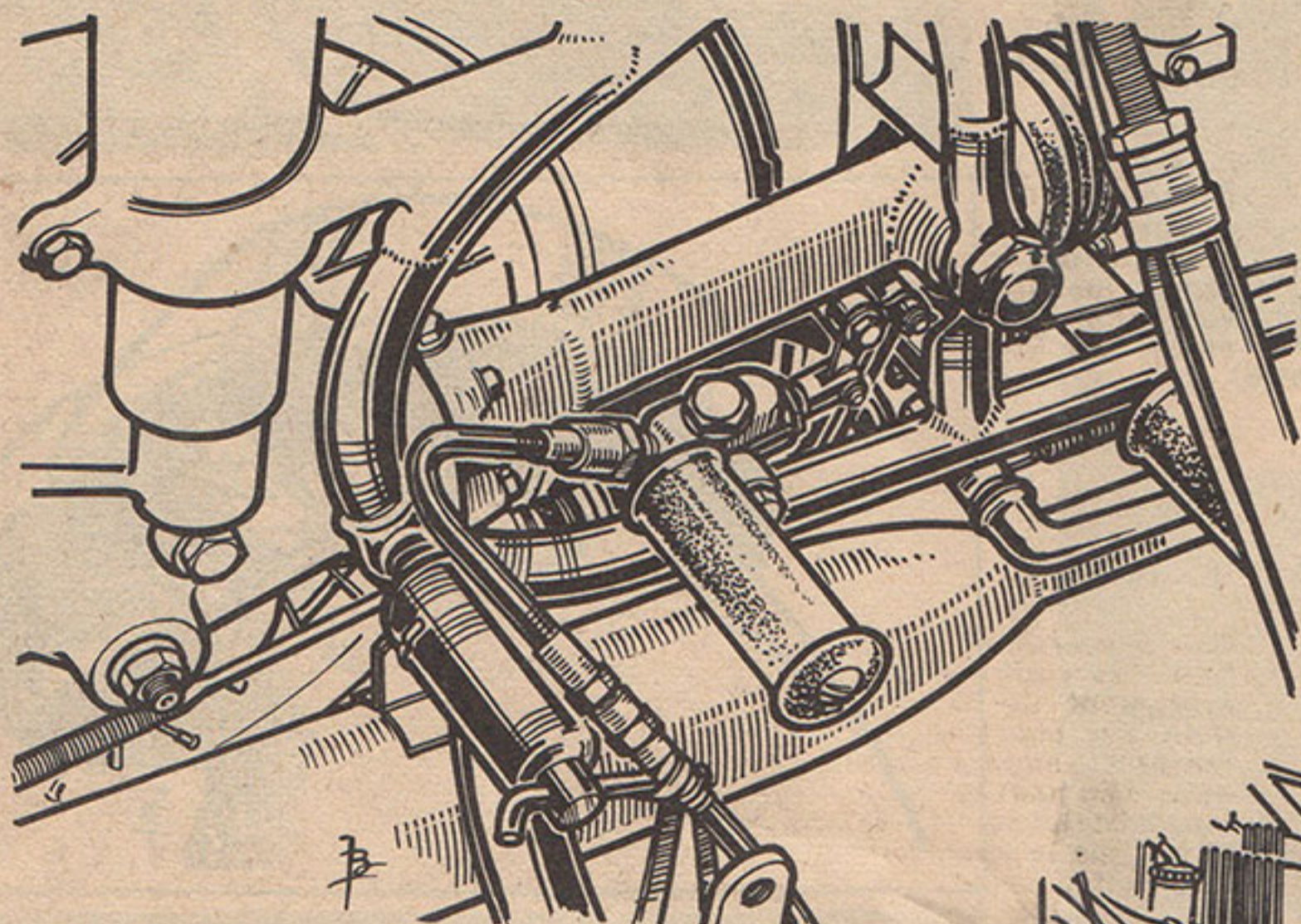
1. BOURDONNEAU, 1 coupe A.M.C.F.; 1 coupe B.P.



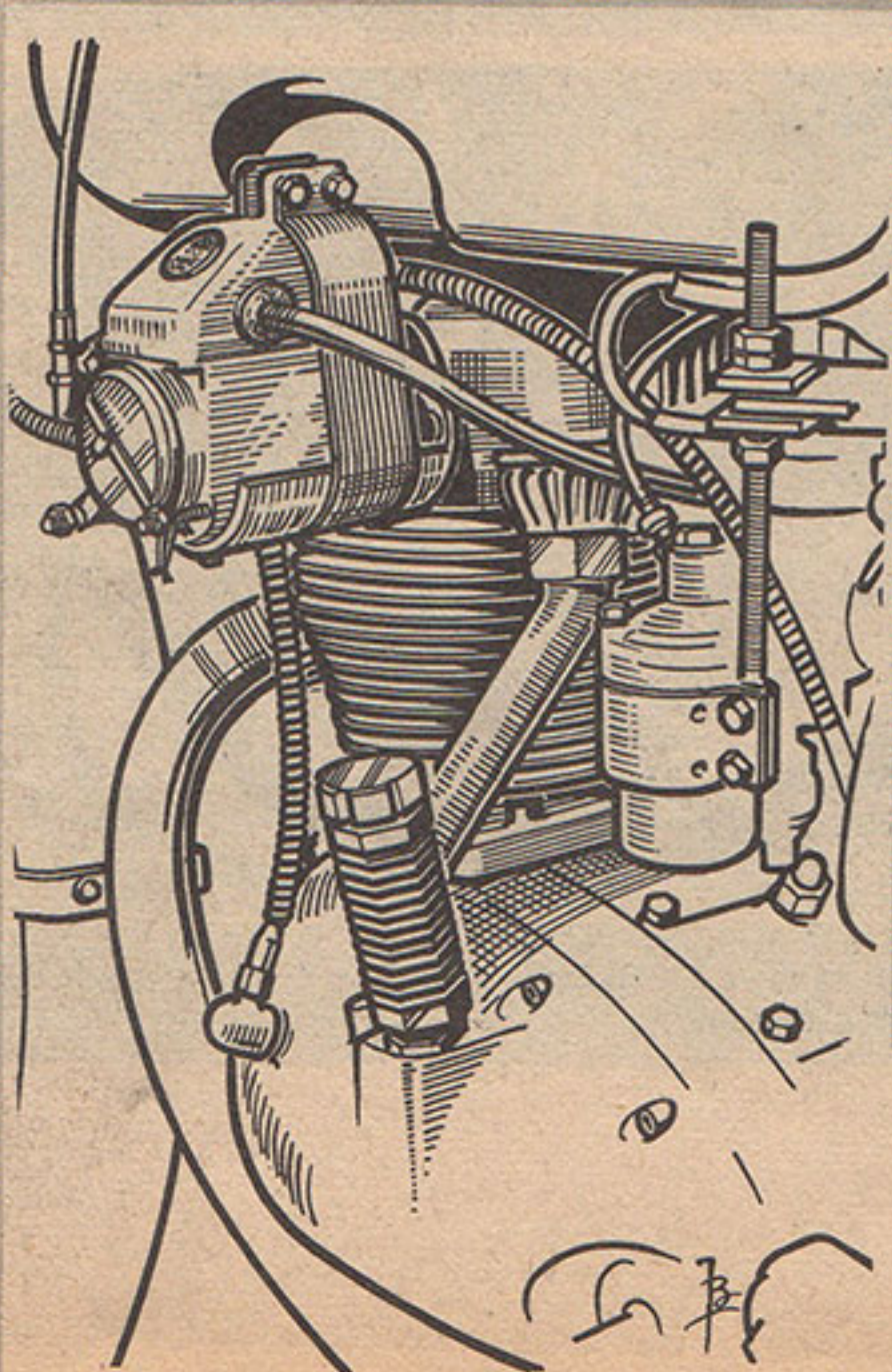
Une façon comme une autre de monter un second projecteur...



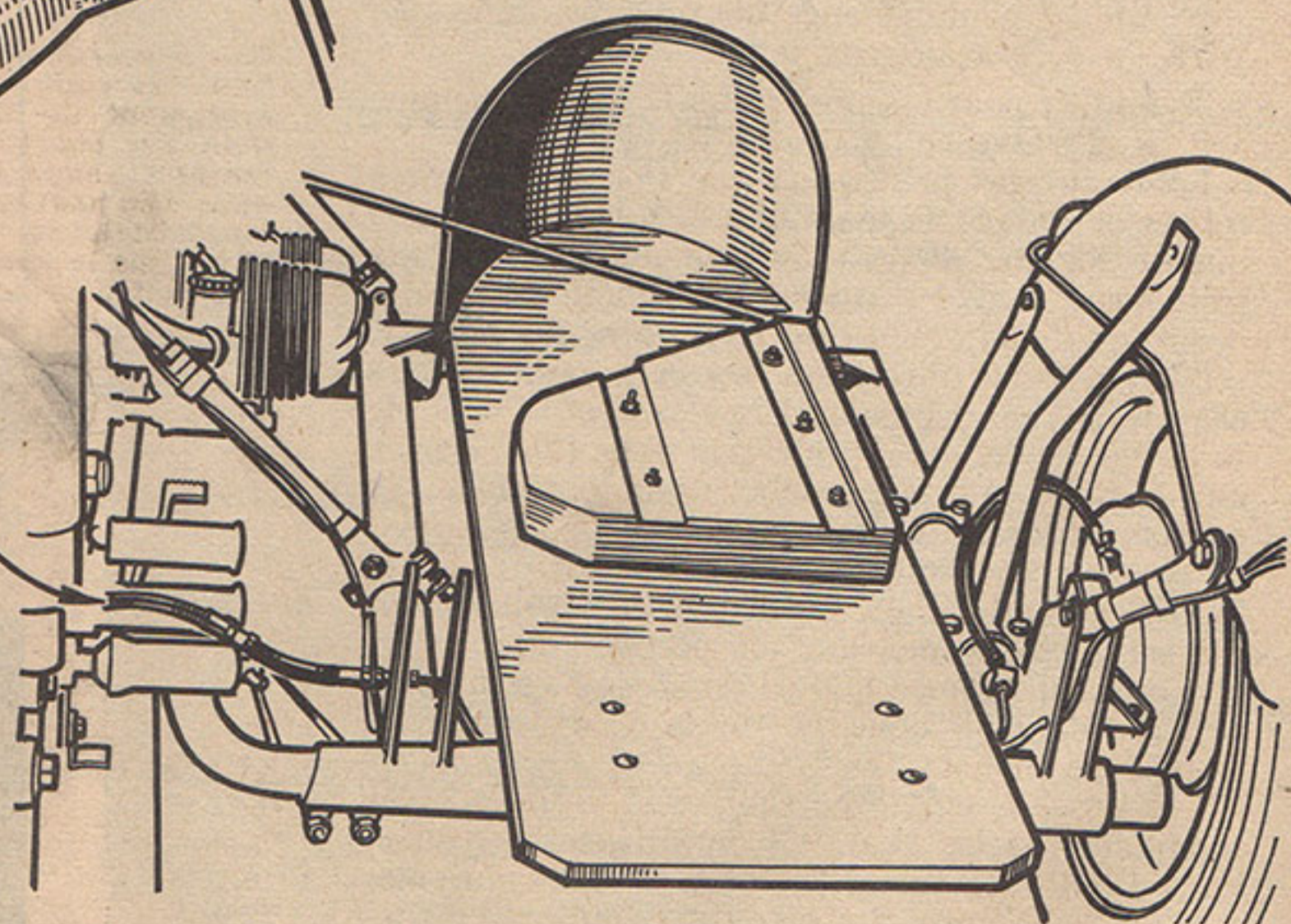
On a souvent besoin d'un plus petit que soi : Lubrification d'une chaîne primaire de Norton à l'aide d'un bidon d'huile de Peugeot.



Commande du frein hydraulique sur le side-car de Niedermann-Christophe : Le maître-cylindre est monté sur la tringle du frein arrière. Le lest était constitué par cette plaque de plomb de 63 kg boulonnée sur le side.



← Détail de l'A.M.C. double A.C.T. de Ramade-Martin.



BOL D'OR (fin)

L'ADDITIF WYNN se présente comme un composé chimique en solution dans une huile légère de pétrole et est utilisé comme additif aux lubrifiants, huiles et graisses et même sous une forme spéciale, aux carburants ou aux mélanges utilisés pour les moteurs deux temps. La caractéristique principale de ce produit est qu'il n'agit pas en fait sur le lubrifiant ou le carburant mais sur les surfaces métalliques. Le lubrifiant ou le carburant n'est utilisé que comme véhicule pour atteindre le point d'utilisation et bien qu'il soit soluble dans le lubrifiant ou le carburant il n'a sur eux aucune action physique ou chimique. Il détermine par contre sur la surface des métaux en friction un processus chimico-métallurgique de cémentation.

Mis en présence d'ions positifs, une réaction apparaît dès qu'il y a friction et donne naissance à un alliage des surfaces inertes de grande plasticité. Cet alliage qui donne l'aspect de super fini

**à moteur moderne
lubrification moderne**

L'additif WYNN

aux surfaces, évite par sa grande régularité l'accumulation de dépôts, vernis et autres encrassements. A chaque friction le phénomène se reproduit et il est donc nécessaire de maintenir l'additif WYNN en permanence dans le lubrifiant ou le carburant pour obtenir en permanence les mêmes résultats.

L'additif WYNN se présente sous plusieurs formes :

1° Additif pour carter moteur, boîte et pont, dénommé WYNN's « Vehicle ».

2° Additif pour mélange deux temps, dénommé WYNN's « Spécial deux temps ».

3° Additif pour essence, gas-oil, fuel, dénommé « Ring et Valve ».

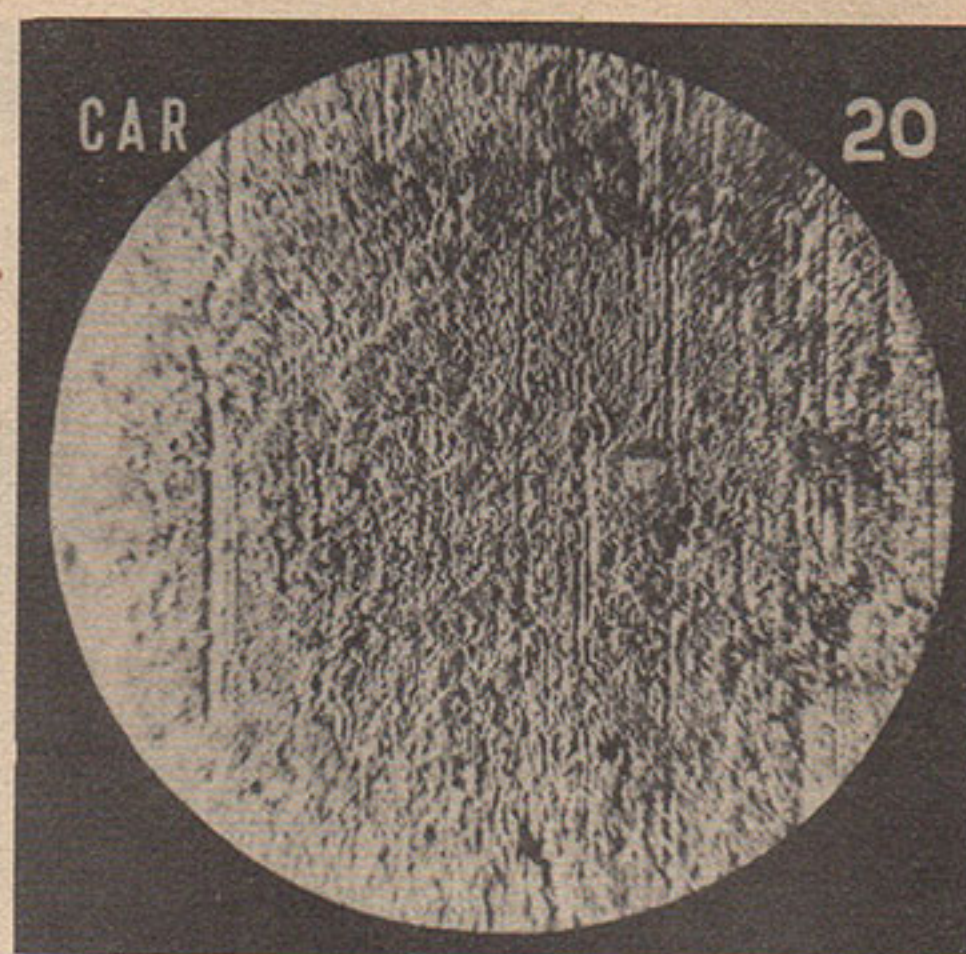
Les avantages principaux que l'on peut espérer retirer de l'usage de ce produit et qui sont la conséquence logique de la réduction du coefficient de frottement sont les suivants : Amélioration des départs à froid, réduction de l'usure du moteur, réduction de la formation des carbonés, gommes et vernis ; meilleures reprises, accroissement de la puissance délivrée, protection de la lubrification aux grandes vitesses, amélioration sensible de la consommation de carburant. Il y a lieu d'ajouter en ce qui concerne les moteurs deux temps, que le WYNN a résolu d'une façon radicale le problème du serrage des moteurs en période de rodage, et l'on peut estimer que ce point seul est un réel progrès dans le domaine de la lubrification de ce type de moteur.

Les doses à employer sont très minimes et ne modifient pas les quantités de vidanges ; en effet, dans l'huile de carter moteur, il suffit d'ajouter 2 % de WYNN soit 2 cl par litre d'huile, dans les boîtes et ponts 3 % soit 3 cl par litre d'huile ; le mélange pour essence s'ajoute à raison de 1,5 %, soit 1,5 cl pour 10 litres d'essence ; quant au produit pour les moteurs deux temps, il s'ajoute à raison d'une ampoule pour deux litres de mélange.

Les faibles quantités à utiliser représentent un grand avantage pour l'utilisateur en lui évitant de changer quoi que ce soit à ses pratiques en ce qui concerne ses ravitaillements en huile ou carburant habituels.

(Communiqué.)

Cette microphotographie montre des surfaces de friction traitées au WYNN d'une part...



(n° 20) et non traitées de l'autre (19). Ces photos ont été réalisées sur les moteurs de deux voitures jumelles ayant servi de cobaye aux essais du WYNN.

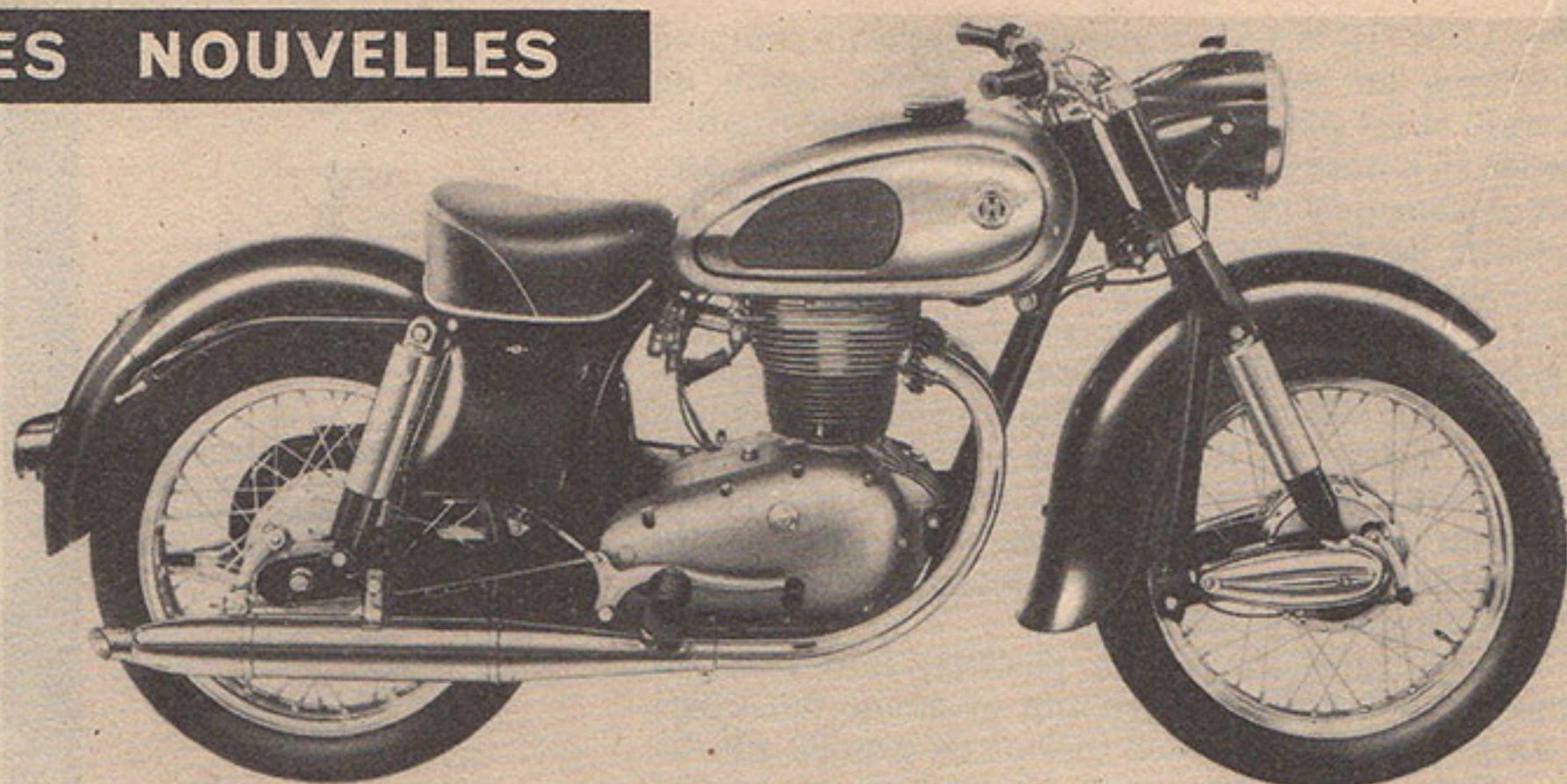


Ces deux clichés montrent les surfaces d'un roulement de vilebrequin sur chacune des voitures sus-mentionnées : En haut le roulement traité au WYNN et en bas le roulement non traité.



MACHINES NOUVELLES

Avec le 27^e Bol d'Or la Maison Horex faisait subir l'ultime épreuve à son nouveau modèle dénommé « Resident ». Cette machine, aux mains de Kania (coureur national allemand) et Beauvais, fit une brillante démonstration en couvrant 2 359,530 km en 24 heures, soit la troisième place au classement général. Cette machine est maintenant livrable en Allemagne où elle a déjà remporté d'autres succès sportifs. Seule 350 cm³ quatre-temps en Allemagne, elle mérite sans contestation d'être présentée à nos lecteurs.



LA 350 HOREX RESIDENT

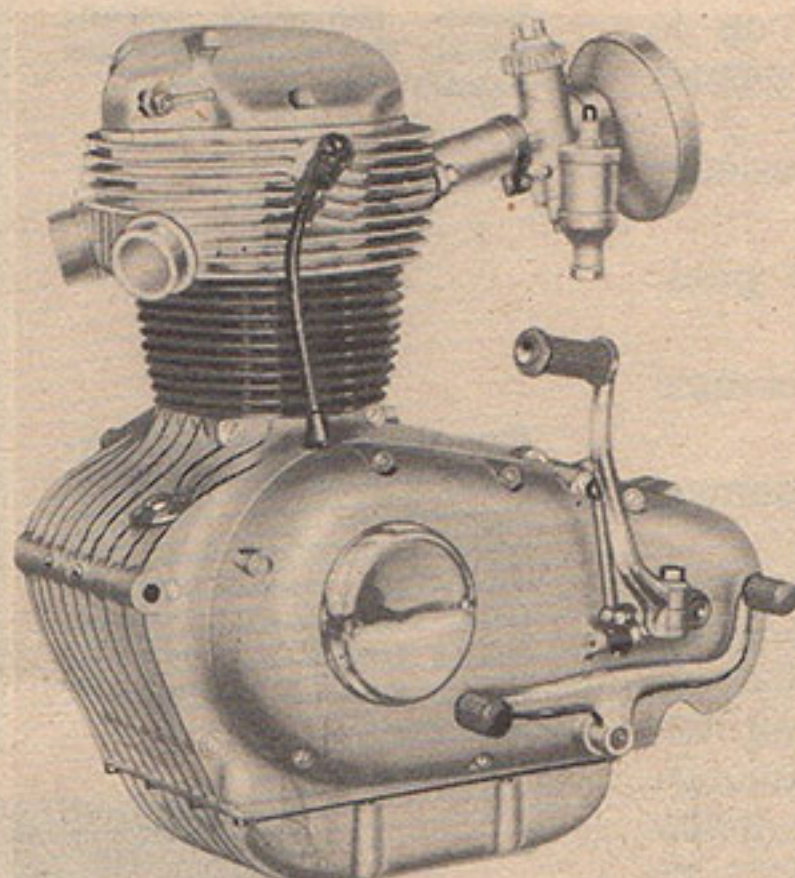
LE MOTEUR

Il s'agit d'un monocylindre quatre temps culbuté de 77 mm d'alésage pour 75 mm de course, d'une cylindrée exacte de 349,24 cm³. Le cylindre est en fonte grise et la culasse évidemment en alliage léger. Le rapport volumétrique est de 1 : 7,1, ce qui permet d'utiliser toutes les essences du commerce. Les tiges des culbuteurs, apparentes sur la « Regina », passent maintenant dans un tunnel du cylindre venu de fonderie. Les poussoirs chromés dur possèdent un triple guidage. L'arbre à cames unique est entraîné par pignons à taille hélicoïdale fonctionnant en bain d'huile. Comme sur la « Regina » le réglage du jeu des culbuteurs est facile à effectuer sans démontage du réservoir.

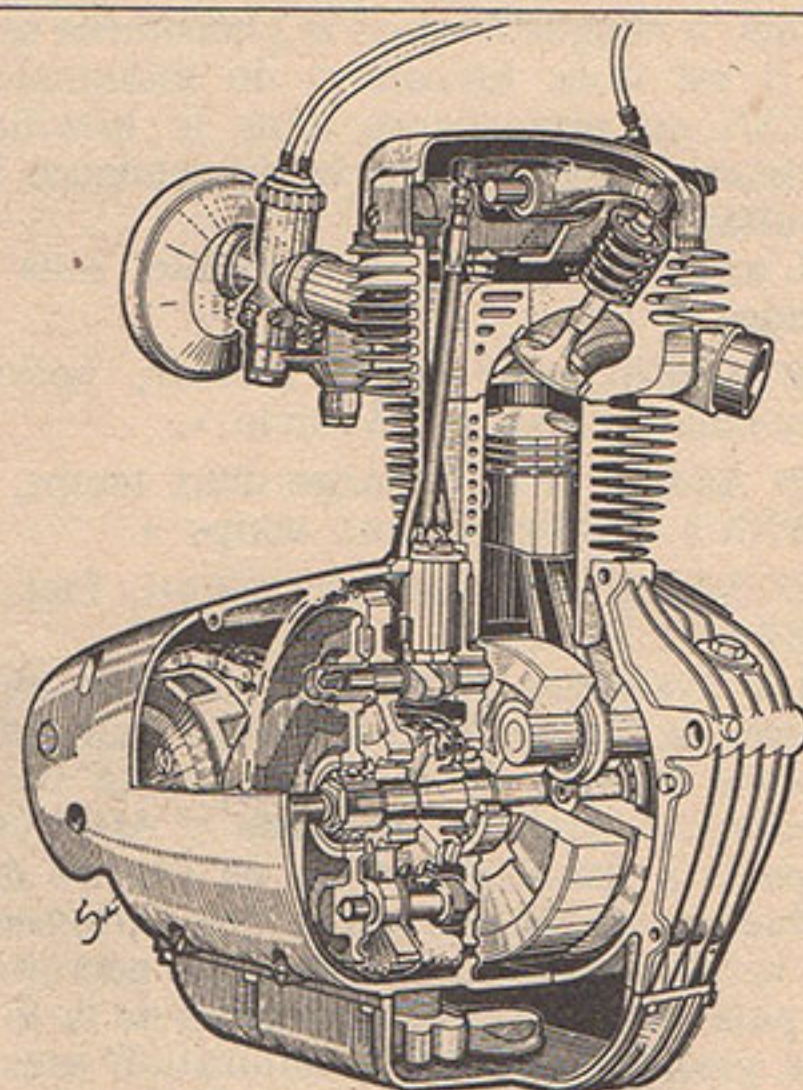
Le vilebrequin en acier traité est porté par deux roulements à rouleaux 25 x 62 mm et un roulement à billes. La bielle est montée sur un double roulement à galets.

Le graissage est assuré par une pompe double à engrenages d'un débit de 80 l/h qui puise l'huile dans le fond du carter-réservoir. La pompe envoie, par le vilebrequin creux l'huile au maneton et roulements d'embiellage, cylindre et axe de piston, tandis que des canalisations venues de fonderie assurent la lubrification de la distribution et de la culbuterie. L'arbre à came se trouvant juste au-dessus de la chaîne primaire, il bénéficie d'un graissage supplémentaire. Le carburateur est un « Bing » 2/27,5. Le filtre à air est placé sous la selle.

CETTE nouvelle venue dont la première apparition ne remonte qu'au dernier Bol d'Or est destinée à remplacer la « Horex Regina » bien connue. La « Resident » reste une moto classique, mais semble être néanmoins très brillante. En attendant de pouvoir enfourcher cette nouvelle machine voyons un peu ses cotes et performances.



Le bloc-moteur comprenant, à sa base, le réservoir d'huile, est d'une netteté remarquable. A l'avant, on aperçoit l'orifice de remplissage d'huile.



Cette coupe illustre le montage du vilebrequin et de la distribution. Remarquer aussi la longueur des culbuteurs.

Afin d'éviter des silencieux trop volumineux le constructeur de Bad Homburg reste fidèle au double échappement. Les

tubes communiquent entre eux à l'instar des B. M. W. Le silence obtenu se situe vers 83 phons.

EMBRAYAGE, BOITE DE VITESSES, TRANSMISSIONS

L'embrayage est à disques multiples fonctionnant dans l'huile. La transmission primaire est assurée par chaîne Duplex. La boîte à quatre rapports est commandée par sélecteur à double branche. Voici les démultiplications internes de la boîte.

1^{re} - 1 : 3,25.

2^e - 1 : 2.

3^e - 1 : 1,39.

4^e - 1 : 1.

La démultiplication finale en 4^e est de 1 : 6,59. La transmission secondaire

est évidemment sous carter. Elle est graissée automatiquement par le moteur

par l'intermédiaire d'un distributeur rotatif.

ALLUMAGE, ÉCLAIRAGE

L'allumage se fait par batterie-bobine. La batterie est rechargée par une dynamo Noris de 60/90 W. La batterie fournit également l'éclairage, notamment du projecteur de 160 mm

de diamètre. Les bougies préconisées sont :

Bosch W 260 ou 280/T2.

Beru 260 ou 280/14/3u.

arrière oscillante, des amortisseurs hydrauliques. Les jantes en alu ou acier chromé, au choix, reçoivent des pneus de 3,50×18 à l'arrière et 3,35×18 à l'avant. Les freins en dural forgé ont un diamètre de 150 mm pour 40 mm de largeur des garnitures, ce qui donne une surface de frottement de 108,6 cm² par roue (roues à broche).

Voici quelques cotes :

Largeur hors tout : 2.000 mm.

Largeur du guidon : 660 mm.

Hauteur : 980 mm.

Empattement : 1.350 mm.

Garde au sol : 180 mm.

Réservoir : 16 litres, dont deux de réserve.

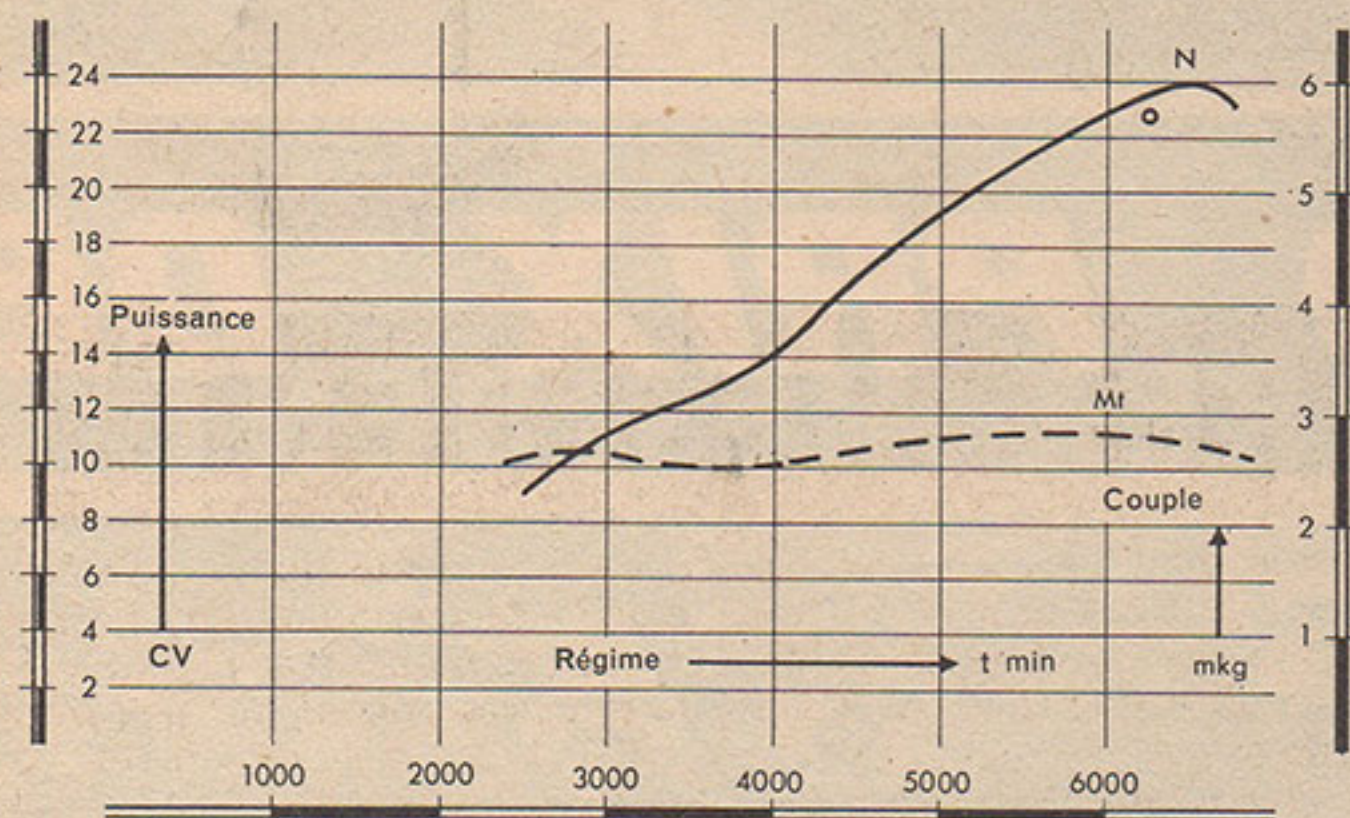
Poids à sec : 150 kg.

La puissance serait de 22 ch à 6.250 tr/mn et la puissance maximum serait de 24 ch. Nous trouvons donc une puissance spécifique de 65 ch/l.

L'usine annonce une vitesse de pointe de 130 km/h. La démonstration au Bol d'Or fut d'ailleurs probante. Départ arrêté la « Resident » atteindrait 100 km/h en 10,5 secondes.

Le prix de cette machine est de DM. 2.150, soit environ Fr. 185.000.

P. N.

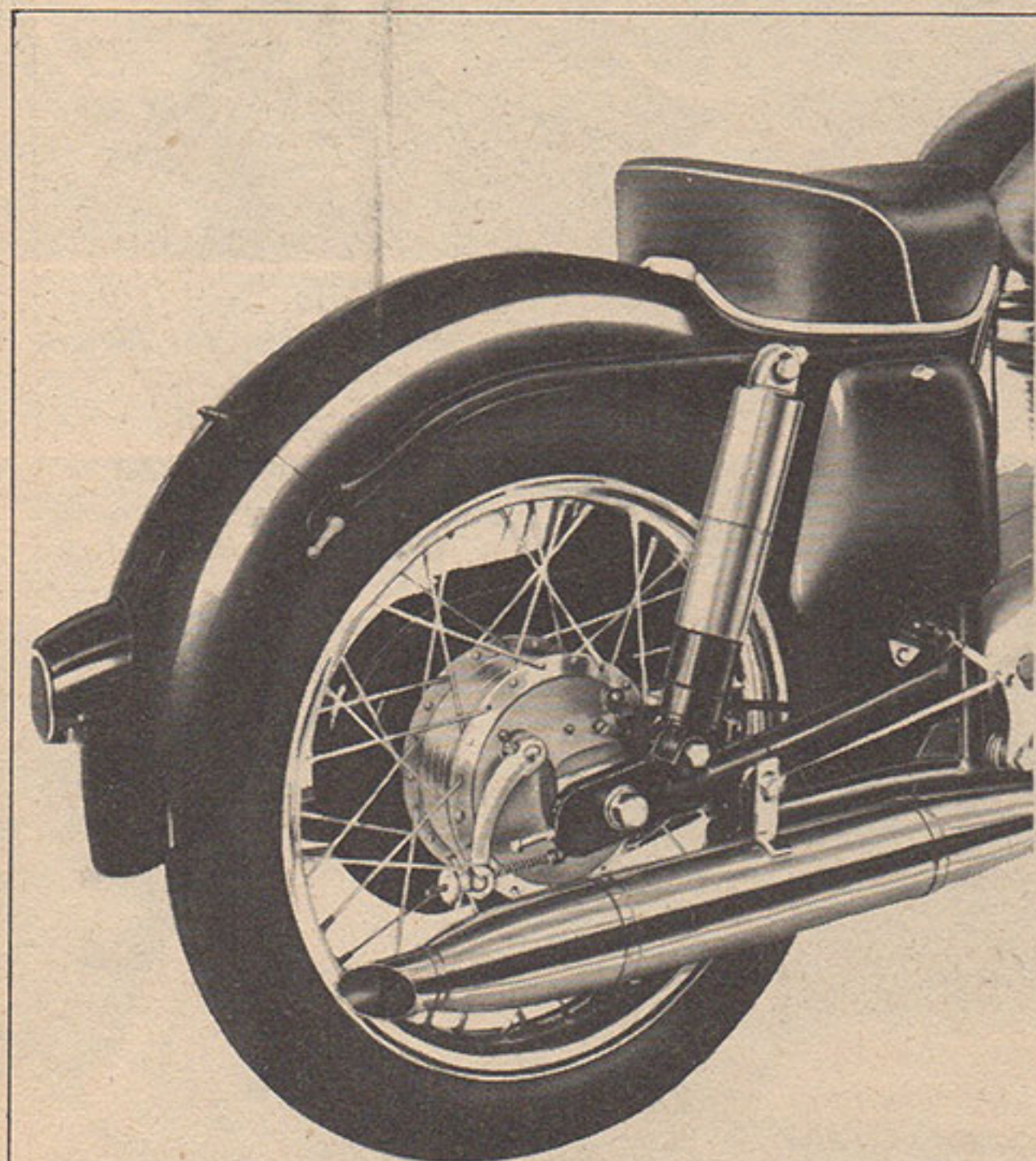


Voici les courbes de couple et de puissance de la « Resident ».

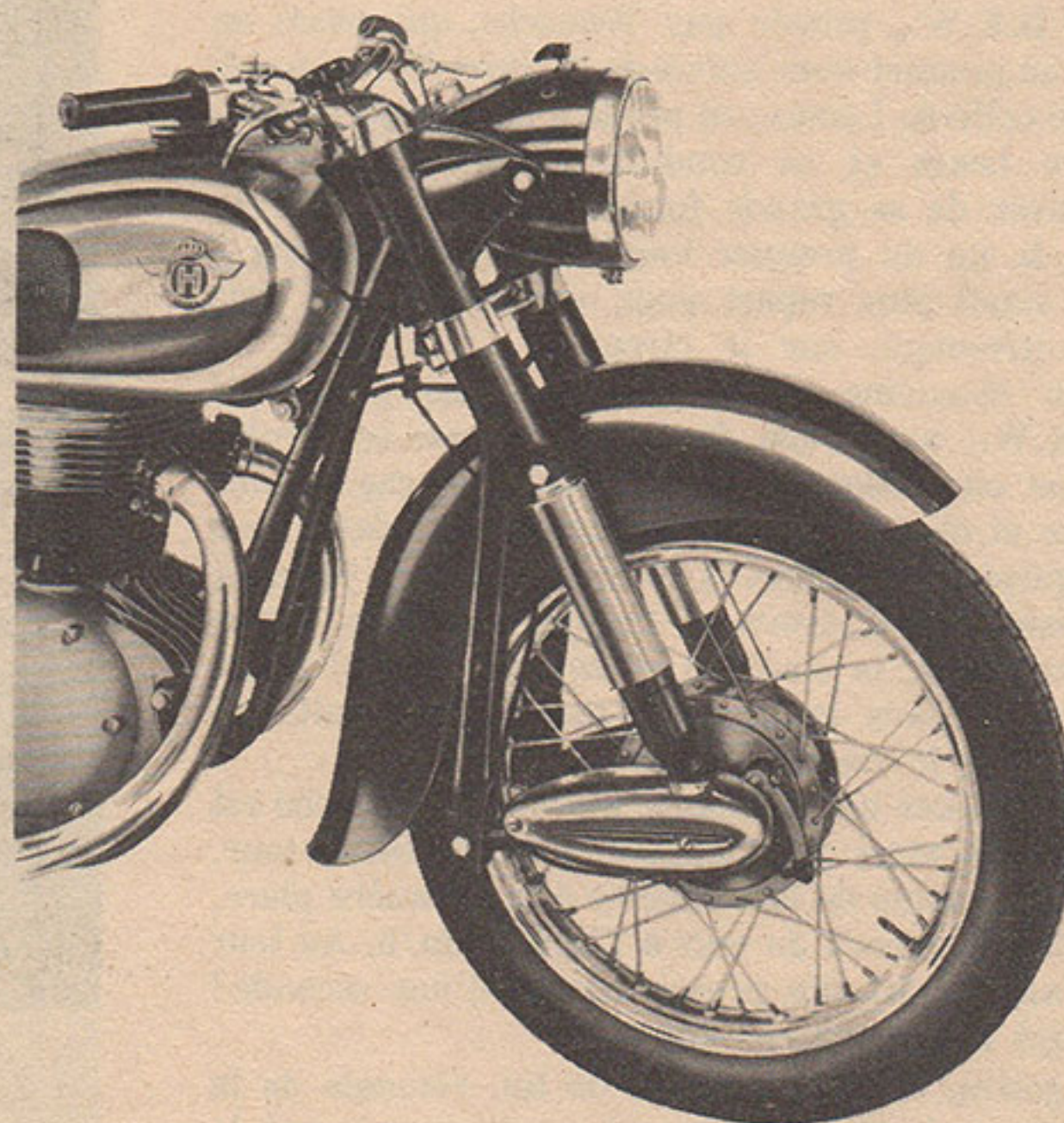
PARTIE CYCLE

Cadre à tubes, double berceau, soudé et brasé. La fourche avant est du type

oscillant à bras de longueur moyenne. Elle comporte, tout comme la suspension

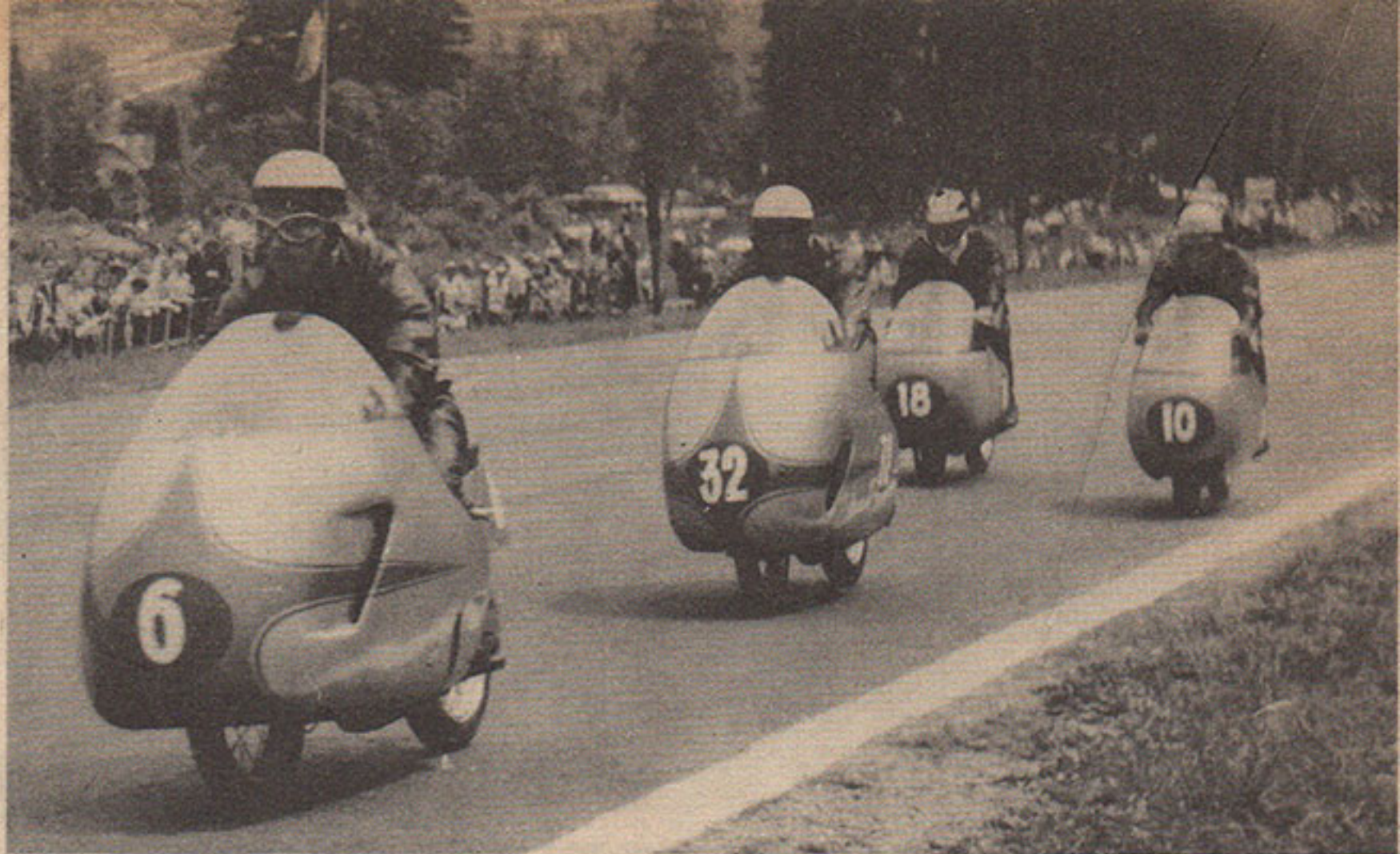


La suspension arrière a également été reprise sur l'« Impérateur ».



Détail de la fourche oscillante identique à celle utilisée sur la 400 cm³ « Impérateur ».

Au premier tour WUNSCHÉ et HOBL sur DKW, précèdent Lomas et Kavanagh au virage de la Source (et à droite). La sortie du même virage.



LE GRAND PRIX DE

LE beau temps et les milliers de spectateurs convergeant vers le circuit de Spa-Francorchamps laissent prévoir, dès 10 heures du matin, qu'au moins un record sera battu aujourd'hui : celui de l'affluence !

Quelques minutes après 13 heures, le départ est donné aux 350 cm³ et Kavanagh et Lomas, tous deux sur Guzzi, font figure de favoris pour ceux qui ont assisté à l'entraînement.

Bandirola (M.V.) et les D.K.W. très rapides ont également de nombreux partisans et c'est en effet une D.K.W., pilotée par Wunsché, qui passe en tête au premier tour, suivie de la Guzzi de Kavanagh et de celle de Lomas ; ce pilote a été engagé en dernière heure et sa conduite décontractée laisse augurer de sa grande forme.

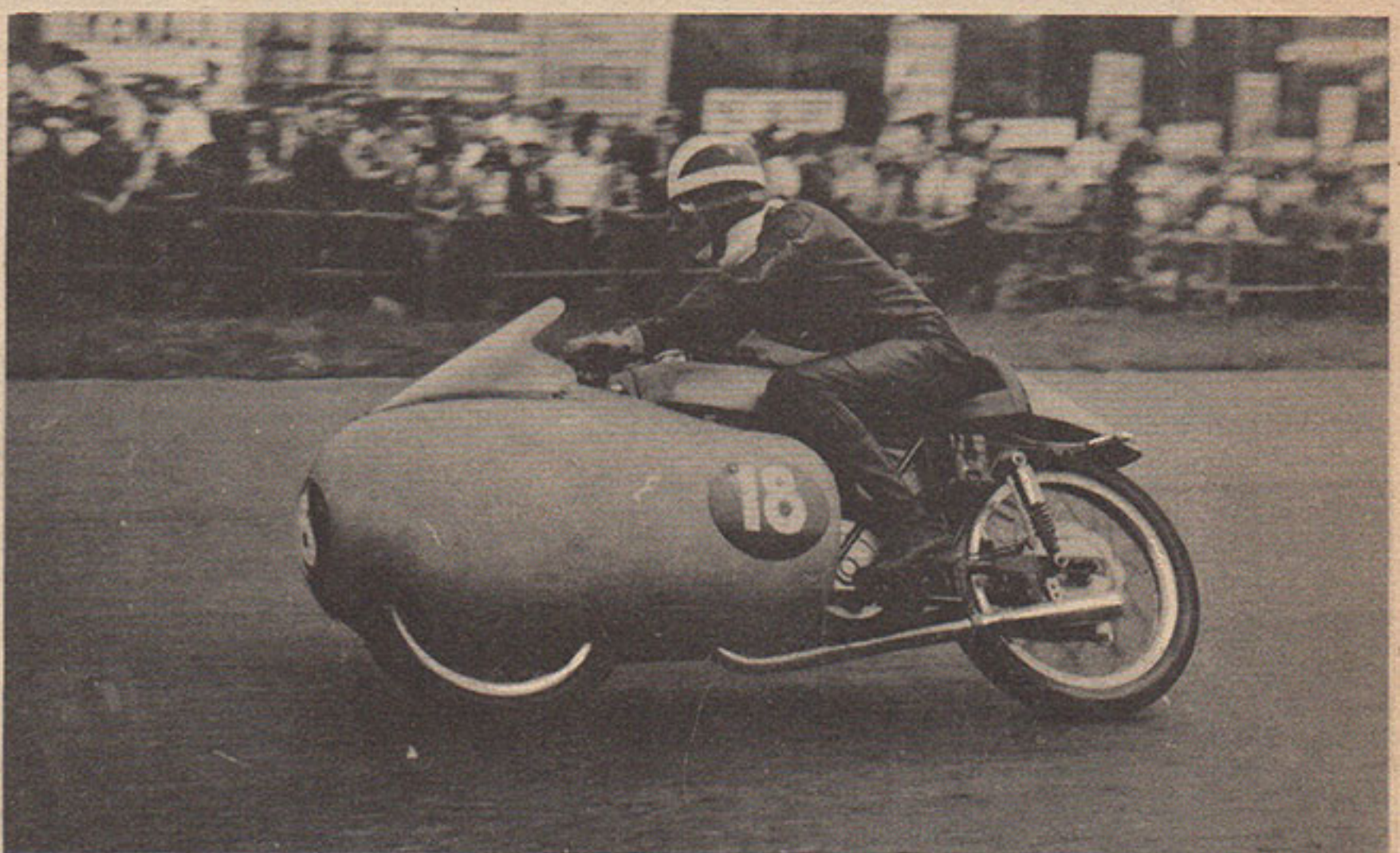
A la fin du premier tour, Bandirola s'arrête à son stand puis repart pour s'arrêter, cette fois définitivement, sur le circuit.

Au deuxième tour, il est talonné par Bartl (D.K.W.) au virage de la source mais ce dernier freine en désespéré dans l'espoir de gagner une place et chute d'une façon fort spectaculaire ; ses coéquipiers Hofmann et Hobl l'évitent de justesse, passant l'un à droite et l'autre à gauche. Grâce au carénage, la machine est intacte et Bartl remet en route dans la descente mais, de ce fait, est relégué à la treizième place.

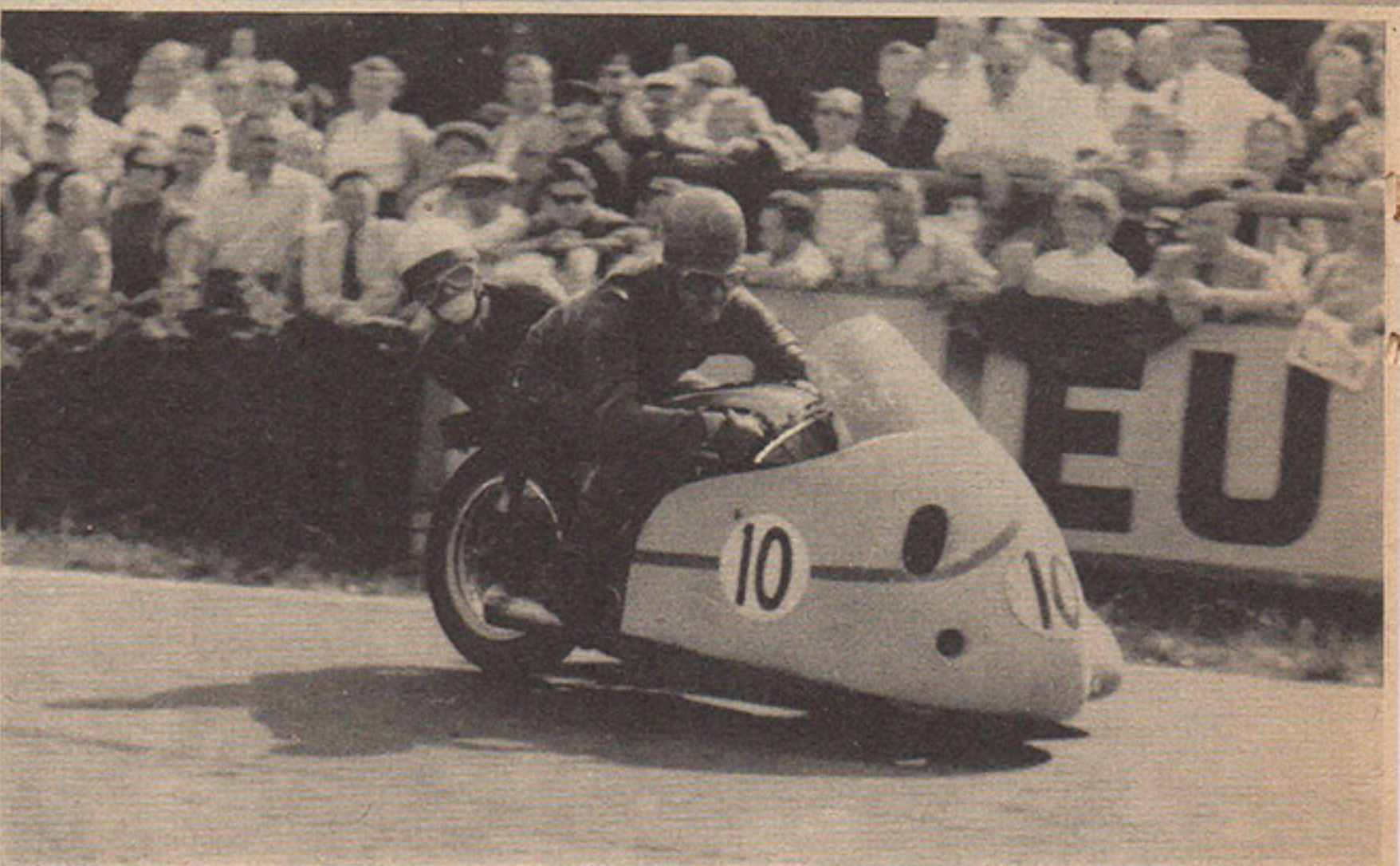
Le speaker nous annonce alors que Wunsché est en panne alors qu'il effectuait le troisième tour.

Lomas saute de la troisième à la première place, portant le record du tour à 172,897 km/h. Au tour suivant, il bat son propre record d'une seconde ! Ce qui donne 173,488 km/h.

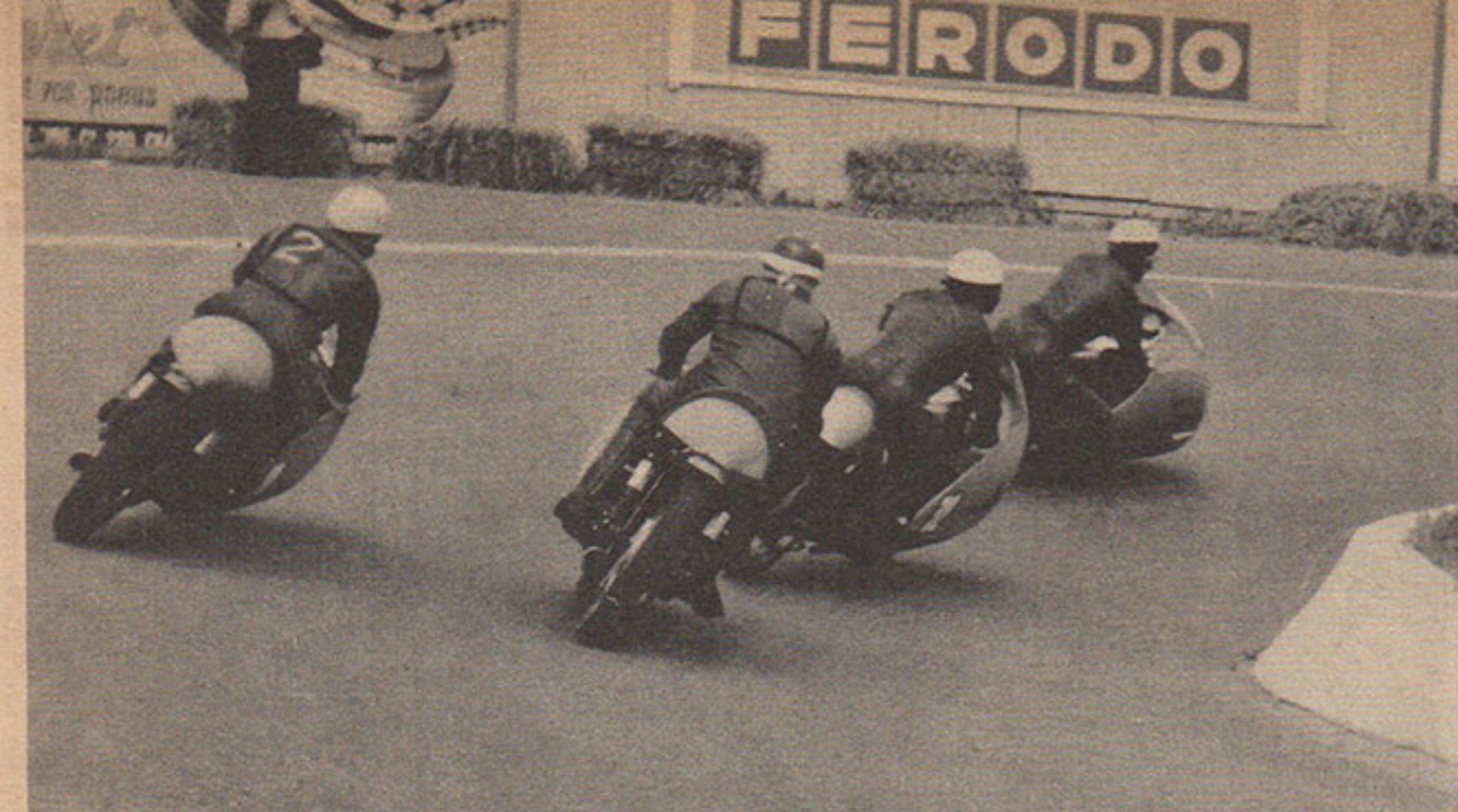
Agostini (Guzzi), très sûr de lui, remonte de la septième place qu'il occupait au premier tour à la troisième place. Ce sont donc trois Guzzi qui mènent le train et, à quelle allure ! devant Hobl (D.K.W.) dont la machine semble très rapide mais un peu moins facile à piloter que les Guzzi.



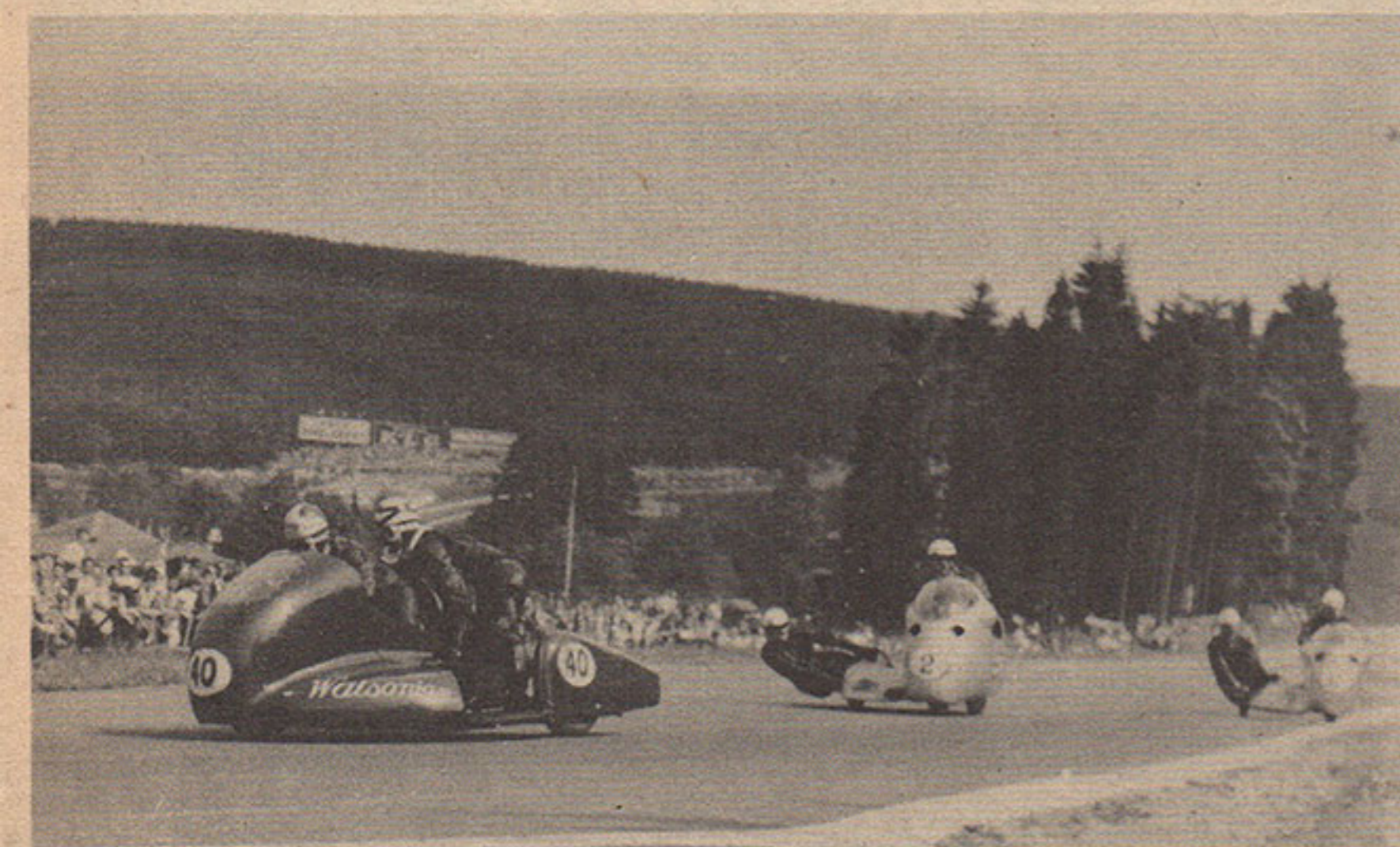
Lomas, très décontracté, fournira le vainqueur sur sa 350 cm³ Guzzi.



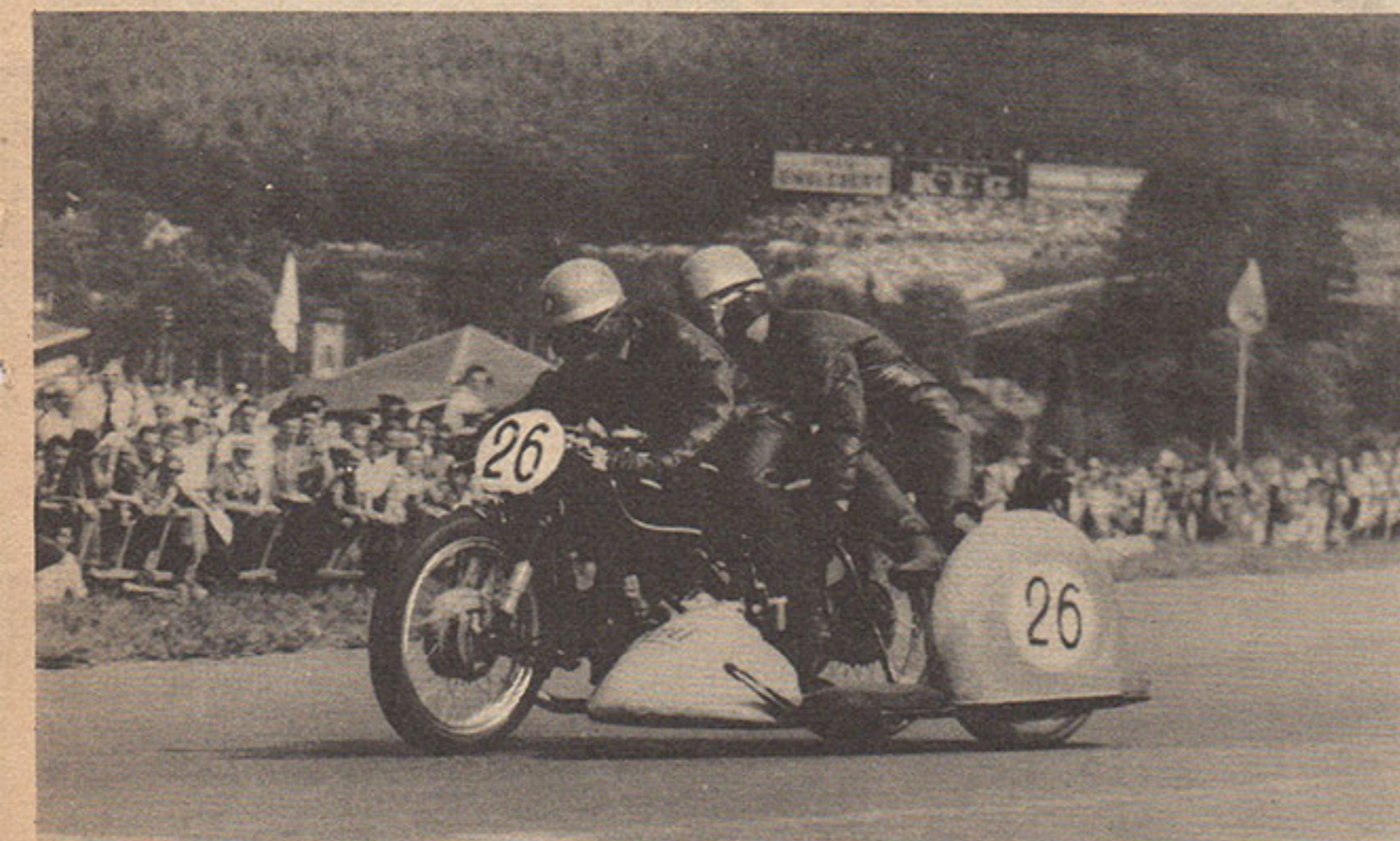
L'équipe Drion-Stol qui finit 6^e.



BELGIQUE



Avant son avarie mécanique, Smith sur Norton, précède Noll et Faust sur B.M.W.



Murit et Flahaut firent également excellente impression.

Sandford sur une Guzzi carénée est cinquième et premier des privés (si privé il y a, car sa machine paraît bien vite et bien habillée pour une machine client). Campbell, qui pilote une Norton client avec une grande habileté, n'est pas loin, devant Mac Alpine.

Lomas se détache nettement devant Agostini et Kavanagh, cependant que le tandem Hobl et Sandford se livre à un match poursuite effréné. Hobl au cinquième tour passe son adversaire et se rapproche d'Agostini, tandis que Kavanagh en difficulté s'arrête à son stand. Au septième tour, Hobl se permet de battre Agostini pour la deuxième place et il tente maintenant de rattraper Lomas qui mène sa course d'une façon splendide. La troisième place est occupée par Agostini, devant Sandford, mais Agostini s'arrête sur le circuit.

Campbell dans une grande forme a lâché tous les privés, devançant même Colombo sur sa Guzzi carénée façon 1953.

Derrière, une autre bagarre se développe ; c'est celle de Goffin (Norton), premier des Belges et Baltisberger sur sa N.S.U. qui doit bien faire 260 cm³.

Derrière le Belge Nies (A.J.S.) occupant la onzième place vient un peloton de cinq coureurs comprenant Brown, Hempleman, Houseley, Tommy Wood et Wheeler qui se passent et repassent sans cesse, même dans les virages, se tenant à quelques centimètres les uns des autres, ce qui enthousiasme les spectateurs.

Au dixième tour, pas de changement, sauf pour Sandford qui disparaît de la troisième place. Lomas se maintient en tête à près de 20 secondes devant la D.K.W. de Hobl qui ne peut combler son retard. Campbell, premier des privés, est troisième, Sandford quatrième et Colombo cinquième. Baltisberger lâche Goffin et se rapproche de Hobl. Hofmann (D.K.W.) dérape au virage de Burnanville et se blesse aux mains.

Flahaut (Norton) qui avait disparu au cinquième tour, reparait ; son cuir couvert de poussière laisse deviner le genre d'ennui qu'il a pu avoir !

La fin arrive et Lomas termine avec environ 17 secondes d'avance sur Hobl, puis vient ensuite, assez loin, Campbell précédant Sandford.

**

En side-cars, on s'attend dès le départ à une lutte entre les Norton de Smith et de Oliver et

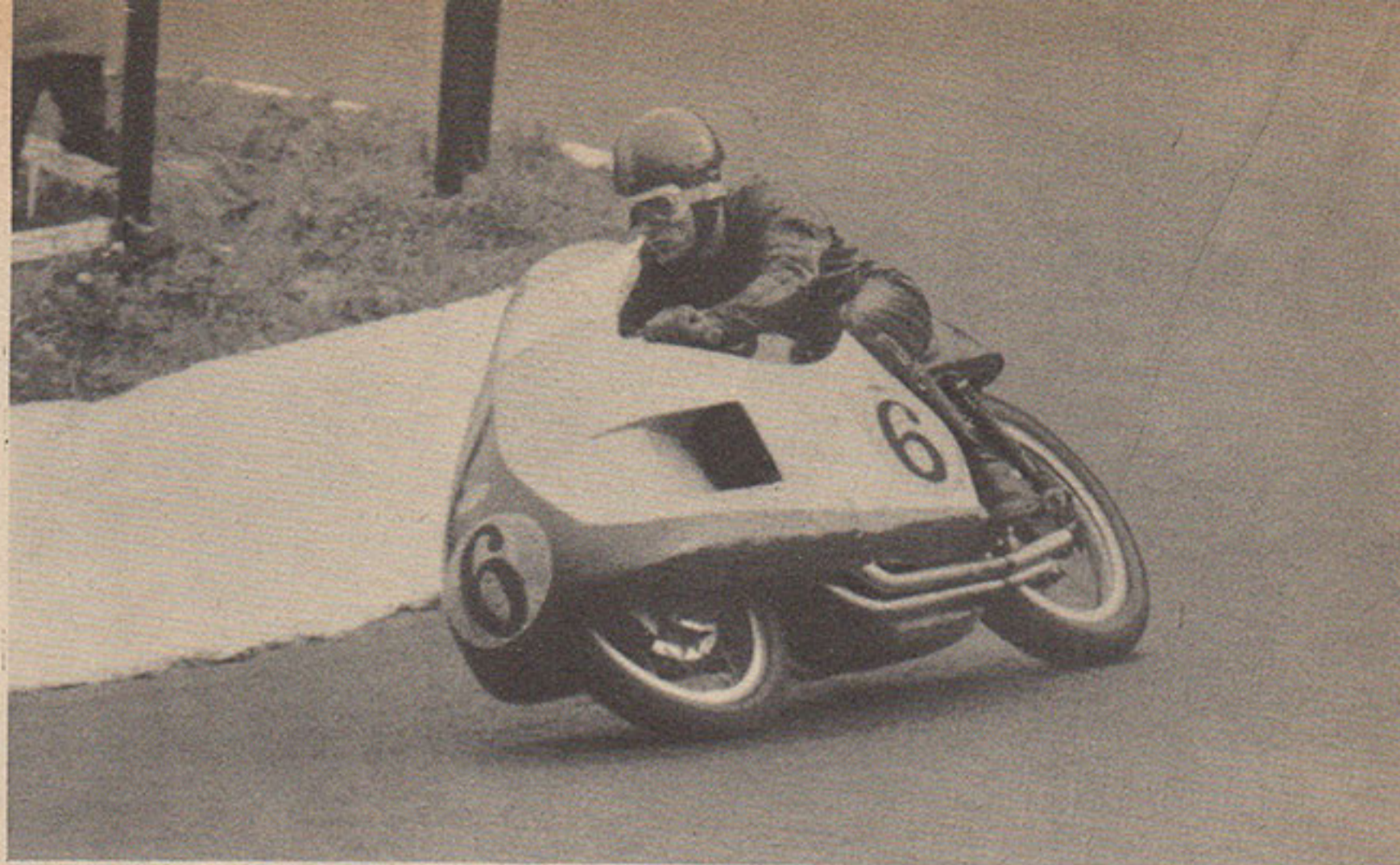
les B.M.W. de Schneider, Noll et Faust. En effet, c'est bien ce qui arrive.

Au premier tour, l'équipage Schneider-Strauss prend la tête et effectue ce tour en 5' 38", soit à la moyenne de 150,390 km/h. Il est suivi de Noll-Cron, Faust-Remmert, puis Oliver-Bliss, Deronne-Leys (B.M.W.), Harris-Campbell (Norton). Smith, après un mauvais départ, n'est qu'en neuvième position.

Au deuxième tour, à Burnanville, Harris passe Deronne et à Malmédy, Schneider est à son tour passé par Noll.

Dans ce tour, le Suisse Strub et l'Australien Mitchell, tombent en panne aux Carrières.

Mais Smith est déjà en cinquième position!



Le vainqueur Colnago sur Gilera, vire à la Source.

LE GRAND PRIX

PREMIÈRE SORTIE DE LA V 8 GUZZI

La nouvelle 500 Guzzi a fait son apparition au cours des premières séances d'entraînement sur le circuit de Spa.

Elle était pilotée par Kavanagh mais ne prit pas part à la course, une cage d'un roulement d'embellage ayant été suspectée d'avoir flanché au cours du deuxième entraînement.

Les rumeurs entendues jusqu'ici ont été confirmées. Le moteur de la nouvelle machine est bien un V8 avec l'embellage disposé en travers du cadre; l'angle entre les deux rangées de quatre cylindres est de 90°. Deux arbres à cames séparés, entraînés par pignons, sont utilisés et le régime normal d'utilisation est, paraît-il, 12.000 tours.

Chaque cylindre a son carburateur séparé qui est monté d'une manière flexible. Les bougies de 10 mm sont inclinées transversalement.

Le diamètre du tube d'échappement est d'environ 3,5 cm. L'allumage est assuré par batterie et bobines. Le refroidissement à eau est rendu plus efficace par une pompe centrifuge. Le radiateur est placé devant le carter moteur et il est refroidi par l'air canalisé par une manche débouchant à l'avant du carénage.

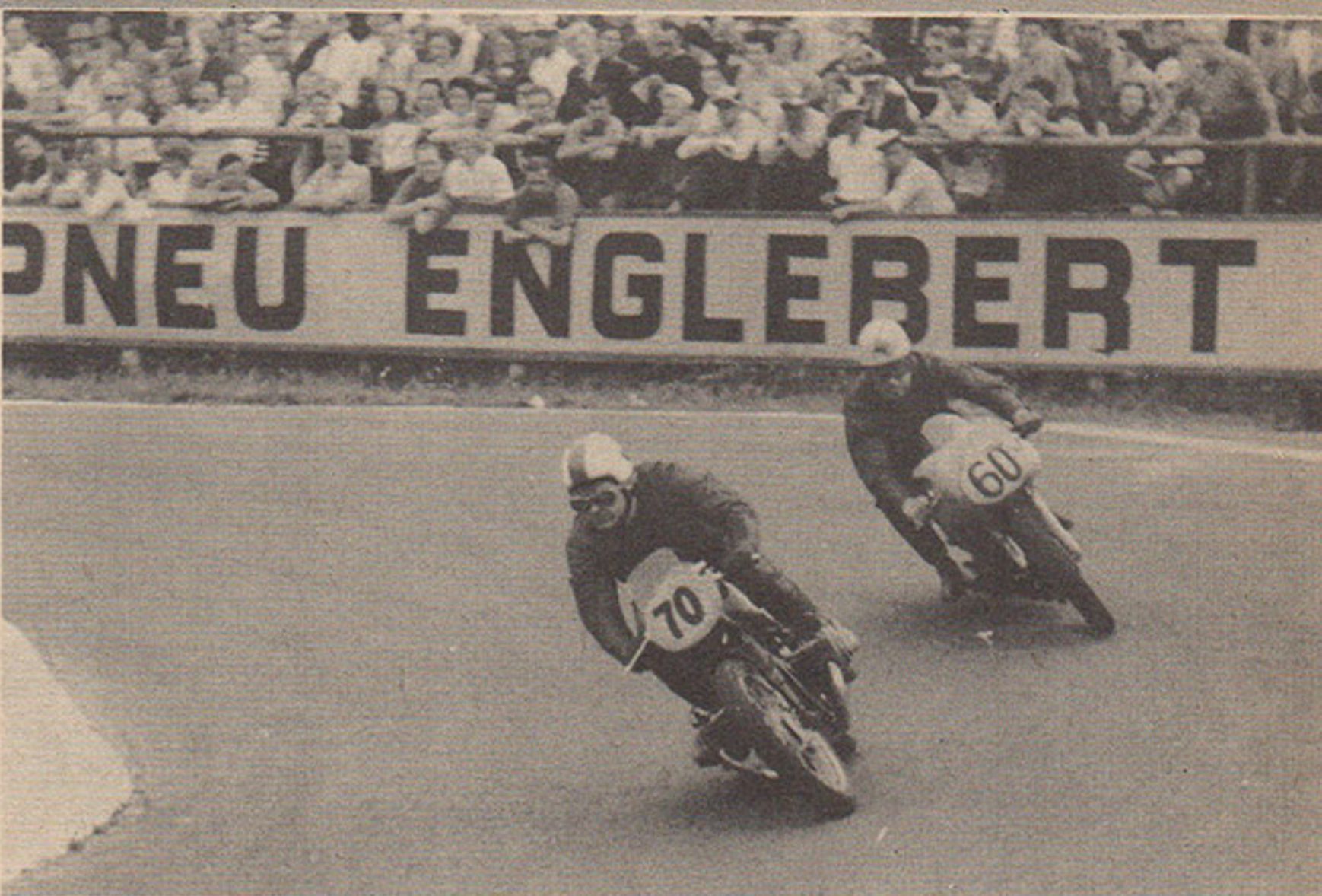
La transmission primaire se fait par pignons. La boîte est à six vitesses. Contrairement à la quatre cylindres expérimentée l'année dernière, la transmission finale est par chaîne. Le graissage de la chaîne s'effectue à travers le pignon de sortie de boîte, système déjà utilisé par Guzzi au T.T. de l'île du Man.

Le cadre en tubes soudés possède un élément supérieur de très gros diamètre qui sert de réservoir d'huile. A l'avant de ce tube est soudé le réservoir d'eau.

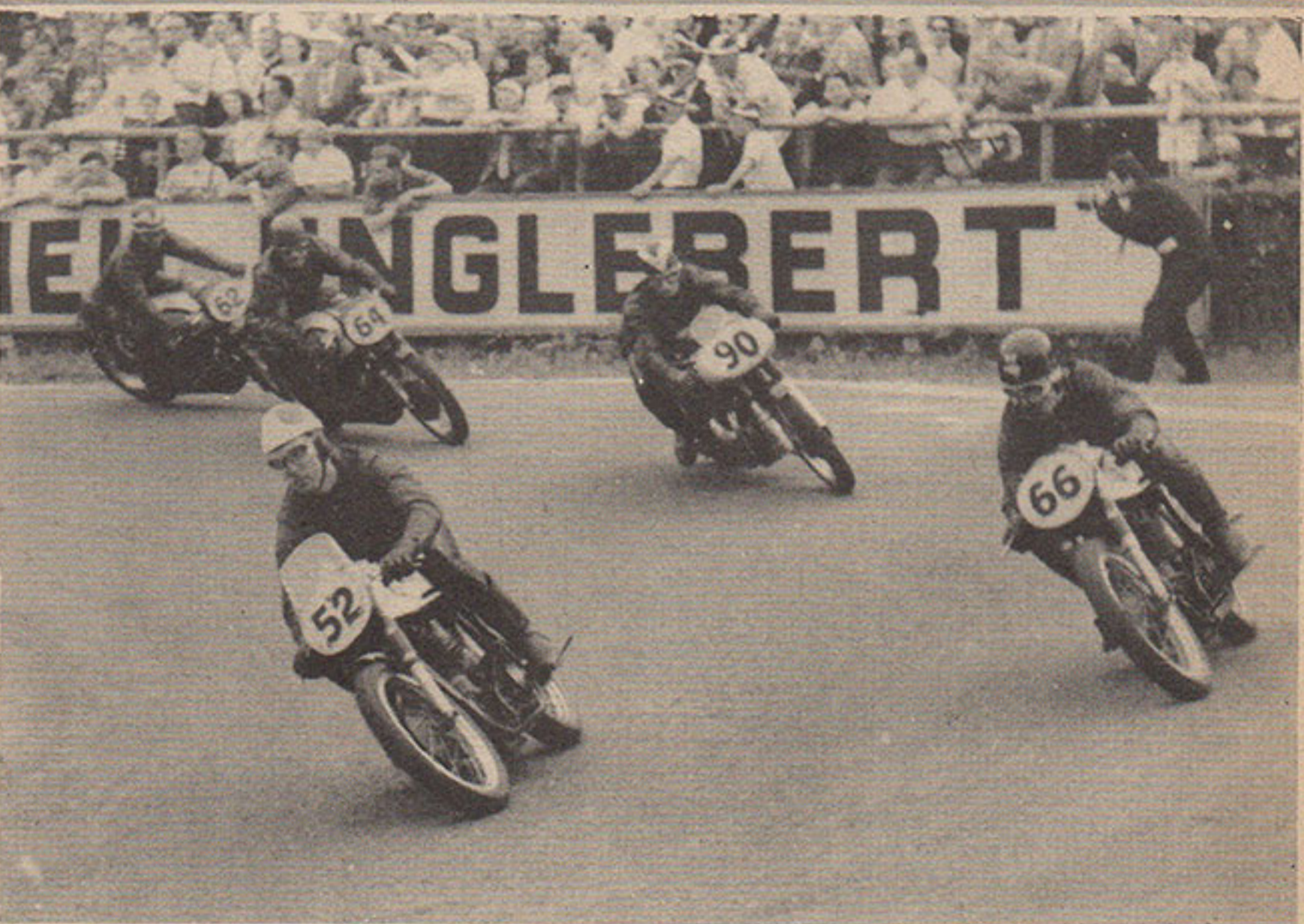
Les suspensions avant et arrière sont du même genre que sur les autres Guzzi de course bien que, sur cette machine, l'axe de la fourche arrière passe à travers le carter de la boîte de vitesses. Les amortisseurs hydrauliques sont montés devant les tubes de la fourche avant de façon à les changer plus facilement en cas de besoin.

Un autre détail, que l'on retrouve sur les monocylindres, est l'ancrage de la patte du frein arrière sur le cadre, ce qui isole le mouvement de la fourche du couple de freinage.

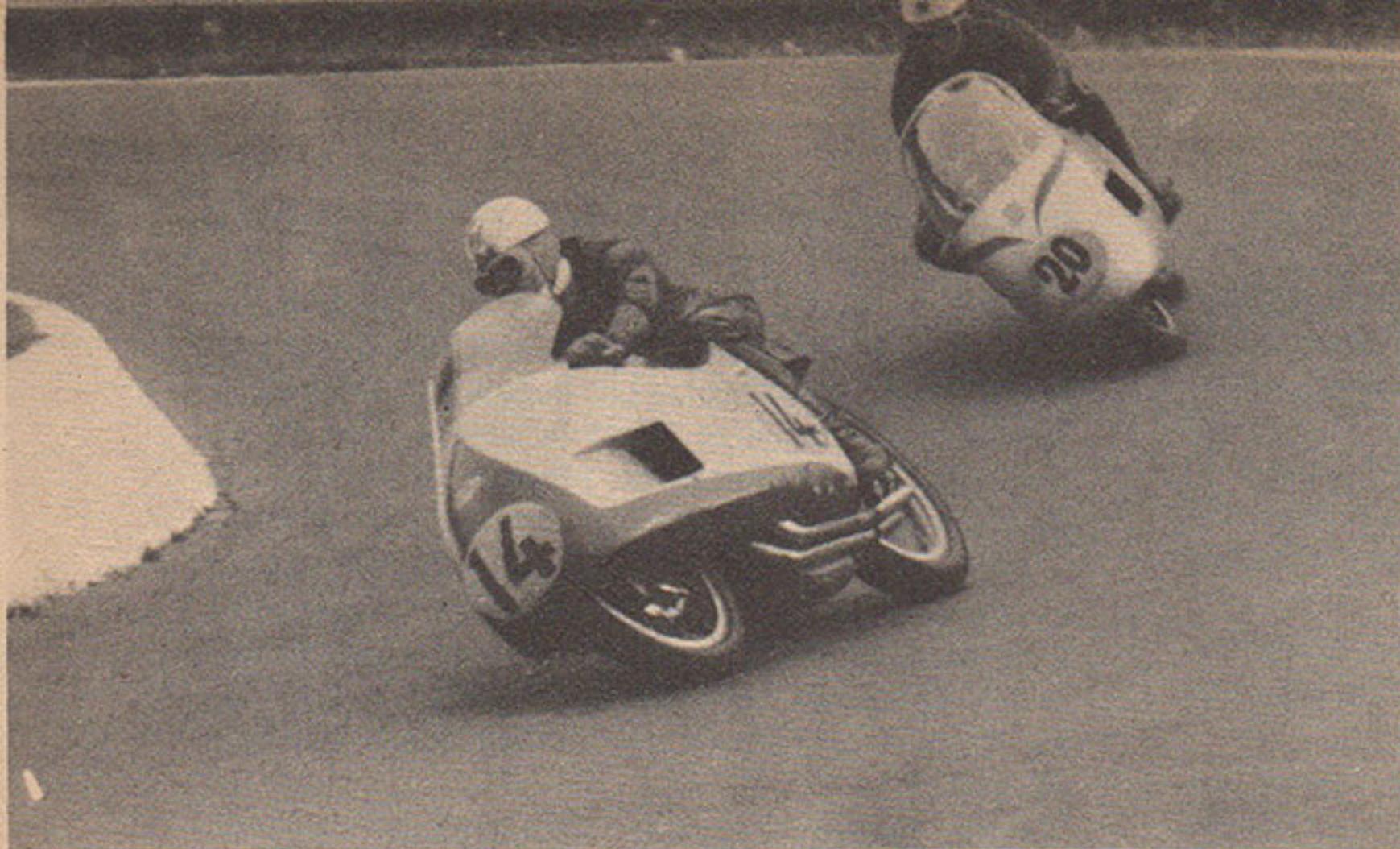
Depuis plusieurs années « Moto Guzzi » emploie des pneus d'une section plus petite que la moyenne. Pour la huit-cylindres, le pneu arrière est un 3,25 x 20, ce qui est un retour intéressant aux dimensions utilisées auparavant sur les machines de course.



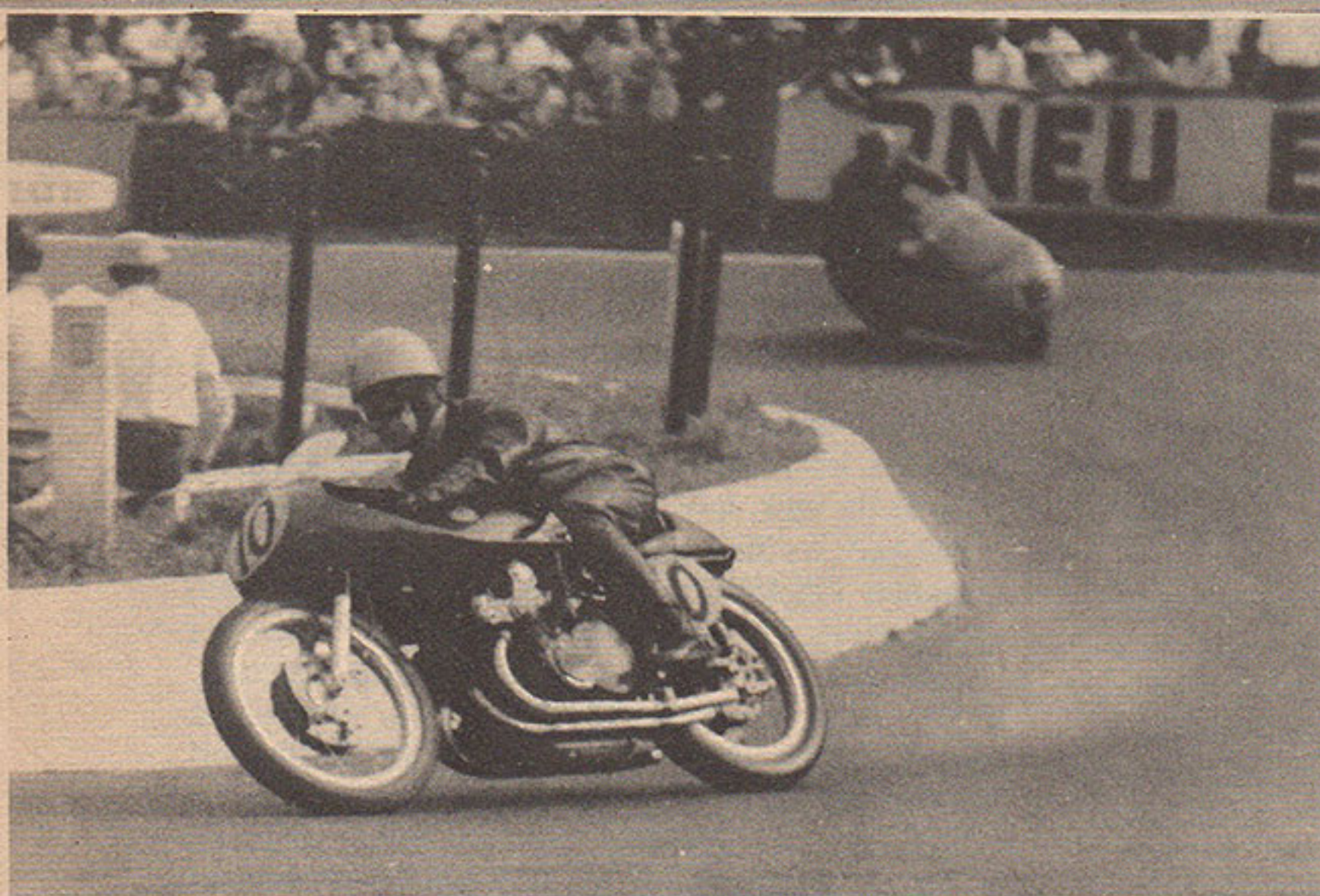
Mac Alpine et Goffin effectuèrent leur course roué dans roué.



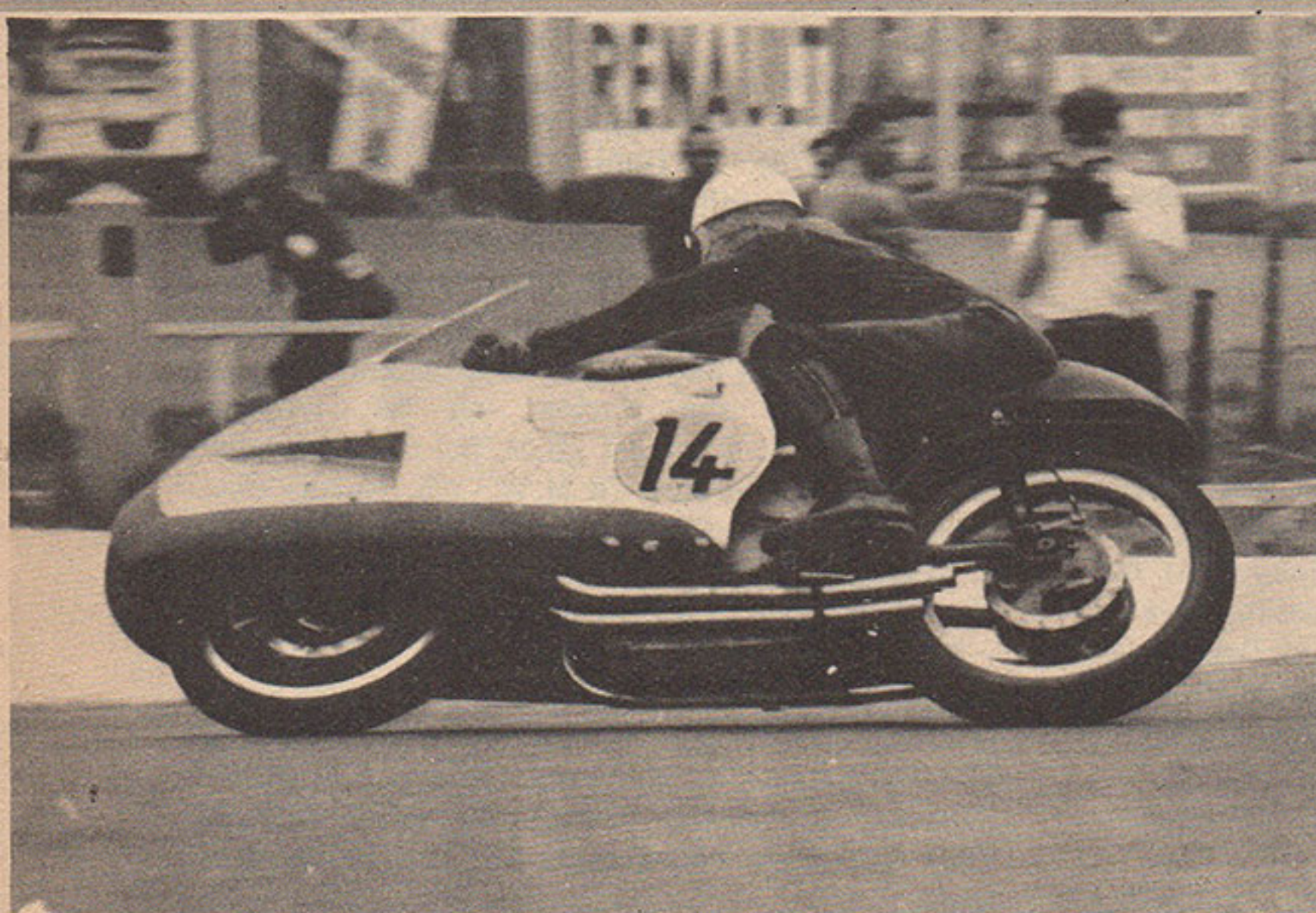
La lutte des privés



Une phase du duel Monneret-Bandirola.



Martin sur Gilera, vient de réussir à doubler Agostini sur Guzzi.



Pierre Monneret qui fit une très belle course, nous montre de façon typique les dessous de sa Gilera.

Au troisième tour, Haldemann s'arrête à Malmédy, cependant que Smith réussit à passer Oliver avant d'entamer le virage de la Source. Vient ensuite, à 20 secondes, un deuxième peloton emmené par Harris.

A Malmédy, l'ordre est le suivant, Noll, Faust et Smith, suivis d'Oliver et de Schneider.

Le public acclame la remontée de Smith et la bagarre pour les premières places est vraiment formidable.

Smith réussit même, au quatrième tour, à passer Faust et les trois premiers sont très près les uns des autres. Oliver a été légèrement lâché, cependant que Schneider est dans sa roue. Harris et Deronne se battent pour la sixième place.

Au virage de la Source, où l'on peut juger facilement les qualités de pilotage, Drion-Stoll (Norton) et Murit-Flahaut (B.M.W.) font une grosse impression et ils virent les plus vites. Il est à penser que leurs machines sont un peu moins rapides, sans cela, ils seraient également dans le lot de tête, leur classe étant indiscutable.

Au cinquième tour, en arrivant à Malmédy, Smith prend la tête, devant Noll, Faust, Schneider et Oliver. Aux Bouaux, Smith a 60 mètres d'avance sur Noll. Oliver a des ennuis et s'arrête au stand. Deronne prend donc la cinquième place.

Smith bat le record du tour en 5' 20" 7/10, soit à la moyenne de 158,703 km/h.

Oliver repart mais est alors dixième.

Au sixième tour, la lutte pour la première place est sévère. Smith et Noll se passent et repassent, mais Smith est obligé de s'arrêter dans la grande côte, ayant débordé dans le virage.

Noll est alors premier, suivi de Schneider, à 35 secondes. Harris qui a fait une fort belle course est à 1' 15" et Drion le suit à 10".

DE BELGIQUE

On apprend qu'Oliver a abandonné à Stavelot.

Et, à la grande stupeur des spectateurs, la course prend fin au septième tour, alors qu'elle en comportait huit.

Cette course a été mouvementée d'un bout à l'autre et il est fort malheureux que Smith ait été victime d'un incident qui l'a privé d'une victoire possible et méritée.

**

Le public, mis en appétit par cette belle course de side-cars, attend impatiemment le départ des 500 cm³. Tout le monde donne Duke comme favori, mais Bandirola et son M.V. ont fait une grosse impression à l'entraînement et l'on s'attend à une belle lutte.

Au départ, Duke qui est en première ligne, a du mal à mettre en route et part bon dernier mais

il remonte très vite et passe déjà cinq concurrents dans la côte de Burnanville.

Il remonte vite, très vite et, à Stavelot, l'ordre est le suivant : Armstrong (Gilera), Bandirola (M.V.), Colnago (Gilera), Pierre Monneret (Gilera), suivi d'Agostini (Guzzi) et Duke (Gilera). Au virage suivant, Duke est déjà cinquième. Les hommes de tête sont très près les uns des autres et Monneret qui est quatrième n'a que 10 secondes de retard sur Armstrong.

Le premier des privés, Mac Alpine (B.M.W.) est en neuvième position, devançant Goffin (Norton) et Martin (Gilera).

Au deuxième tour, à Burnanville, Duke est troisième et Monneret cinquième; au virage suivant, Monneret est troisième, Bandirola quatrième.

Armstrong qui a des ennuis est maintenant huitième et s'arrête à son stand dès la fin du deuxième tour. Il repart avec un demi-tour de retard, mais hélas pas pour longtemps, car nous ne le verrons plus que pendant les trois tours suivants.

Au troisième tour, Duke est en tête à Burnanville; Colnago est à 5 mètres puis viennent Bandirola et Monneret, très près. Passe ensuite, détaché, Agostini. Martin à 200 mètres de retard sur ce dernier; cependant que Goffin pourchasse Mac Alpine pour essayer de lui ravir la huitième place.

Au cours de cette remontée, Duke bat le record du tour à 181,348 km/h. Monneret double Bandirola et est maintenant troisième.

Si le spectacle est passionnant chez les hommes de tête, la lutte chez les privés ne ralentit pas pour autant. En effet, Mac Alpine (B.M.W.), Goffin (Norton) et Storr (Norton) sont dans le même groupe que Pagani (M.V. d'usine) et Milani (Gilera d'usine). Puis vient, tout seul le 32 qui n'est autre que Hearn, sur Norton. Après lui, une autre bagarre où la lutte est encore plus sévère, se déroule entre Brown (Matchless), Aislabie (Norton), Matthews (Norton) et Texidor (Norton). Puis un troisième groupe composé de Hempleman, Davey, Heath, Wheeler, Grant, Cook.

Au sixième tour, Duke a trois secondes d'avance sur Colnago et vingt-deux sur Monneret. Bandirola a trois secondes de retard sur notre champion.

Les places restent les mêmes jusqu'au neuvième tour où Agostini lâche légèrement Martin. Pagani s'arrête. La lutte entre Grant et Hempleman est sérieuse.

En passant au virage de la Source, la machine de Milani fait un bruit bizarre et l'on n'est pas étonné de le voir s'arrêter à son stand.

Au dixième tour, Duke se détache nettement. En effet, il double un peloton avant le virage de la Source et ne peut être suivi par Colnago qui ne pourra commencer à doubler qu'en passant devant les tribunes. Monneret précède de peu Bandirola qui, pour le rattraper, prend des risques et c'est certainement la plus belle partie du spectacle qui se déroule sous nos yeux.

Martin est dans le sillage d'Agostini. Mac Alpine et Goffin passent ensemble.

Duke porte le record du tour à 184,374 km/h,

mais sa machine n'en peut plus et il est obligé de stopper.

Colnago prend donc la tête et, au onzième tour, il a 20 secondes d'avance sur Monneret, toujours suivi de Bandirola. Les Belges sont déchainés. Martin passe Agostini avant la source mais freine trop tard et est obligé de prendre le virage très large, cependant qu'Agostini repasse à l'intérieur.

Au douzième tour, Bandirola roule au ralenti et s'arrête. Au virage de Stavelot, Agostini a 2 secondes d'avance sur Martin et on apprend que le Néo-Zélandais Collett et le Belge Nicolas se sont accrochés à cet endroit. Ils tombent mais sans trop de mal.

Goffin réussit à passer Mac Alpine et devient premier des privés. Il y a deux Belges dans les cinq premiers, chose qui ne s'était pas vue depuis longtemps. Inutile de dire que le public (en majorité belge, bien sûr!) trépigne.

Au treizième tour, Colnago a 30 secondes d'avance sur Monneret. Mac Alpine s'arrête.

Au quatorzième tour, Martin ravit la troisième place à Agostini et la fin de la course arrive dans cet ordre, les cinq premiers ayant doublé tous les autres.

* * *

Voici ci-dessous les résultats et il faut remarquer que tous les records ont été battus, aussi bien les records du tour, que les records moyenne générale.

350 cm³. — Meilleur tour : Lomas (Guzzi) 4' 53", moyenne 173,488 km/h. (Précédent record, Amm sur Norton, en 53, 4' 58" soit 170,577 km/h.)

Side-cars. — Meilleur tour : Smith (Norton), 5' 20" 7/10, moyenne 158,703 km/h. (Précédent record, Oliver (Norton), en 54, 5' 30" 3/10, soit 153,896 km/h.)

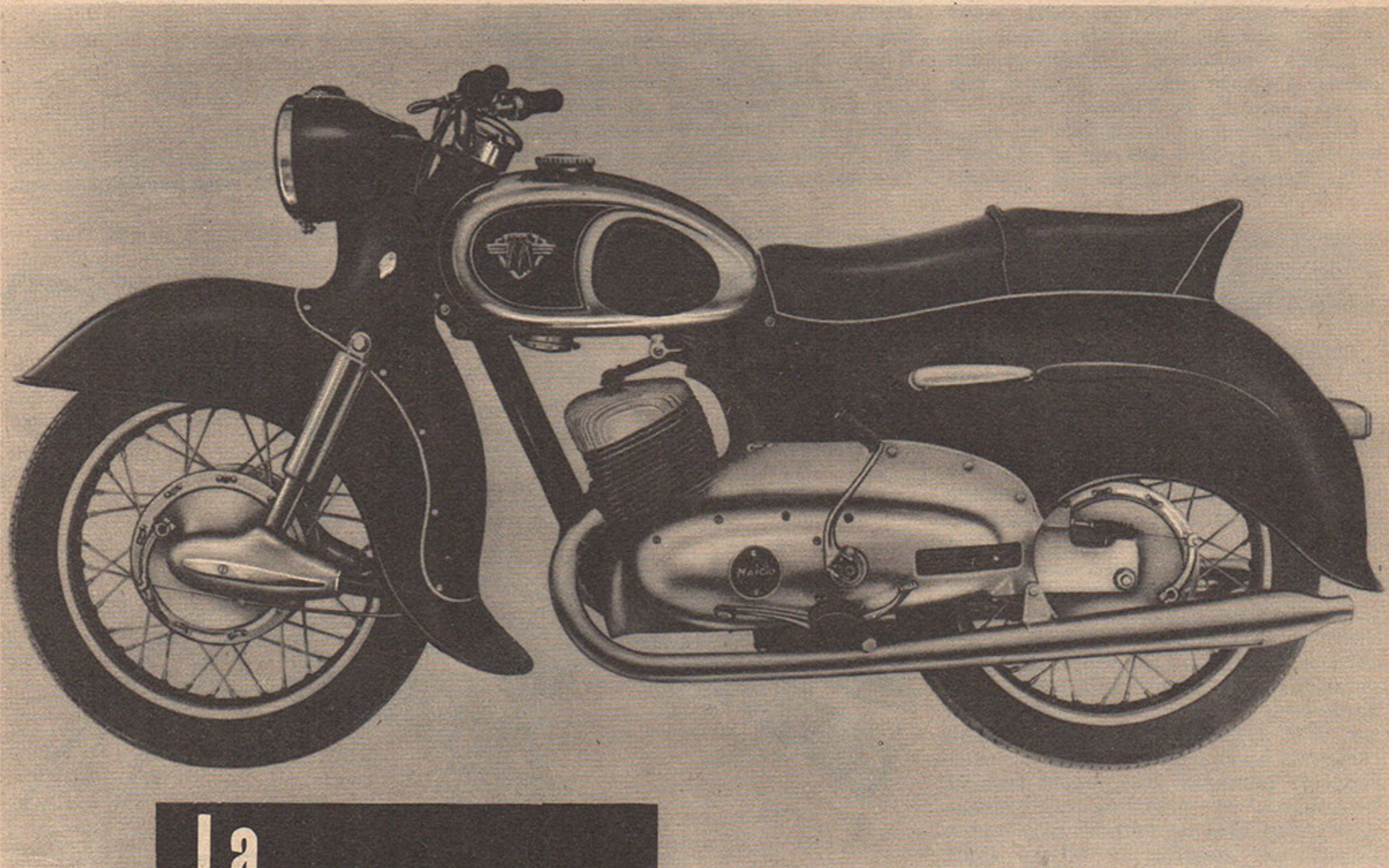
500 cm³. — Meilleur tour : Duke (Gilera), 4' 35" 7/10, moyenne 184,374 km/h. (Précédent record, Duke (Gilera) en 53, 4' 41", 180,896 km/h.)

CLASSEMENT GÉNÉRAL :

350 cm³. — 1. Lomas (Guzzi), 155,520 km en 54' 47" 7/10 à la moyenne de 170,073 km/h. (Ancien record Anderson, sur Guzzi, en 53, moyenne 168,073 km/h). 2. Hobl (D.K.W.). 3. Campbell (Norton); 4. Sandford (Guzzi); 5. Colombo (Guzzi); 6. Bartl (D.K.W.); 7. Baltisberger (N.S.U.); 8. Goffin (Norton); 9. Ahearn (Norton); 10. Heath (A.J.S.).

Side-cars. — 1. Noll (B.M.W.), 98,840 km en 38' 21" 2/10 à la moyenne de 154,625 km/h (ancien record Oliver sur Norton, en 54, moyenne 151,753 km/h). 2. Faust (B.M.W.); 3. Schneider (B.M.W.); 4. Deronne (B.M.W.); 5. Harris (Norton); 6. Drion (Norton); 7. Murit (B.M.W.); 8. Camathias (B.M.W.); 9. Masuy (Norton); 10. Vervroegen (Norton), etc.

500 cm³. — 1. Colnago (Gilera), 221 km en 1 h 10' 59" 1/10, à la moyenne de 179,023 km/h. (Ancien record par Milani, en 53, moyenne 177,032 km/h.) 2. Monneret (Gilera); 3. Martin (Gilera); 4. Agostini (Guzzi); 5. Goffin (Norton). Tous les autres concurrents sont au moins à un tour.



La MAICO Taifun 400^{cm³}

**LA MACHINE VUE
PAR LE CONSTRUCTEUR**

***Machine
de tourisme rapide
assurant une grande
protection du pilote***

Vitesse : 135 km/h

***Consommation :
3,6 litres aux 100 km***

B IEN que pratiquement inconnues en France, les productions de la Firme Maïco jouissent d'une grande popularité chez nos voisins d'outre-Rhin. En 1926 Ulrich Maisch fondait une Société (Maisch & Co = Maico) construisant des bicyclettes. Cinq années plus tard, les deux fils du fondateur reprenaient l'affaire en main et bientôt ils commencèrent la construction de motocyclettes. Au début, les motos Maïco étaient équipées de moteurs Sachs et Jlo. En 1939, la Société occupait les nouveaux locaux de Pfaeffingen, siège de l'usine actuelle.

Après la dernière guerre l'usine fut partiellement démontée et c'est à ce moment que l'on commença à dessiner un moteur à l'usine de Pfaeffingen. Cette première machine fut une 125 cm³ deux-temps montée dans un cadre à double berceau. En 1950, Maïco produisait 5.600 motocyclettes. En 1951, on compte 8.900, tandis qu'en 1952, la production avait triplé. Depuis ce temps les machines sortant des usines Maïco n'ont cessé d'être améliorées ce qui confirme une fois de plus que la compétition est payante : depuis plusieurs années Maïco participe officiellement à toutes les épreuves de régularité, trial, moto-cross, etc. La Maison allemande est représentée dignement aux Six Jours Internationaux. Signalons que M. Ulrich Pohl, coureur bien connu et membre

de la Commission sportive de la Fédération allemande, est un des piliers de la maison.

L'usine actuelle, si elle n'est pas très grande (650 employés) recèle toutefois quantité de finesse technique. Lors de notre visite à Pfaeffingen nous avons pu voir les machines ultra-modernes destinées notamment à l'usinage des pièces d'alliage léger constituant une bonne partie de la Taifun.

La Taifun est construite en deux modèles, à savoir : 350 cm³ et 400 cm³. Cette dernière cylindrée est justifiée

par la législation allemande qui prévoit les mêmes impôts pour ces deux cylindrées, les catégories allant de 100 en 100 cm³. Étant donné la popularité du sidecar en Allemagne, bien des pilotes profitent ainsi des 50 cm³ supplémentaires. A l'époque où nous prenions possession de notre machine d'essai il n'y avait pas de 350 cm³ disponible et nous dûmes nous contenter de cette cote mal taillée qu'est une 400 cm³ en France. Le constructeur de cette machine, M. Fischer a résolument rompu avec la construction traditionnelle.

Le guidon « deux pièces » est remarquablement net.

PARTIE CYCLE

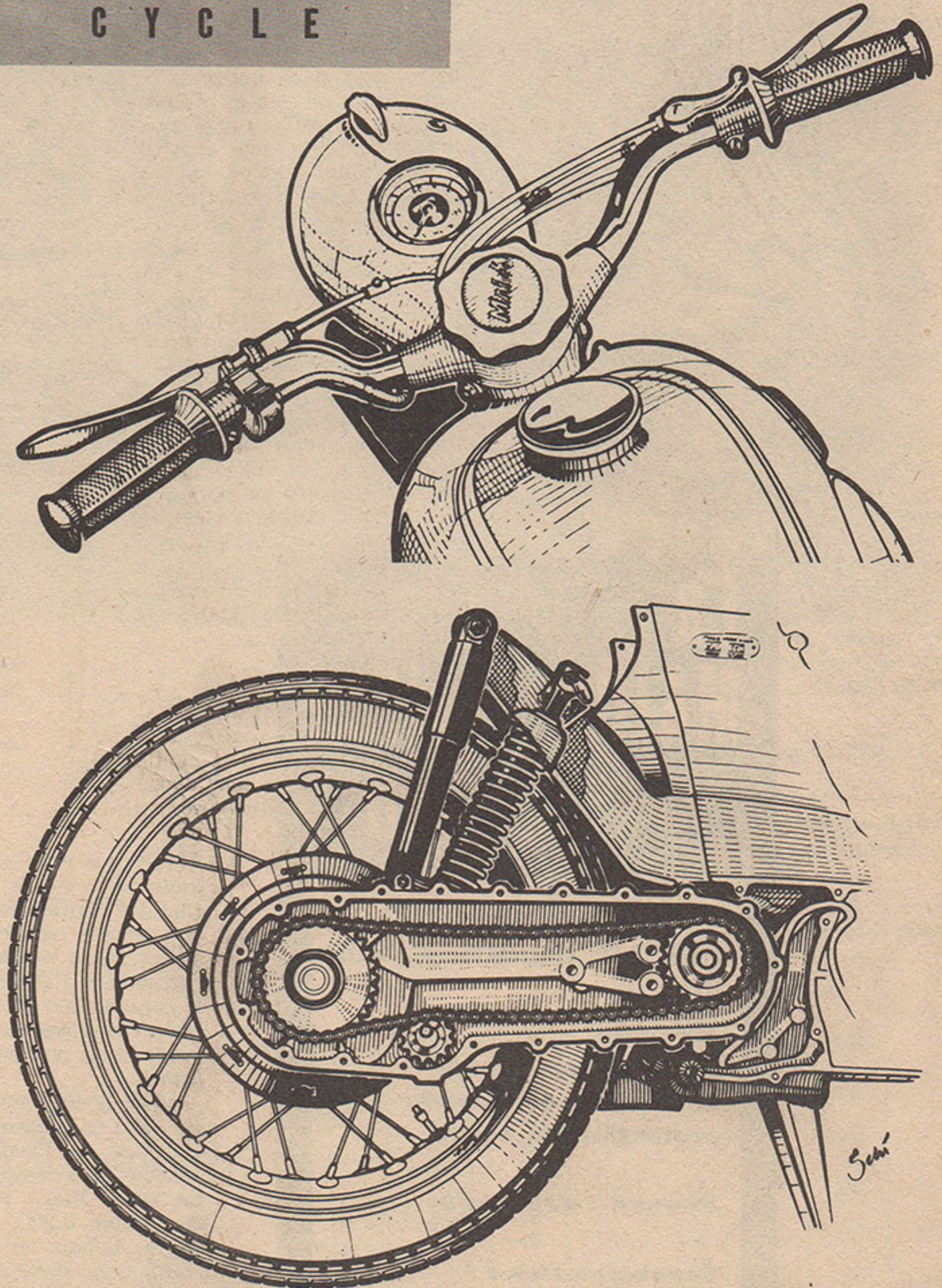
Constituée par une pièce maîtresse centrale en alliage léger coulé et de deux tubes reliant le bloc-moteur à la tête de direction. L'énorme bloc-moteur fait donc partie intégrante de la partie cycle. Le garde-boue arrière supportant le siège double confortable fait un ensemble homogène avec la pièce maîtresse du « cadre ». La fourche avant, du type oscillant donne au premier abord l'impression d'une certaine lourdeur. Une pièce en alliage coulé part de la tête de direction vers le bas et comporte à son extrémité inférieure les paliers de l'articulation des deux bras de la fourche. Le garde-boue en forte tôle est boulonné sur cette pièce en alu. Cette dernière comporte également la fixation des deux éléments élastiques comprenant ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques. Les bras de fourche reçoivent à l'avant une coquille en alliage léger cachant la fixation inférieure des amortisseurs. La fourche arrière est également du type oscillant, la suspension est assurée par deux ressorts hélicoïdaux et un unique amortisseur hydraulique sur le côté droit. Cet amortisseur séparé se justifie par une accessibilité plus grande et un prix de revient moindre.

Détail important : la fourche arrière pivote autour de l'axe du pignon de sortie de boîte ce qui détermine une tension de chaîne toujours constante.

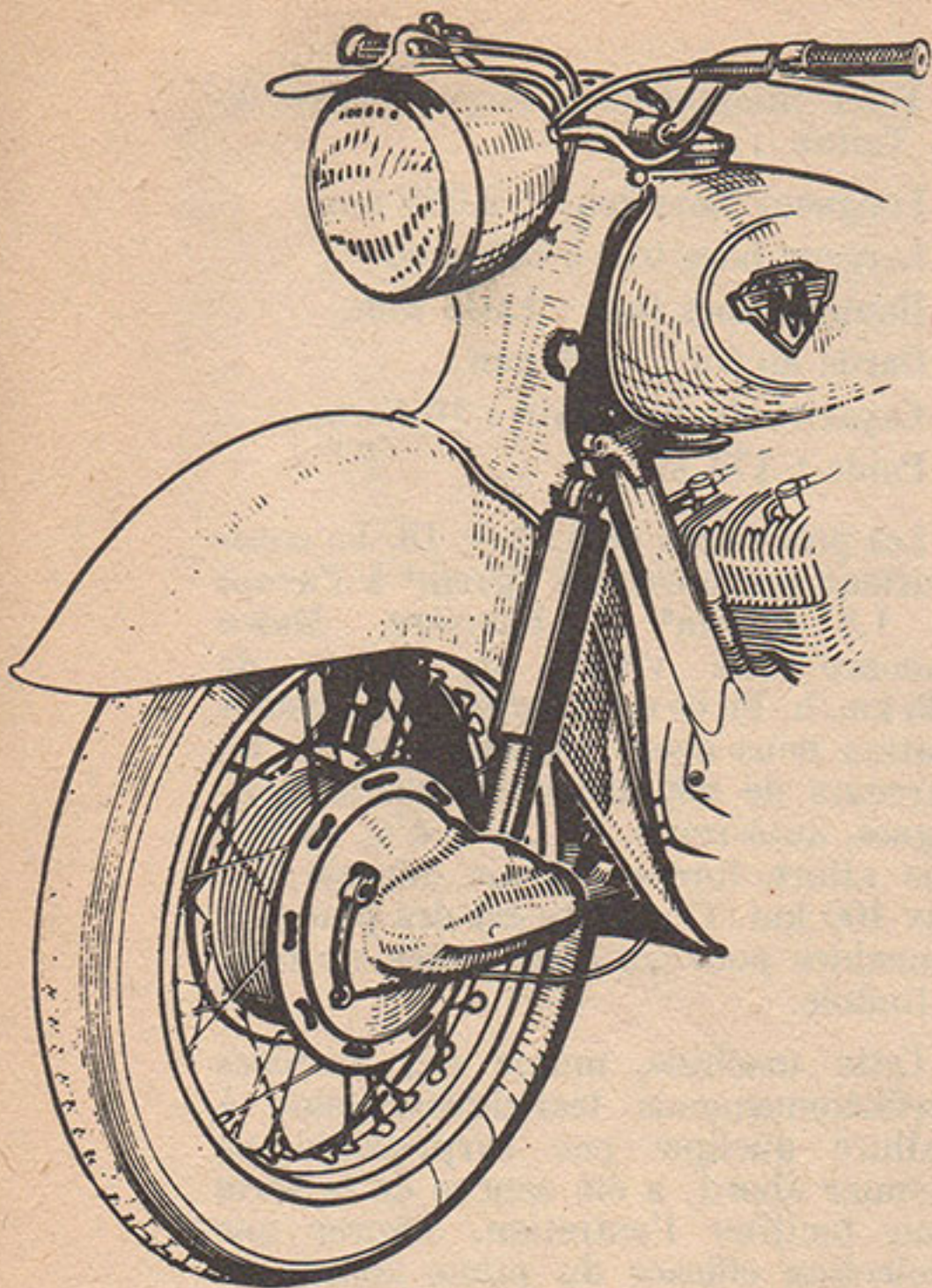
Un levier dépassant du côté droit du carénage permet d'actionner deux ressorts supplémentaires durcissant la suspension arrière pour le transport d'un passager.

La fourche avant a une course de 100 mm, tandis que la suspension arrière a un débattement de 90 mm. Les deux suspensions sont montées sur Silentbloc.

La chaîne de transmission finale (chaîne Duplex) fonctionne dans un carter étanche en aluminium coulé qui fait office de bras de fourche. Un pignon monté sur excentrique sert de tendeur. Selon la tendance actuelle, les roues sont de 18" et comportent des moyeux-freins en alliage léger de dimensions impressionnantes. En effet, les tambours ont un diamètre de 200 mm, et



Détails de la suspension arrière dont le bras droit fait office de carter de chaîne étanche. Remarquez l'amortisseur séparé du ressort



La fourche avant oscillante : allure inhabituelle, mais très efficace.

les garnitures une largeur de 40 mm. Les moyeux comportent huit fortes nervures disposées en étoile empêchant ainsi toute déformation du tambour. Signalons également que les roues sont interchangeables. La Maïco comporte une béquille centrale ainsi qu'une béquille latérale très pratiques étant donné le poids relativement élevé (170 kg). Un coffre à outils très spacieux se trouve au-dessous de la selle. Ce coffre est verrouillé par la clef de l'antivol de direction. Autres détails intéres-

sants : les repose-pieds du passager éventuel pivotent autour de leur attache et rentrent entièrement dans le bloc-moteur en cas de non-utilisation. Mentionnons de même la commande du frein arrière par câble, la traction étant assurée non pas par ce dernier, mais par sa gaine.

Le guidon est en deux parties bloquées par une vis de chaque côté. Cela permet le cas échéant, de ne remplacer qu'un seul côté et facilite l'ajustage du guidon pour une position « racing ».

B L O C M O T E U R T R A N S M I S S I O N S

Le moteur de cette machine est un deux temps deux cylindres à balayage Schnurle. L'alésage est de 65 mm pour 59,5 mm de course, ce qui nous donne une cylindrée exacte de 394 cm³. Le rapport volumétrique est assez élevé, à savoir : 1 : 8. Le constructeur annonce une puissance de 23 ch à 5.200 t/mn. Le vilebrequin est monté sur quatre roulements à billes. Le graissage des roulements est assuré par un système de circulation à partir de la boîte de vitesses. L'embellage et le piston sont graissés par mélange.

Le carburateur est un Bing de 26 mm de diamètre de passage des gaz. Les derniers modèles sont montés avec le Bing à starter. Le volet d'air est actionné par une manette au guidon. Ce carburateur est invisible extérieurement : il est placé au fond de la pièce maîtresse du cadre qui forme ainsi un puits profond, dans lequel l'air est évidemment tranquilisé. On aurait tendance à traiter cette disposition d'inaccessible mais un essai rapide nous démontre le contraire. La machine est vendue avec un excellent outillage qui permet un démontage instantané. L'allumage est assuré par batteries de 6 V, 8 A. Cette batterie est rechargée par une dynamo Noris débitant 60 W. La batterie est invisible de l'extérieur mais en dévissant deux boulons dans le carter droit on soulève un petit couvercle qui permet de sortir aisément la batterie.

L'écartement des vis platinées du rupteur doit être de 0,3 à 0,4 mm. Le réglage peut être effectué facilement par une petite tôle excentrique. L'avance à l'allumage doit être de l'ordre de 3,2 à 3,3 mm avant le point mort haut. Il est possible de mettre le moteur en marche sans batterie en poussant la machine. Il faut pour cela débrancher la conection batterie-borne, c'est-à-dire la masse. Cette installation électrique assure, outre l'allumage, l'éclairage du projecteur de 160 mm de diamètre, la veilleuse, le feu rouge et l'éclairage du compteur. Ce dernier comporte un indicateur de vitesses actionné par câble indiquant précisément le rapport enclenché. L'éclairage du compteur étant forcément assez faible on lit difficile-

ment les chiffres de cet indicateur pendant la conduite nocturne. Afin de palier à cet inconvénient, chaque chiffre apparaît sur un fond de couleur différent et ces couleurs sont faciles à distinguer à la lueur de l'éclairage du compteur.

Le constructeur préconise l'emploi de bougies d'un degré thermique de 240 ou 260.

L'embrayage est à disques multiples et fonctionne dans l'huile. Les premiers modèles possédaient un embrayage automatique et un dispositif de roue libre ; ces solutions ont dû être abandonnées car elles font l'objet de plusieurs brevets. La garde à la commande de l'embrayage est réglée par un écrou molleté. Quand celui-ci est arrivé à fin de course, on peut procéder à un réglage par vis et contre-écrou sur le côté gauche du bloc-moteur. Il faut pour cela dévisser la petite plaquette-macaron.

La boîte de vitesses fait bloc avec le moteur. Elle est à quatre rapports commandés par sélecteur au pied. Les deux arbres de la boîte sont montés sur roulements à billes. La boîte doit contenir un litre et demi d'huile moteur.

Le niveau d'huile dans le bloc-moteur est visible entre deux nervures après démontage du couvercle-macaron sur le carter gauche. La vérification ne peut être entreprise qu'après 1/4 d'heure d'arrêt de la machine afin de permettre au niveau d'huile de s'égaliser entre la boîte de vitesses et l'embrayage, ces deux carters communiquant par un canal commandé par le sélecteur. Signalons que la transmission primaire se fait par engrenage à tailles hélicoïdales. Le rapport est de 1 : 2,719. Les quatre rapports finaux sont les suivants :

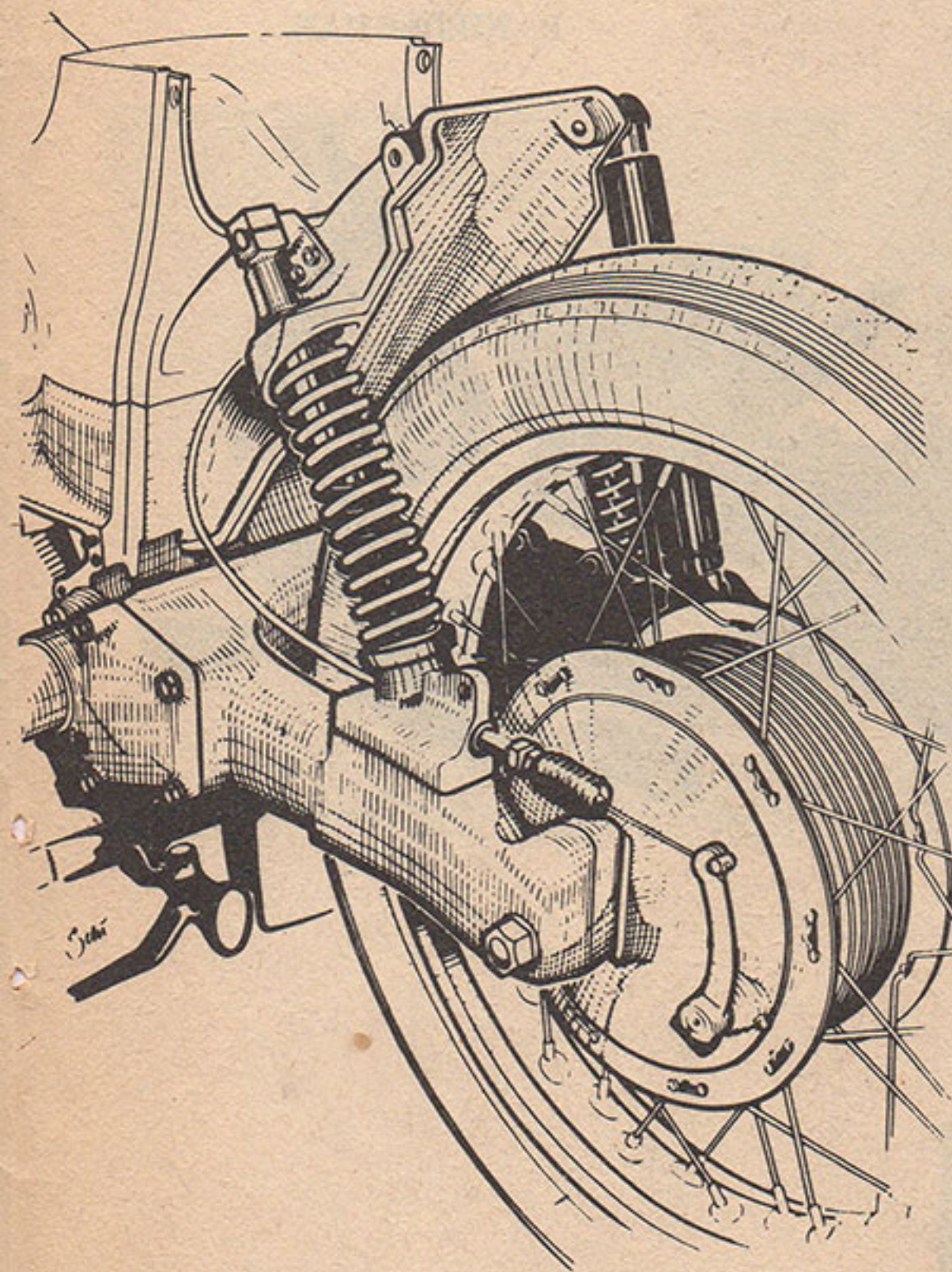
$$1^{\text{re}} = 16,66 : 1.$$

$$2^{\text{e}} = 9,90 : 1.$$

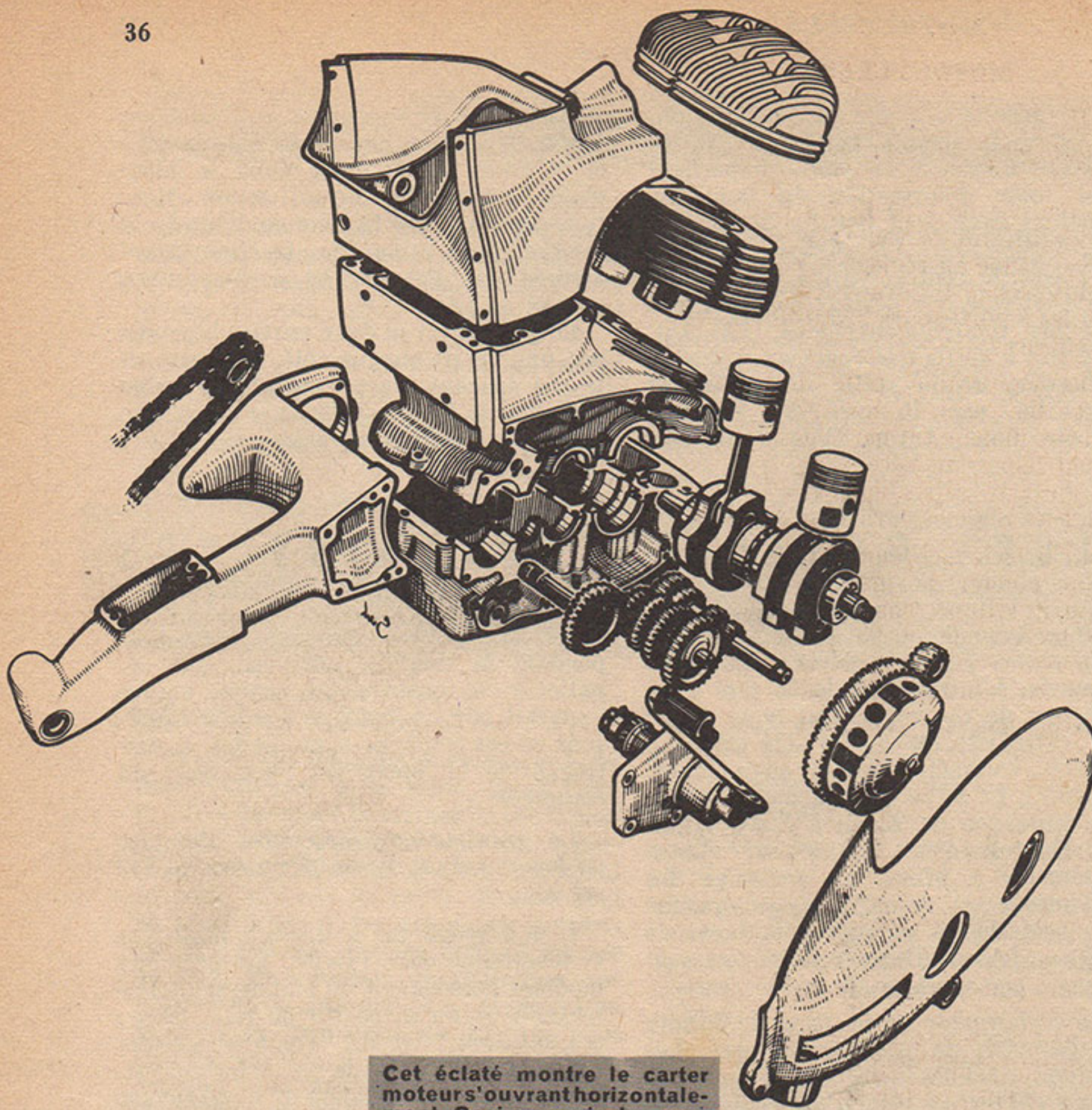
$$3^{\text{e}} = 6,76 : 1.$$

$$4^{\text{e}} = 5,31 : 1.$$

La transmission secondaire se fait par une chaîne Duplex de 88 maillons. Le rapport de transmission finale est de 1,45 : 1, soit 20 : 29 dents.

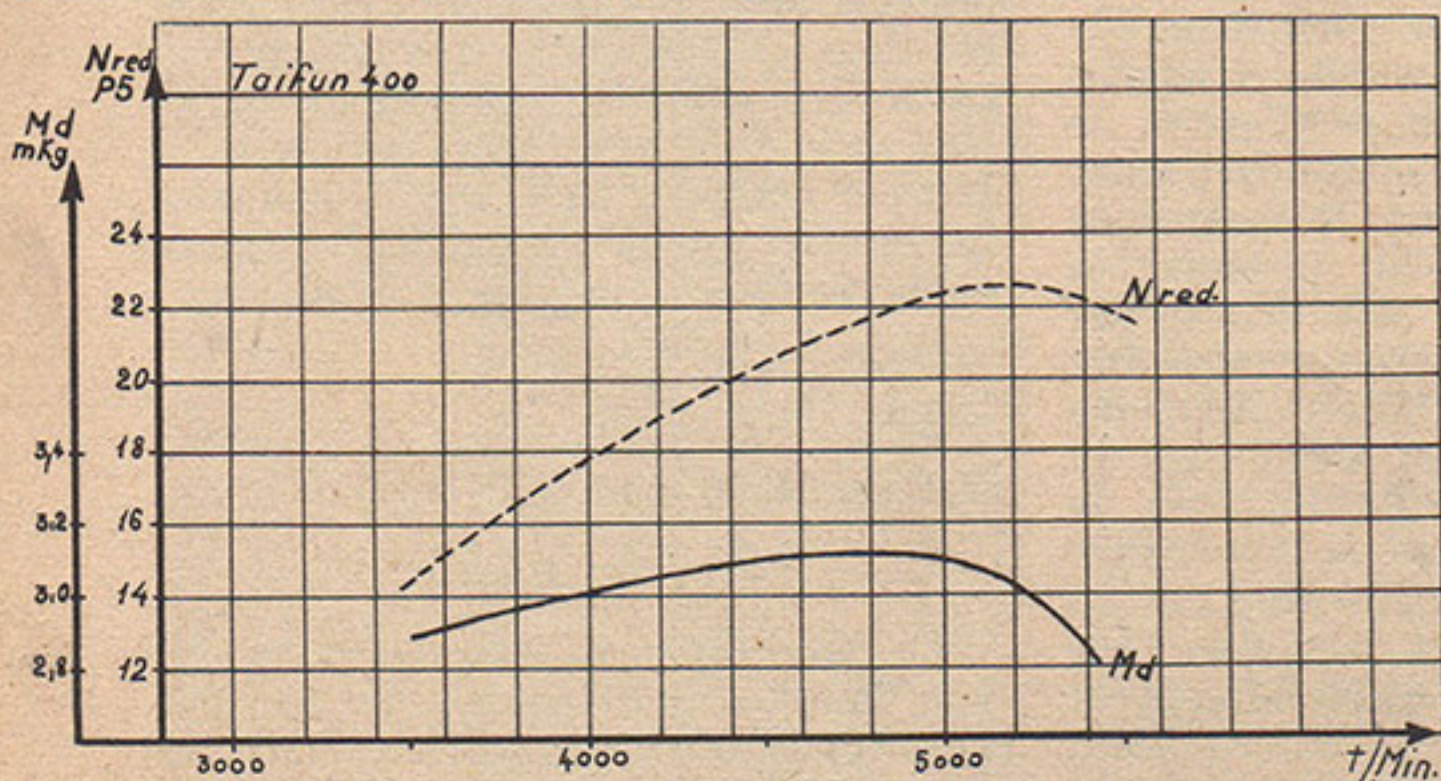


de suspension ainsi que le pignon tendeur de chaîne.



Cet éclaté montre le carter moteurs'ouvrant horizontalement. Ceci a permis de construire un vilebrequin d'une robustesse exemplaire.

Malgré un aspect imposant, la Maico n'est pas tellement lourde. Voici l'explication : toutes les pièces représentées sont en alliage léger.



Ci-dessus les courbes qui nous ont été fournies par le constructeur.

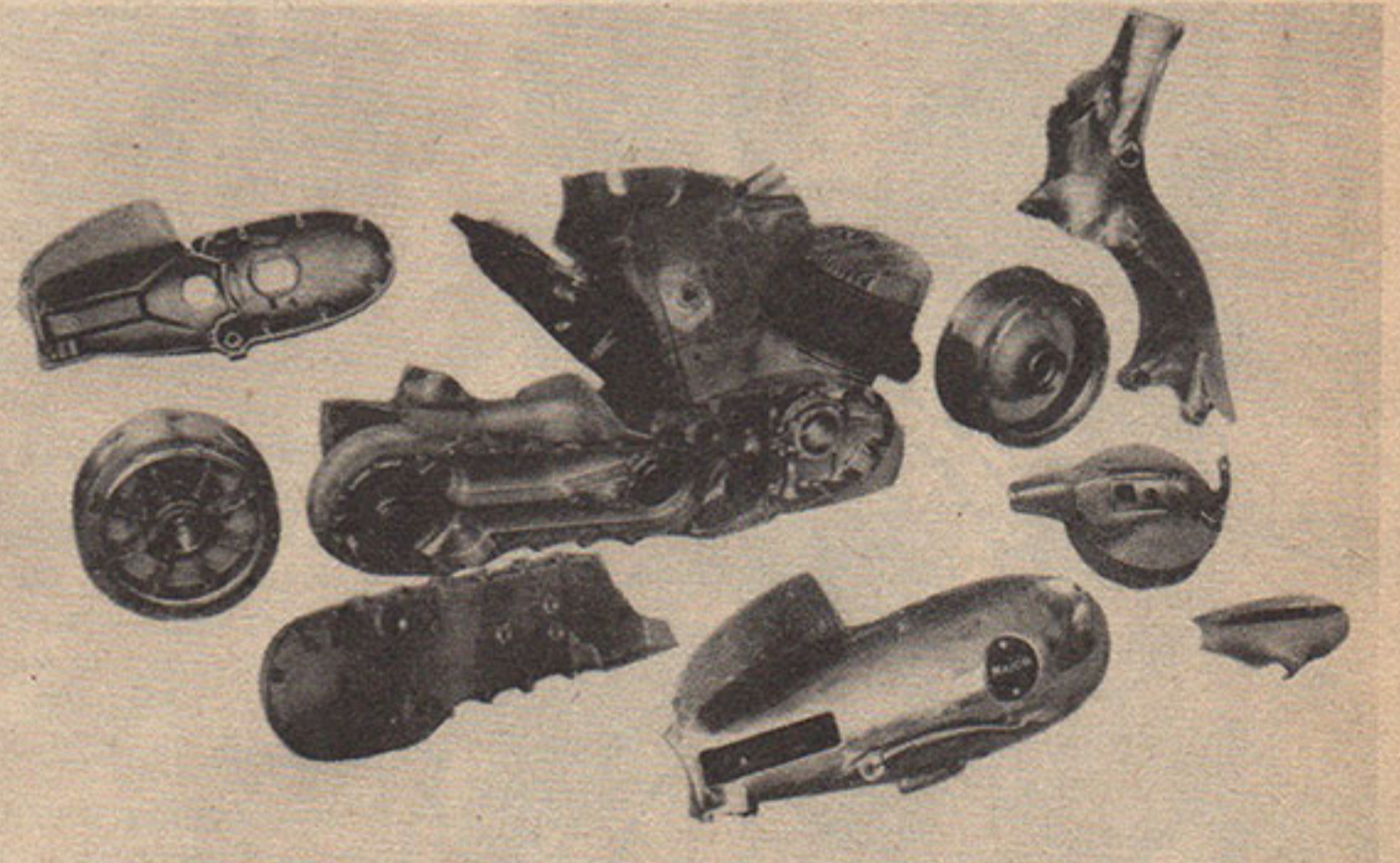
Voici maintenant quelques cotes de la Taifun :

Longueur hors tout : 2.050 mm.
 Largeur hors tout : 650 mm.
 Hauteur hors tout : 1.040 mm.
 Garde au sol : 160 mm.
 Capacité du réservoir : 16 litres.
 Poids : 170 kg.

Les pneus sont de $3,50 \times 18$. Le constructeur préconise $1,6 \text{ kg/cm}^2$ à l'avant et $1,8 \text{ kg/cm}^2$ à l'arrière. Maico annonce une vitesse de pointe de 135 km/h. En ce qui concerne la consommation nous avons constaté que sur un parcours de 800 km comprenant montagnes, auto-route, etc., elle n'a, malgré une allure forcée, jamais dépassé 5 l aux 100 km. Ce chiffre est des plus raisonnables pour un deux-temps de cette cylindrée.

Cette machine, munie des derniers perfectionnements techniques, mais à l'allure quelque peu surprenante au premier abord, a été conçue de la sorte pour faciliter l'entretien, assurer une protection efficace du pilote contre les projections d'eau, de boue ou d'huile, et enfin pour obtenir une ligne agréable et nette, aussi aérodynamique que possible.

P. NIEDERMAN.



La Maïco Taifun bouscule les normes habituelles de la conception motocycliste de série. La ligne surprend un peu de par l'emploi intensif de l'alliage léger.

A l'usage, il faut noter une grande propreté jointe à une facilité de nettoyage peu courante. On ne trouve pratiquement que des surfaces lisses et grâce à l'emplacement du carburateur, le lavage au jet reste la solution la plus facile.

En manipulant la machine on découvre deux béquilles très pratiques. La première, latérale, s'enclenche vers l'avant avec la pointe du pied. La seconde, centrale, est actionnée au pied également, mais avec l'aide, en plus, d'une généreuse poignée solidement fixée à la carrosserie, ce qui facilite la mise sur pied.

Sous la selle biplace nous trouvons un grand coffre fermant à clef contenant un outillage complet.

La machine que nous possédons, grâce à l'amabilité de notre ami Christophe, est parfaitement rodée. La mise en route par le kick repliable est instantanée. A froid comme à chaud le moteur n'est jamais réticent, il émet un son d'échappement particulièrement sympathique, surtout à l'accélération.

Nous formulerons quelques critiques concernant la position : un peu haute et surtout le repose-pied trop en arrière. Cet emplacement est motivé sur un flat-twin, les cylindres latéraux obligeant le recul des jambes, mais pas dans le cas d'une machine normale.

A droite la pédale de frein est d'une dimension ridicule et ne tombe pas automatiquement sous la pointe du pied comme sur une machine anglaise. A gauche la double pédale de sélecteur souffre également du manque de dimensions. En conduite solo, il est facile de trouver sa place en se reculant légèrement mais en duo on est obligé d'adopter l'emplacement normal.

L'embrayage ne colle pas et l'accélération est franche. Le billage des vitesses est assez ferme mais précis. Un peu lourde au ralenti, la Maïco devient maniable aux vitesses plus élevées. Autostable, il faut résolument la commander pour virer. La tenue de route qui est impeccable en ligne droite autorise toutes les fantaisies en virages et en courbes, la machine ne bouge absolument pas à n'importe quelle inclinaison ; la position des tubes et des silencieux est

calculée pour laisser toute latitude à ce sujet.

La fourche de type Earles boit toutes les inégalités de la route ; la suspension arrière, même au réglage le plus souple, est plus sèche. A l'avant comme à l'arrière, les amortisseurs hydrauliques sont très efficaces.

Dans l'ensemble cette 400 cm³ a plutôt des aspirations sportives. La souplesse moteur est moyenne ; 50 km/h en quatrième sont nécessaires pour pouvoir reprendre sans cliqueter. Par contre, monter les régimes devient un vrai régal.

Pour tirer le meilleur parti du moteur, il faut monter la première vitesse à 40 km/h (vitesse compteur), 70 km/h pour la seconde et 95 km/h pour la troisième. Avec cette méthode nous avons obtenu les résultats suivants :

200 m départ arrêté : 11", soit une

RÉSULTATS DE L'ESSAI

Temps chaud, vent 5 à 8 m/s.

Piste de vitesse, 2.548 m :

1 tour lancé position touriste : 1'13",
moyenne 125,666 km/h.

1 tour lancé position allongée : 1'8",
moyenne 134,906 km/h.

Circuit routier, 9.181 m :

Meilleur tour : 5'42" 4/5, moyenne
96,420 km/h.

Accélération :

200 m départ arrêté : 11", moyenne
65,41 km/h.

300 m départ arrêté : 14" 3/5, moyenne :
73,98 km/h.

400 m départ arrêté : 18", moyenne :
79,99 km/h.

Freinage :

De 50 km/h à l'arrêt complet : ac-
tion sur les deux freins, 9,50 m.

moyenne de 65,41 km/h, les quatre rapports sont utilisés.

300 m départ arrêté : 14" 3/5, moyenne
73,98 km/h.

400 m départ arrêté : 18", moyenne
79,99 km/h.

Comme on le voit, l'accélération est particulièrement brillante. Nous nous rapprochons sur le 200 m des temps de la Shooting Star qui est une 500 cm³ particulièrement rapide.

La Taïfun fut longuement essayée sur la route sur une distance de près de 3.000 km ; malgré des bougies froides (280° thermique) nous n'avons jamais effectué un démontage pour nettoyer.

A Montlhéry, le tour de piste en position normale fut accompli en 1'13", soit 125,666 km de moyenne. Un deuxième tour en position effacée donna 1'8", moyenne 134,906 km. A cette allure la machine se comporte impeccablement ; il est possible de « rester à la corde » en inclinant la machine.

Le circuit routier vint confirmer cette bonne impression. Le seul tour accompli le fut en 5'42" 4/5, soit à la moyenne de 96,420 km/h. La fermeture imminente du circuit nous empêcha d'améliorer ce temps, néanmoins, une telle moyenne classe déjà la Maïco parmi les machines d'élite. Le freinage est puissant, les moyeux-freins de 200 mm ne sont pas étrangers à cette qualité. Ils accusent cependant un léger glissement aux hautes allures. Sur la base spéciale l'action des deux freins nous arrête en 9,50 m à 50 km/h.

A part la position, il est difficile de retenir des défauts contre la Taïfun. Sa ligne paraît un peu lourde mais vu le kilométrage accompli sur les routes, de nombreuses discussions ont eu lieu, entre admirateurs et détracteurs, les avis sont très partagés. D'ailleurs la protection est excellente et même les essais de vitesse n'ont accusé aucun suintement d'huile.

D'autre part, la conception moteur-châssis poutre s'avère intéressante par sa netteté, sa robustesse ainsi que par l'accessibilité des organes courants. La tenue de route, comme nous l'avons déjà dit, est excellente. Le freinage et le confort vont de pair. La vitesse de pointe et les accélérations font de la Maïco une redoutable routière. Contrairement aux deux-temps de faible cylindrée, ce 400 cm³ consomme d'une façon très raisonnable. En effet, sur le parcours Pfaeffingen-Paris, 650 km environ, la consommation moyenne fut de 5 l aux 100 km en utilisant les possibilités de la machine. Comme on le voit, cette machine aux caractéristiques hardies s'avère très au point. Elle doit reprendre le flambeau allumé autrefois par la Scott, les amateurs de deux-temps trouveront dans la Taïfun une machine qui comblera leurs vœux.

A. NEBOUT.

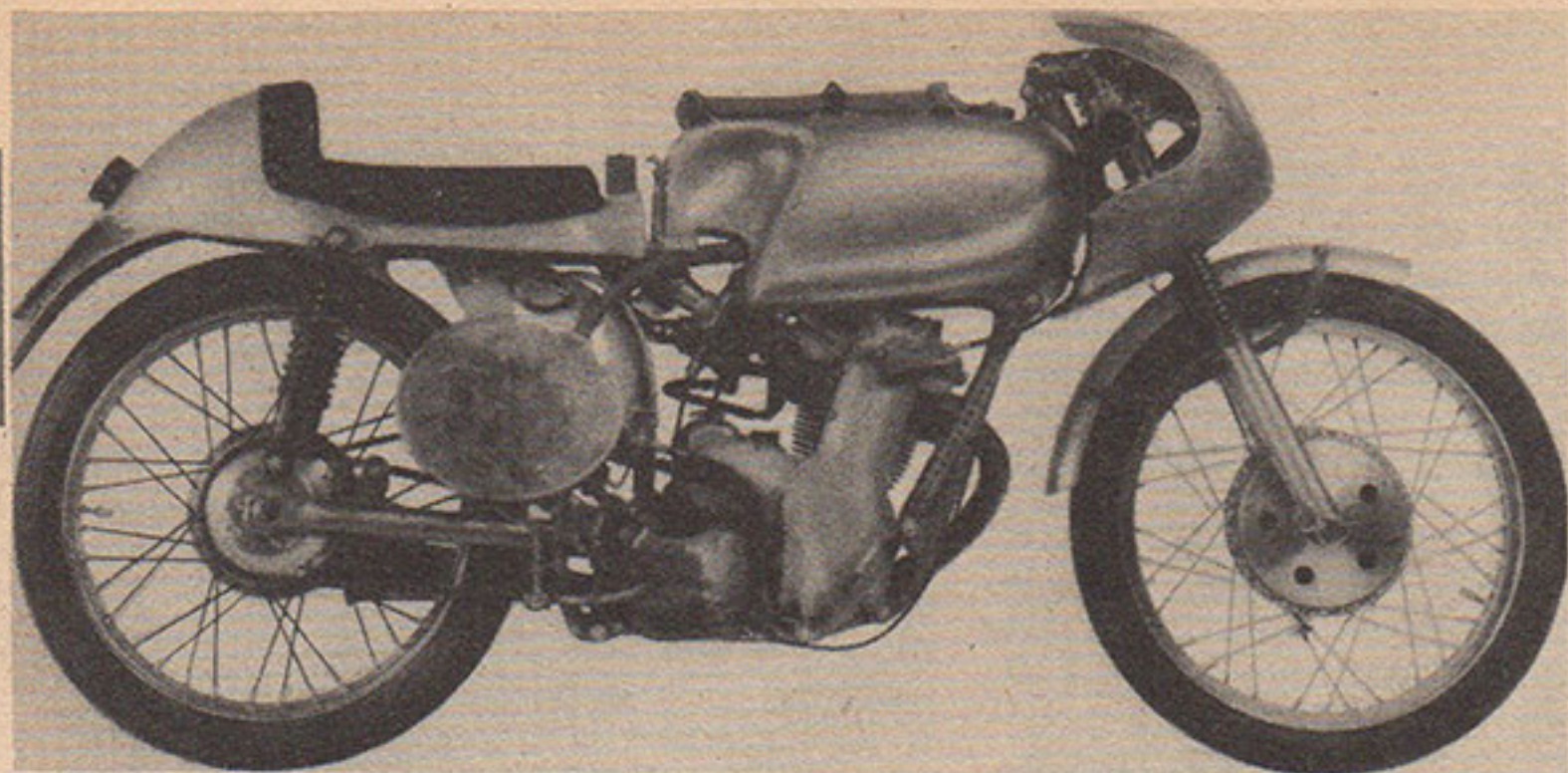
CONCLUSIONS

AVANTAGES

- Bonne tenue de route.
- Bonnes performances.
- Netteté, propreté.
- Consommation raisonnable.

DÉFAUTS

- Manque de maniabilité à faible allure.
- Position peu agréable.



Réservées aux pilo

POURQUOI les pilotes doivent-ils être milliardaires direz-vous, alors que chaque dimanche ou à peu près nous rencontrons de braves gars qui alignent sur des circuits des machines qui possèdent quelques chevaux? Nous pensions comme vous, mais à la vue de certaines homologations de machines sport italiennes, nous avons pensé rêver.

Avant de vous donner la description technique de ces machines nous voulons vous en communiquer les prix. En les lisant ils vous paraîtront extravagants, mais croyez-nous, ils sont « malheureusement » exacts :

type B

175 cm ³ double arbre M. V. Agusta	2.980.000 liras
175 cm ³ double arbre M.V. Agusta	2.900.000 liras
125 cm ³ double arbre M. V. Agusta	2.700.000 liras
125 cm ³ double arbre, carénée Mondial	2.100.000 liras
175 cm ³ double arbre Morini	1.900.000 liras

Mais oui vous avez bien lu et aucun zéro

n'a été ajouté. Nous nous demandons vraiment qui pourra se procurer ces machines qui sont, répétons-le, du type « sport ».

A notre avis seulement les maisons constructrices pourront aligner des équipes officielles pilotant ces engins, et jamais un privé ne pourra se permettre une telle dépense. Est-ce là ce qui s'appelle défendre le sport motocycliste et le mettre à la portée des éléments doués? Nous ne le pensons pas.

Nous pensons, au contraire, que les maisons fabricantes des motos ont trouvé dans le règlement des machines sport conçu par la Fédération italienne la possibilité de faire passer comme « sport » des engins qui sont, en effet, « compétition », et étant donné que le règlement impose de construire au minimum 50 exemplaires pour chaque type de moto sport, avec la déclaration préventive du prix de vente, les maisons ont fixé les prix à un niveau tel que aucun « privé » ne pourra jamais l'acheter.

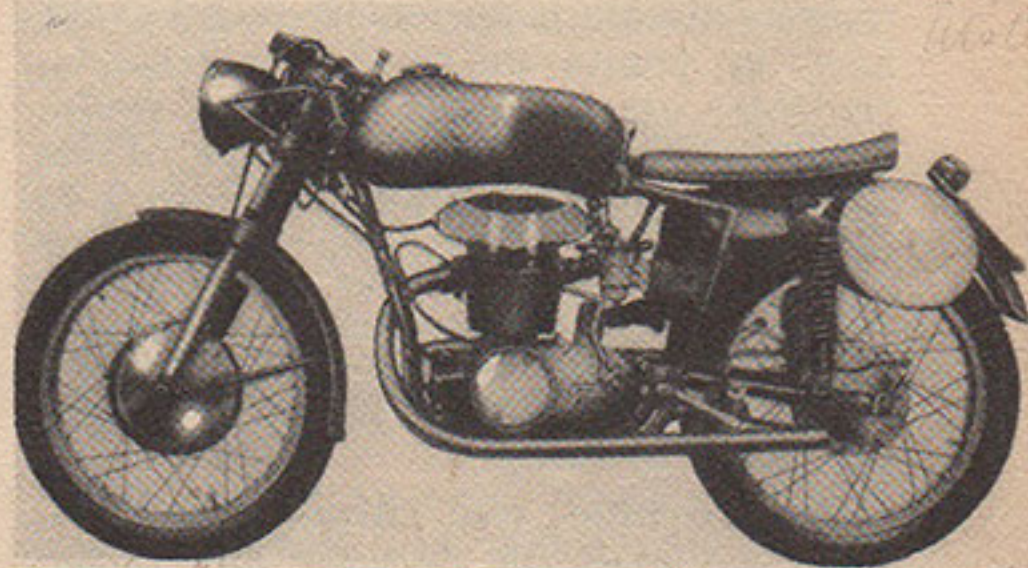
On pense, en effet, que ces maisons ont voulu se moquer des techniciens de la Fédération et aussi des pauvres gars qui s'alignent au départ des courses « sport » avec des motos vraiment sport, les motos qui sont vraiment vendues dans les magasins.

Ne commentons pas la chose!

Etudions maintenant les caractéristiques de ces machines pour milliardaires.

175 cm³ double arbre, type B, construite par la M.V. Agusta :

Moteur : 1 cylindre vertical, 2 soupapes en tête commandées par un double arbre à came en tête, culasse et cylindre en alliage léger; course 56 mm, alésage 63 mm; cylindrée exacte : 174,5 cm³. Puissance indiquée : 16 ch (!) (on pense que réellement elle dépasse les 21 ch). Vitesse indiquée :



La Motoleggera M.V. Agusta, 175 cm³ à double A.C.T. Le bloc-moteur ressemble étonnamment à celui des machines d'usine.

145 km/h (en effet est de environ 170!)

Alimentation : 1 carburateur d'un diamètre de 25 mm.

Allumage par magnéto.

Capacité du réservoir d'huile 4 litres.

Transmission primaire à engrenages, secondaire à chaîne.

5 vitesses.

Cadre fermé en tubes acier.

Suspensions : avant : fourche télescopique, arrière à bras oscillant.

Freins : avant de 180 mm ou 200 mm de diamètre, et à l'arrière de 150 mm.

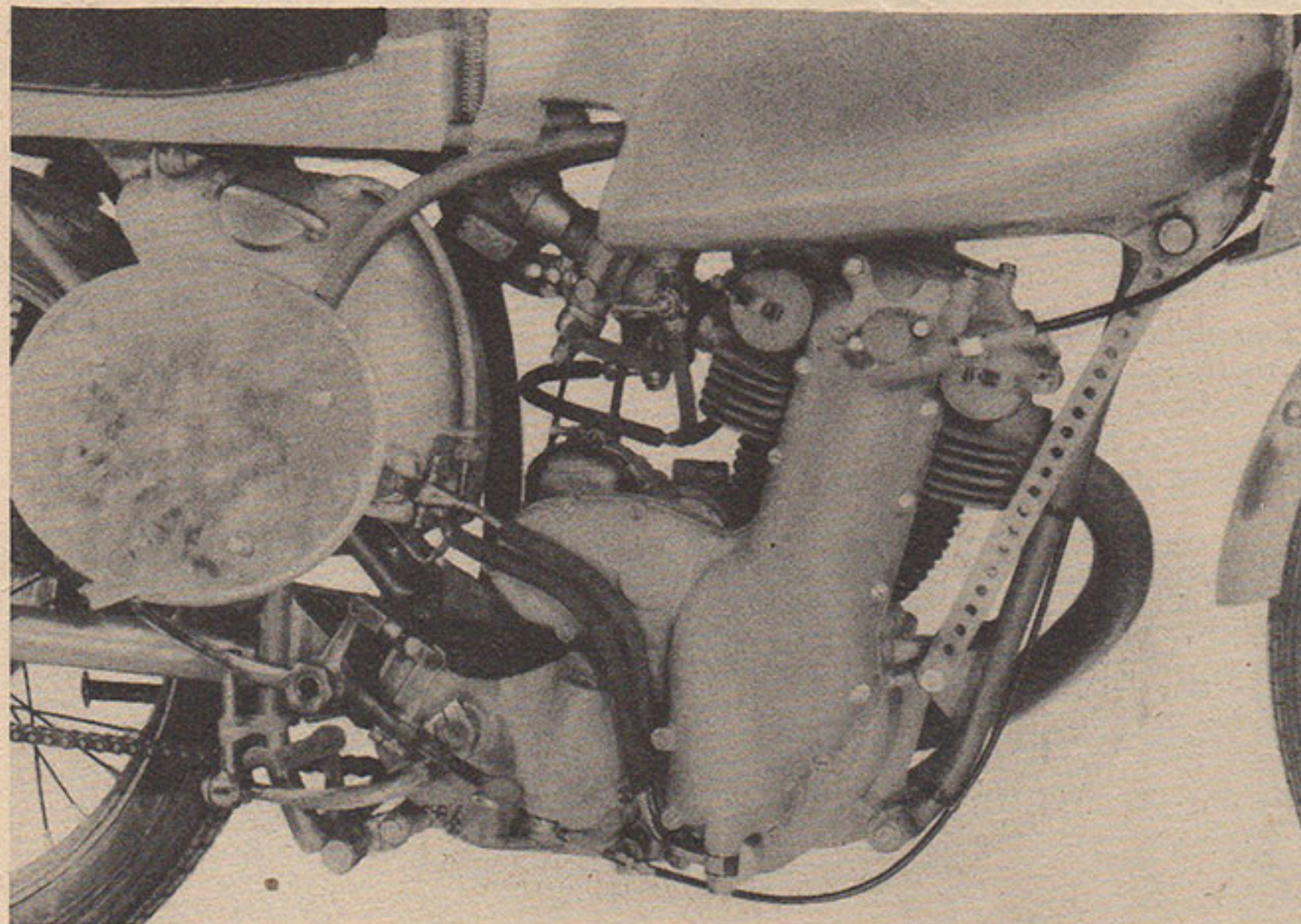
Empattement : 1,235 m.

Poids : 90 kilos.

175 cm³ double arbre M.V. Agusta :

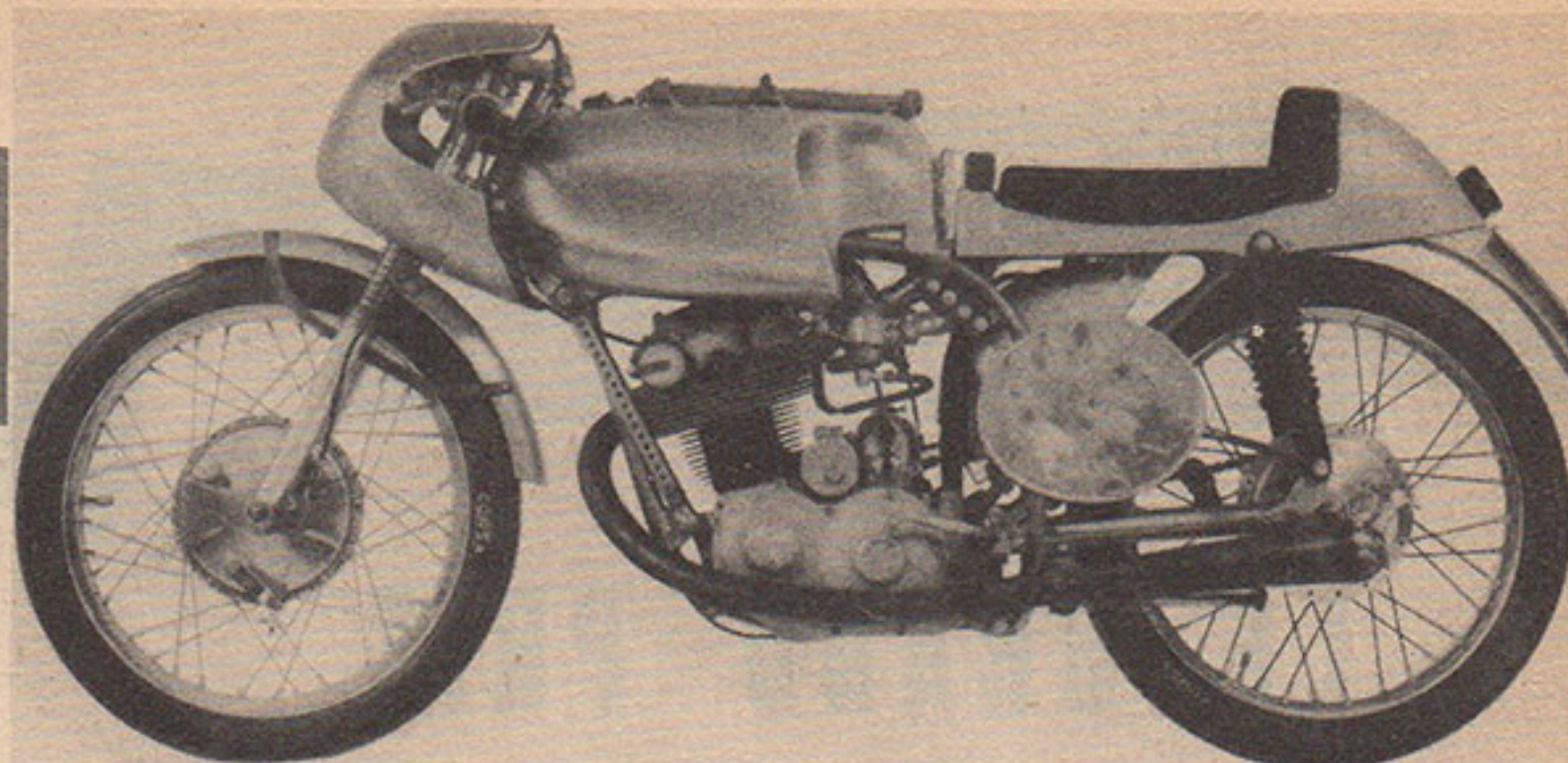
Les caractéristiques sont les mêmes que la machine décrite ci-dessus, mais avec les modifications suivantes :

Moteur : 1 cylindre incliné; alésage : 63 mm, course 56 mm; cylindrée exacte : 173 cm³. (Puissance présumée : 20 ch.



Vue du moteur de la Morini Rebello côté distribution...

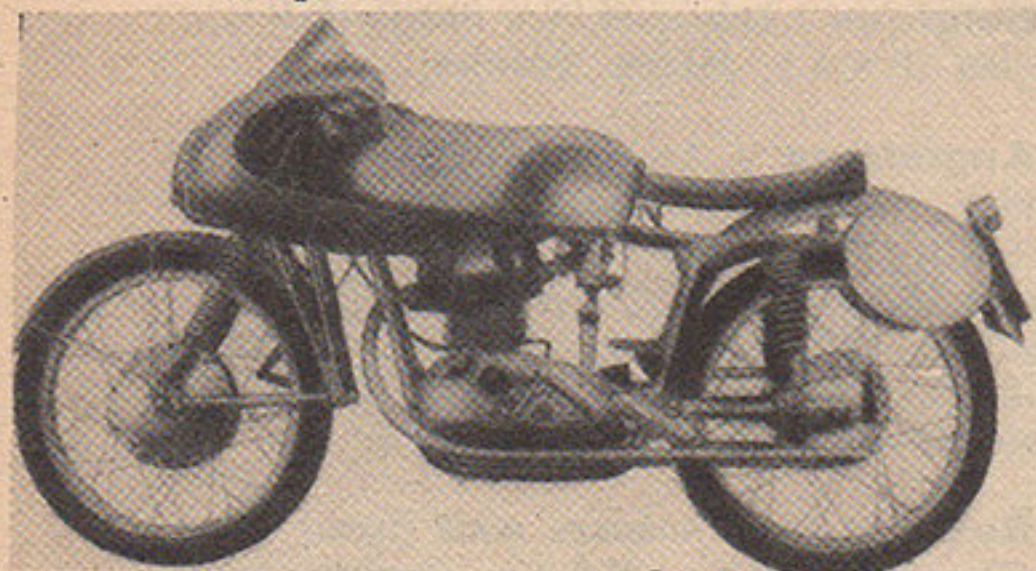
tes "milliardaires"



Vitesse présumée : 160 km/h.) Poids : 95 kilos.

125 cm³ double arbre M.V. Agusta :

Moteur : 1 cylindre vertical, 2 soupapes commandées par un double arbre à came en tête, culasse et cylindre en alliage léger, course : 56 mm ; alésage : 53 mm ; cylindrée exacte : 123,5 cm³. Puissance indiquée : 12 ch (réelle : environ 16-17). Vitesse indiquée : 120 km/h (réelle : environ 150). 4 temps.



Le moteur de la Motociclo semble, bien qu'à double A.C.T., être dérivé plutôt du modèle de série. Noter la fourche Earles, le carénage de tête de fourche et la magnéto sur le carter.

Alimentation : 1 carburateur d'un conduit de 22 mm de diamètre allumage par magnéto. Capacité du réservoir de carburant :

Mêmes freins et empattement que les 175 cm³, poids, 84 kilos.

125 cm³ double arbre « cuppolino » F.B. MONDIAL :

Moteur : 1 cylindre vertical, soupapes en têtes commandées par un double arbre à came, cylindre et culasse en alliage léger. course, 56,4 mm ; alésage, 53 mm ; cylindrée exacte, 124,4. Les données de puissance et vitesse sont, à peu près, les mêmes de M. V. 125. 4 temps.

Transmission : primaire à engrenages, secondaire à chaîne.

La primaire est protégée par un carter fermé, et la secondaire par un protège-chaîne ouvert.

5 vitesses.

Graissage avec double pompe de récupération.

... et du côté transmission primaire.

Carburateur de 22 mm de diamètre.

Moyeux de freins centraux de 200 mm de diamètre à l'avant et de 180 mm à l'arrière.

Cadre berceau en tubes d'acier.

Suspensions : avant : fourche télescopique à double effet ; arrière : à bras oscillant.

Amortisseurs hydrauliques à l'avant et à l'arrière.

Empattement : 1,210 m.

Poids : 90 kilos.

On appelle « cuppolino » le type avec le petit carénage selon la photo. On a ainsi un type avec carénage complet !

175 cm³ double arbre Morini, type « Rebello » :

Moteur : cylindre incliné en avant, cylindre en fonte, culasse en alliage léger, soupapes commandées par un double arbre à cames en tête, course 61 mm ; alésage, 60 mm ; cylindrée exacte : 172,4 cm³ ; 4 temps.

Transmission primaire à engrenages, et secondaire à chaîne 4 vitesses.

Un carburateur de 25 mm de diamètre.

Freins : avant de 170 mm, arrière de 160 mm.

Cadre : ouvert en tubes acier.

Suspensions : avant : fourche télescopique ; arrière : à bras oscillant.

Empattement : 1,310 m.

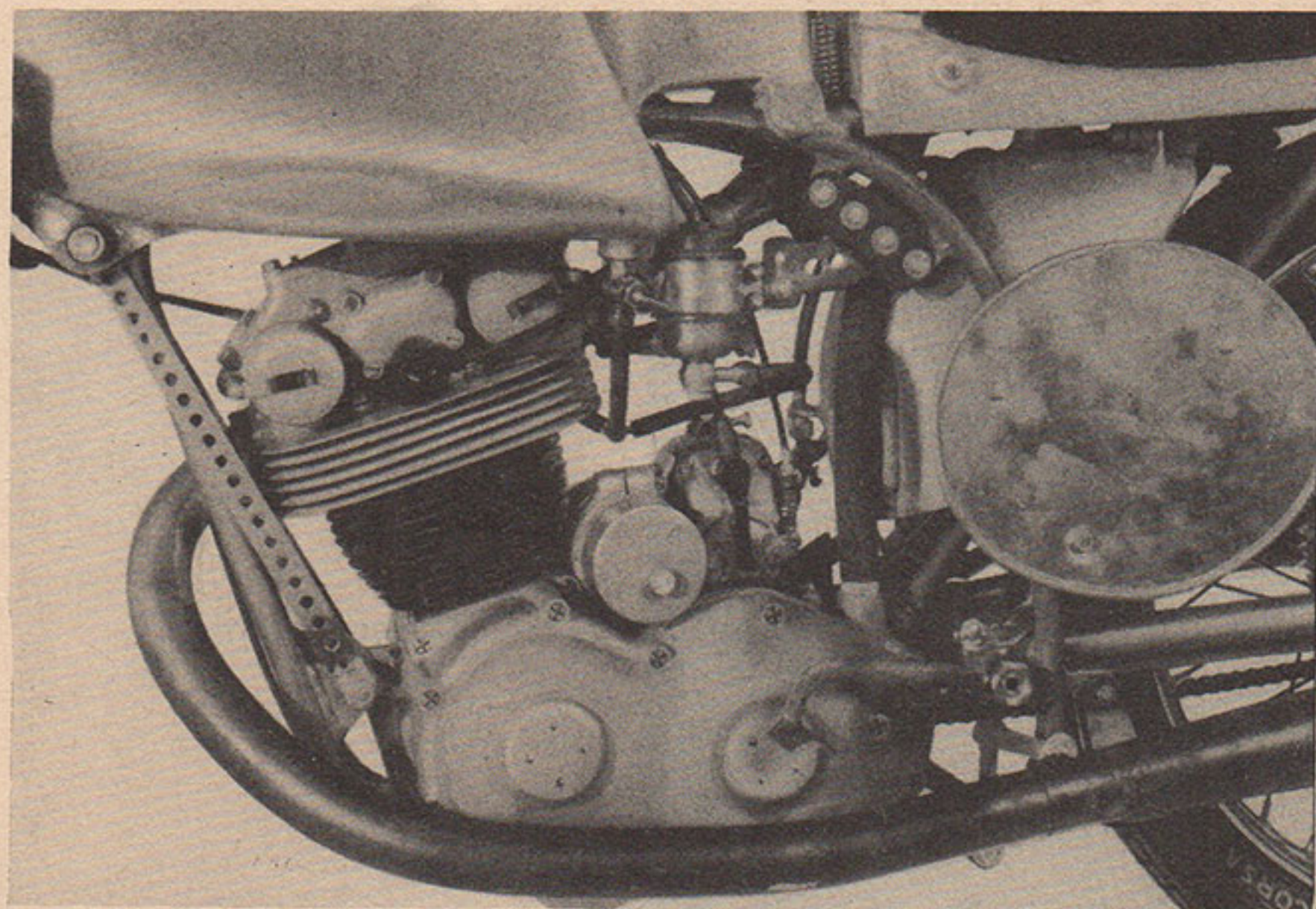
Poids : 88 kilos.

Puissance déclarée : 19 ch. Vitesse déclarée : 160 km/h (vitesse réelle : environ 180 km/h).

**

Ce sont les motos « sport » approuvées par la Fédération italienne. On doit dire que le sport, en Italie, est bien cher. Mais peut-être que les jeunes coureurs de « sport » ont tous gagné au Totocalcio et ils peuvent se permettre des dépenses comme celles-là !

Franco LINI.



Pour une moto « sport » la Morini Rebello a fière allure...

... et ses performances ne sont pas loin de celles des machines d'usine.

La 4^e des 8 épreuves
comptant pour les
Championnats d'Europe de

MOTO-CROSS

LE GRAND PRIX D'ANGLETERRE

HAWKSTONE PARK LE 3 JUILLET

CE quatrième Grand Prix, faisant suite à ceux de Suisse à Genève gagné par le Belge Leloup, de France à Vesoul gagné par le Britannique Archer, d'Italie à Imola gagné par le Suédois Lundin, se présentait de la façon suivante :

Le Belge Leloup (F.N.) champion d'Europe 1952, s'alignait au départ avec 12 points. Puis venaient : l'Anglais Stonebridge (B.S.A.) avec 9 points ; le Suédois Lundin (B.S.A.) et l'Anglais Archer (Norton) ex-æquo, avec 8 points ; le Belge Somja (F.N.), avec 7 points ; le Suédois Nilsson (B.S.A.), l'Anglais Baeten (B.S.A.) et le Français René Klym (B.S.A.), tous trois ex-æquo avec 6 points.

Rappelons que le tenant du titre des deux dernières années, le Belge Mingels premier pilote officiel F.N. ne pourra plus cette saison défendre son titre, à la suite d'une blessure en course. Notons également l'absence provisoire de René Klym, leader des Français dans ce tournoi, blessé également. La représentation française était assurée comme à l'accoutumée par le Champion de

France Molinari (Giléra) et Jacques Charrier (B.S.A.), c'est à ce dernier que nous devons les renseignements qui vont suivre... à lui et aussi à son entraîneur-manager, en l'occurrence M^{me} Charrier qui a acquis au cours de ses pérégrinations à travers les circuits d'Europe un métier que lui envieraient bien des spécialistes es-motocyclisme.

Avant d'aller plus loin, une considération s'impose en ce qui concerne la tenue de Leloup : le circuit ne lui convenait pas, ces « ravines » ne conviennent pas à sa manière de scientifique ; par contre les deux Grands Prix qui vont suivre, à savoir celui de Belgique qui se déroulera à Namur le 7 août et celui de Luxembourg à Hettelbruck le 14 sont deux de ses fiefs préférés où il courra nettement favori — il n'est donc pas étonnant qu'il se soit ménagé sur ce circuit particulièrement redoutable et peu à sa main, puisque rappelons-le, seuls les quatre meilleurs classements de la saison compteront.

Notons l'apparition en lice du très jeune Anglais Smith (20 ans), une des premières montes de réserve de la Firme B.S.A. gagnant

de cette course l'année précédente en catégorie nationale et particulièrement rompu au trial, ce trial qui était le vrai visage de ce circuit du type « non tracé ».

La représentation était la suivante : 25 coureurs au départ, course en deux épreuves de 10 tours de 2 km.

Belgique : Leloup (F.N.), Somja (F.N.), Baeten (B.S.A.), Jansen (Sarolea).

Angleterre : Archer (Norton), Stonebridge (B.S.A.), Draper (B.S.A.), Nex (B.S.A.), Ward (B.S.A.), Avery (B.S.A.), Curtis (B.S.A.), Tye (B.S.A.), Hall (Ariel), Bentham (B.S.A.), King (B.S.A.), Martin (B.S.A.), Whyte (B.S.A.), Sheehan (B.S.A.), Cheshire (B.S.A.), Heanes (B.S.A.).

Suède : Deux hommes mais parmi les meilleurs : Lundin (B.S.A.), gagnant du Grand Prix d'Imola et Nilsson également sur B.S.A., mais certainement handicapé par ses souvenirs ; en effet il avait terminé cette course l'année dernière à l'hôpital.

France : notre champion Molinari sur Giléra et Jacques Charrier sur B.S.A.

LE CIRCUIT

Allié au mauvais temps, il va commander les péripéties et la loterie de la course ; pratiquement tous les coureurs tomberont et plutôt cinq fois qu'une ! Situé à 100 km au nord-ouest de Birmingham il passe pour être l'épouvantail des circuits britanniques et peut-être celui des circuits européens. Comme le disait très justement notre camarade Jacques Charrier, c'est un circuit qui « ne ressemble à rien ». Sa caractéristique principale est d'être escarpé et extrêmement malaisé, c'est-à-dire jamais roulant, se rapprochant plus d'un trial très difficile à travers des pierres, du sable, des montées et des descentes ravinées avec des souches et des marches, où il faut faire un effort d'imagination pour se représenter que des moto-cross aient déjà été courus.

Il se déroule en deux demi-boucles — séparées par un départ en cul-de-sac — une sur le fond convulsé d'une vallée faite de prés plissés et de sable avec passage d'un torrent, l'autre escaladant, puis dévalant une colline baptisée « steep-hill » dressant vers le ciel des marches déchaussées entre des touffes de buissons qui ont eu eux-mêmes



Jacques Charrier.

beaucoup de mal à s'accrocher au terrain (les coureurs l'attaquaient en troisième « à fond les manettes », passaient la seconde au tiers puis la première et finissaient l'escalade cabrés et en saccades, avec en haut une bosaille du genre hésitation).

C'est dans cette montée, libre ou obstruée de coureurs chutés, que la course va pratiquement se jouer avec pour chacun un très important coefficient chance. A tel point qu'à l'encontre de toutes habitudes, on peut presque affirmer que l'ordre du départ et les chevaux étaient relégués au rang de facteurs secondaires. Pour tout arranger il pleuvait depuis le matin. D'ailleurs il semble à peu près certain que ce passage sera modifié l'année prochaine.

LA COURSE

La course a été disputée en deux épreuves de dix tours réunissant chaque fois tous les concurrents. Etant donné le grand nombre de coureurs — vingt-cinq — alignés au départ, le start était donné aux feux. En passant essayons de camper cette extraordinaire ambiance... extraordinaire en ce sens que le coureur n'était pas isolé comme chez nous — et pour cause — mais entouré, choyé par les officiels et les représentants des marques tous camions ateliers déployés (soit dit en passant la firme aux trois fusils pourrait se soucier un peu plus de fournir les pièces nécessaires aux coureurs du continent — ceci moyennant finance bien entendu — merci !)

1^{re} COURSE

Le Britannique Ward part en tête devant ses compatriotes Avery et Smith, celui-ci se faufile en trialiste de grande classe, passe en tête dès le quatrième tour et y restera jusqu'à la fin avec un style anguille extrêmement caractéristique. Derrière lui a lieu un véritable chassé-croisé dans la montée de steep-hill où les coureurs pratiquent une sorte de stock-moto sur le haut de la butte heureusement fort difficile à atteindre en zigzag et au dérapage. Le Belge Somja

sera une des premières victimes de cette manche... à l'arrivée « hésitation » en haut de steep-hill il part en renversement arrière et se sonne durement à plat dos sur une pierre — il finira cette course sous la tente de la Croix Rouge. Draper parti en septième position se faufile et remonte. Il en est de même pour Stonebridge parti derrière lui. Quant à Archer parti dixième, il va avoir une succession de malheurs et de chance et terminera après avoir chuté à plusieurs reprises, comme tous les autres, en sixième position.

Leloup parti en quinzième position perd trois places dans le second passage. On le retrouve avec un tour de retard au cinquième passage, puis on le perd dans la bagarre, mais on sait ce qu'il faut en penser.

Notre compatriote Charrier parti dans les derniers réussit cependant à remonter quatre places et ne fut pas favorisé à cette loterie tirée par Steep-Hill ! A vrai dire ce fut une véritable confusion, un méli-mélo de coureurs doublés, chutés, s'imbriquant dans les tours des leaders. Voici les résultats de cette manche tels qu'ils ont été communiqués et tels qu'ils n'ont peut-être pas obtenu tout à fait l'acquiescement général, mais il faut dire que la tâche des chronométreurs était presque surhumaine.

Résultats de la 1^{re} course.

1. Smith, 2. Draper, 3. Stonebridge, 4. Cheshire, 5. Avery, 6. Archer, 7. Tye, 8. King, 9. Martin, 10. Nilsson, 11. Baeten, 12. Nex. Après??? That is the question, comme dirait Hamlet au parc des coureurs.

2^e COURSE

La deuxième manche fut la redite de la première. Smith mena de bout en bout devant Draper qui après lui, s'avéra le plus adroit à se glisser entre les embuches de ce terrain vraiment impossible. Puis vint Ward parti troisième et terminant de même...

ce petit peloton d'hommes de tête fragmenté répétons-le par les concurrents doublés, se complète d'Archer qui devait finir quatrième et de Stonebridge parti et arrivé cinquième. Signalons la belle course du Belge Baeten qui parti cinquième était remonté en fin de course en quatrième position mais qui cassa son cadre en deux à 50 m de l'arrivée. Belle course aussi du sympathique géant Basil Hall parti onzième et finissant sixième.

Chez nous Charrier bien que parti très attardé fit une bonne seconde manche et remonta en dixième position. Quant à Molinari, il faut dire que le terrain ne convenait pas à sa taille et qu'il eut des ennuis mécaniques ; pratiquement il ne figura pas, il se rattrapera certainement sur les terrains rapides de Namur et de Hettelbruck.

Leloup partit attardé — on le situe un moment vers la quinzième place, pour le reprendre à nouveau. Il ne sera pas classé, c'est un coup pour rien ! Notons, fait rarissime, qu'il n'y a aucune F.N. à l'arrivée.

Mais nous ne voudrions pas apporter plus de confusion par des commentaires erronés concernant les passages ; en effet les différentes feuilles que nous avons pu voir ne concordaient pas exactement et celles des organisateurs ne pouvaient non plus être prises pour parole d'évangile.

Voici le classement de cette deuxième course :

1. Smith, 2. Draper, 3. Ward, 4. Archer, 5. Stonebridge, 6. Hall, 7. Nilsson, 8. Curtis, 9. Lundin, 10. Tye, 11. Martin, 12. King.

CLASSEMENT GENERAL

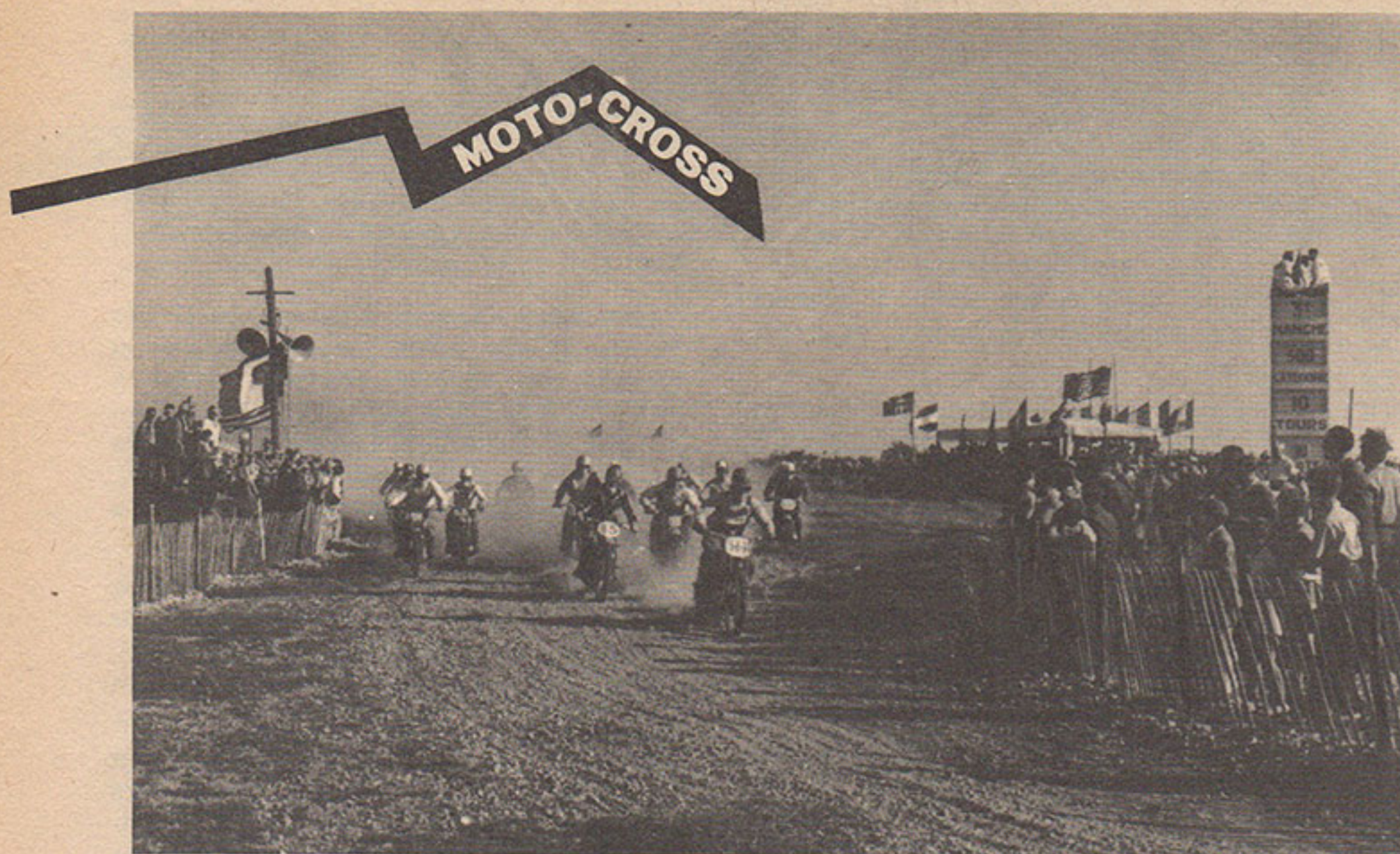
Il s'établit de la façon suivante et ne retient on le sait que les six premiers :

1. Smith, 2. Draper, 3. Stonebridge, 4. Archer, 5. Tye, 6. Ward.

Score après cette quatrième des huit épreuves comptant pour les Championnats d'Europe de moto-cross :

A. MOUCHET.

GENÈVE	VESOUL	IMOLA	HAWSKTONE PARK
1. LELOUP, 8 pts.	1. ARCHER, 8 pts.	1. LUNDIN, 8 pts.	1. SMITH, 8 pts.
2. KLYM René, 6 pts.	2. NILSSON, 6 pts.	2. STONEBRIDGE, 6 pts.	2. DRAPER, 6 pts.
3. BAETEN, 4 pts.	3. LELOUP, 4 pts.	3. SOMJA, 4 pts.	3. STONEBRIDGE, 4 pts.
4. STONEBRIDGE, 3 pts.	4. SOMJA, 3 pts.	4. JANSEN, 3 pts.	4. ARCHER, 3 pts.
5. Van HEUVERSWIJN, 2 pts.	5. BAETEN, 2 pts.	5. SMITH, 2 pts.	5. TYE, 2 pts.
6. WARD, 1 pt.	6. LUNDIN, 1 pt.	6. NEX, 1 pt.	6. WARD, 1 pt.
CLASSEMENT A CE JOUR			
1. STONEBRIDGE, 13 points.		6. SOMJA, 7 points.	
2. LELOUP, 12 points.		7. BAETEN, NILSSON, KLYM, 6 points.	
3. ARCHER, 11 points.		10. JANSEN, 3 points.	
4. SMITH, 10 points.		11. WARD, VAN HEUVERSWIJN, TYE, 2 points.	
5. LUNDIN, 9 points.		14. NEX, 1 point.	



Le moto-cross des Nations à ROUEN

le 3 juillet

LE Moto-Club de Normandie avait bien fait les choses... 6 nations : Angleterre, Belgique, France, Hollande, Allemagne et Etats-Unis, 48 coureurs, 3 courses : 1 internationale, 20 coureurs ; 1 nationale : 20 coureurs également et en lever de rideau 1 course de régionaux (9 coureurs sur le petit circuit).

Les fameuses buttes Sainte-Catherine étaient pavées ainsi qu'aux plus beaux jours de la S.D.N. Sur tous ces drapeaux claquant à la bise normande, un magnifique soleil faisant des éclipses à travers les nuages de poussière, des nuages à réaction qui suivaient le tracé comme une locomotive empanachant le paysage. Sous cette poussière un terrain de caillasse, dur comme fer où les motos rebondissaient au grand dam des cadres et des jantes... et autour, quelque 15.000 à 20.000 spectateurs agglomérés sur les pitons herbeux dominant les difficultés majeures : le fameux abîme, le trou du diable, la grande descente et tous ceux aussi qui faisaient podium et enceinte privée... Bref, cadre multicolore évoquant quelque joute équestre avec, pour marquer les coups, un grand minaret d'affichage où l'on voyait tomber les tours.

Voilà pour l'ambiance, voyons les courses en commençant par les trois manches inter. 20 coureurs au départ. Un départ en cul-de-sac, adossé au parc, un départ large, tracé d'une raie blanche derrière la startin-gate, raie sur laquelle il fallait mettre la roue avant :

2 Anglais : Pilling (Royal Enfield) et Kelly Dennis (Triumph) ;

6 Belges : Meunier (Saroléa), Cordonnier (B.S.A.), Paquet (B.S.A.), Fruythof (B.S.A.), Jos Van Pee (B.S.A.), De Veuschouwer (Matchless) ;

2 Allemands : Kohler (B.S.A.) et Braun (B.S.A.) ;

1 Hollandais : Rietman (B.S.A.) ;

1 Américain : Bud Ekins (Ariel) ;

8 Français : Theveney (B.S.A.) encore mal remis d'une récente blessure, Jacquemin (B.S.A.), Vouillon (B.S.A.), Lusseyran (Ariel), Chuchart (B.S.A.), Barbara (B.S.A.), Raulin (Saroléa) et aussi, tenez-vous bien,

René Klym (B.S.A.) en selle... Un vrai revenant : un revenant vite, puisqu'il s'était fracturé un bras exactement un mois auparavant, le 5 juin au Grand Prix d'Italie à Imola. Nous l'avions donné indisponible pour toute la saison ou presque, qu'il nous excuse. Nous savions que c'était un rapide, mais pas à ce point-là ! et ce diable d'homme

Un ravin comme les autres.



pense bien défendre à Namur et à Hettelbruck les 6 points totalisés au Grand Prix de Genève et au Grand Prix de France qui le laissent encore, à la mi-temps des Championnats d'Europe en sixième place. Evidemment c'était une rentrée, un baroud d'honneur, il savait qu'il ne casserait rien ce jour-là, mais ça a été une joyeuse surprise pour tous et pour le moto-cross français. Bravo, René Klym !

LA COURSE

Les trois manches ont été dominées par deux hommes : le Hollandais Rietman sur B.S.A. et le Français Chuchart sur B.S.A. également ; le premier, puissant, athlétique, fonçant et montant haut les régimes est un spécialiste des départs (premier à la première manche et à la troisième, second à la deuxième). Le Français, plus fin, plus coulé, virant très vite, donne une étonnante impression d'extrême rapidité et de sûreté. Derrière eux, très belle course du Belge Cordonnier et du sympathique champion normand, spécialiste des buttes Sainte-Catherine, nous avons nommé Jean Raulin. Belle course aussi du représentant du Moto-Club d'Hollywood, l'immense Bud Ekins, champion de motocross U.S.A., bien qu'il fût nettement handicapé par son insuffisante connaissance du circuit... ce circuit à la topographie très particulière dissimulant sous un véritable sirocco de sable ses ravins géants, son gouffre et son « S » autour du parc et du podium. Quant à Vouillon, toujours très à l'aise sur ce terrain, on en attendait beaucoup, mais il « replia » dès le premier tour de la seconde manche : vite fait, plié la roue, plié la fourche, plié le cadre et plié aussi Paulo avec un méchant coup dans le buffet, rien de grave heureusement. Parlons aussi de Jacquemin, dont on dit grand bien — grand bien étayé d'ailleurs par des courses assez sensationnelles réalisées en début de saison. Parti huitième, il chute au second tour, perd 10 places et ne figure plus, il sera quatorzième tout au long de la deuxième manche et de même tout au long de la troisième. Entre temps, il gagne les trois courses nationales. C'est ce qu'on appelle courir deux

lièvres à la fois : le lièvre national très bien couru certes, mais aussi le lièvre inter couru sans forcing, car on ne peut pas être partout, on attend de lui une meilleure organisation pour l'avenir.

1^{re} MANCHE

La plus émouvante, ce fut celle où vraiment la classe de Chuchart a parlé, parlé à l'oreille du Hollandais Rietman. Celui-ci part à fond de train, suivi par Raulin très gonflé et très rapide; en troisième position en pleine traînée de poussière Chuchart tout bleu, chasse comme à l'accoutumée.

Au début du quatrième tour, il passe Raulin et se rapproche de Rietman. Bientôt c'est l'attaque, les deux hommes foncent à la volée, côte à côte sur ce circuit à la fois large et mauvais de partout, on les voit plonger au coude à coude dans l'abîme, la deuxième fois c'est le Français qui en ressort 1^{er} et qui, exploitant tout de suite son avantage met le paquet et se sauve.

Signalons la malchance du Belge Meunier, mal parti (en dixième position dans le dense de la danse). Il a cependant gagné deux places au deuxième tour, puis quatre places au sixième tour après une bagarre spectaculaire avec l'Anglais Pilling. Il était aux trousseaux du coriace Cordonnier, passé lui-même par Vouillon lorsqu'il cassa et dut se retirer définitivement de la course. Dommage.

2^e MANCHE

Faux départ, mais il y avait tellement de poussière que les commissaires ont eu du mal à arrêter la ronde tourbillonnante. Autant pour les cross. Chuchart part en tête suivi du « Hollandais volant » jouant les fantômes dans la poussière. Au quatrième tour, le Français s'est nettement détaché, il continue à augmenter son avance, Rietman fournira cependant un gros effort et remontera sensiblement en fin de course.

Derrière eux, le Belge Cordonnier, rapide, efficace, tient la troisième place pendant six tours pour se la faire chiper par Fruythof. Raulin, parti neuvième, gagne deux



André Chuchart, grand champion du moto-cross des Nations.

PALMARÈS DE CHUCHART

Le 8 mai : 1^{er} à Saint-Nazaire.
 Le 15 mai : 1^{er} à Arques (Pas-de-Calais).
 Le 19 mai : 3^e à La Ferté-Bernard (le 1^{er} était Archer, 2^e Brassine).
 Le 22 mai : 1^{er} à Cassel.
 Le 29 mai : 3^e à Dreux (le 1^{er} était Charrier).
 Le 30 mai : 3^e à Unverre (le 1^{er} était Klym).
 Le 5 juin : 2^e à Niort (le 1^{er} était Archer).
 Les 12 et 19 juin (pas couru).
 Le 26 juin : 1^{er} à Berques (Nord).
 Le 3 juillet : 1^{er} à Rouen.

places au premier tour, mais ne pourra passer l'Américain Bud Ekins qui, souvent égaré dans la poussière, se défend d'une façon décousue peu propice à l'attaque. Derrière eux, Barbara et l'Allemand Kohler qui n'a pas fait du tout une mauvaise impression et, surgissant de loin, le Belge Van Pee.

3^e MANCHE

C'est la redite de la deuxième, mais cette fois avec le Hollandais devant, menant de bout en bout. Derrière, aux aguets, le Français Chuchart suivant à fond de train et qui compte mentalement « 1 + 1 et 2, ça fait 4 pour moi... 2 et 2 + 1 ça fait 5 pour lui »... — en bref une course absolument magnifique, toute d'audace et de tête, il aurait vraiment

fallu que l'ami Hazianis voie ça ! En troisième position, à nouveau Cordonnier bien à sa place, puis Raulin et derrière eux, un chassé-croisé entre Pilling et Fruythof qui abandonnera, jante enfoncée. A quelque temps de là, dans le gros de la poussière, empoignade de colin-maillard entre Bud Ekins et cette fois Barbara et puis un tas de gars qui tournent à toute volée sans qu'on sache exactement où ils en sont. Le passage du gouffre en bonne condition s'effectue de façon spectaculaire, mais sans difficulté réelle, seul l'Allemand Kohler y restera suspendu.

Le classement général s'établit logiquement dans l'ordre des valeurs :

1. Chuchart, 2. Rietman (H.), 3. Cordonnier (B.), 4. Raulin (F.), 5. Pilling (A.), 6. Ekins (U.S.A.), 7. Jos van Pee (B.), 8. Fruythof (B.), 9. Kohler (Allem.), 10. Barbara (F.), 11. de Weuschouwer (B.), 12. Paquet (B.), 13. Kelly (A.) et Vouillon (F.), 15. Jacquemin (F.), 16. Lusseyran (F.), 17. Thevenet (F.), 18. Braun (Allem.), 19. Meunier (B.), 20. Klym (F.).

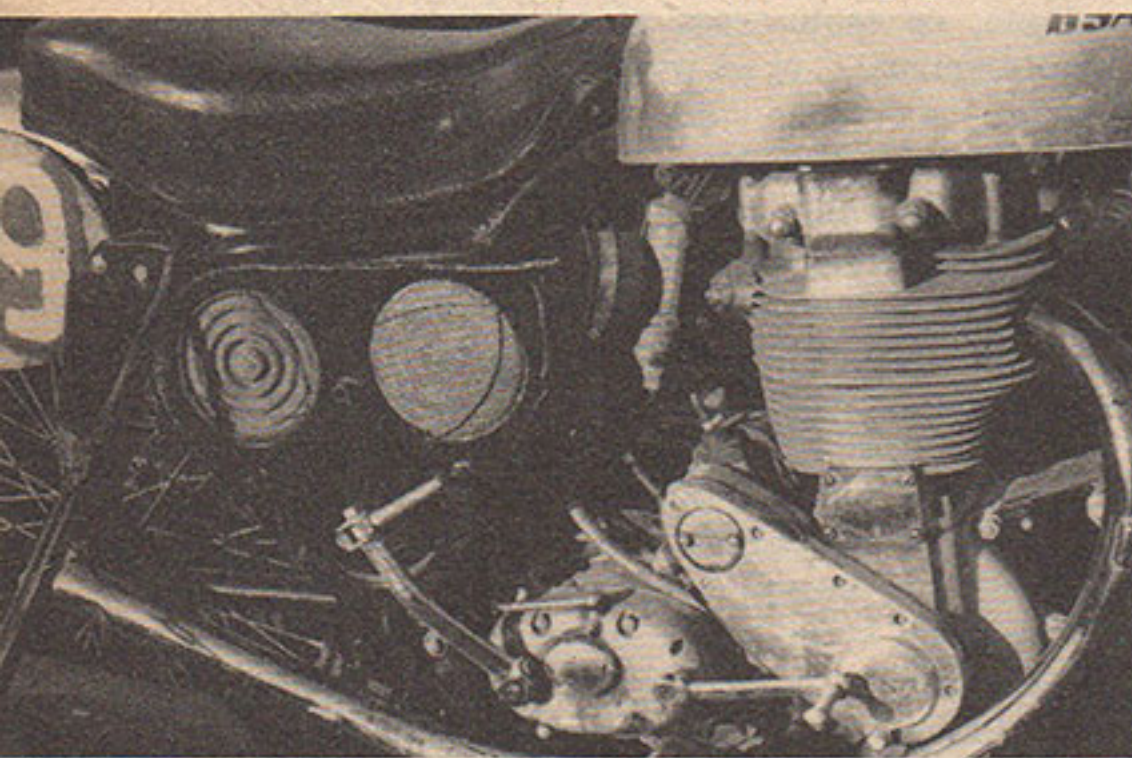
LA COURSE NATIONALE 350-500

Vingt coureurs au départ, trois manches de dix tours extrêmement animées, rapides et poussiéreuses à souhait, elle s'est taillée un franc succès et montre que la pépinière du moto-cross français est en pleine pousse — impression d'ailleurs confirmée sur le plan régional par la course des débutants dont nous donnons plus loin les résultats.

Les trois manches revinrent au Meldois Jacquemin, un peu égaré, nous l'avons dit, dans ce lot. Il dut cependant batailler ferme à la troisième manche avec Guy Bertrand du M.C. Oise. Pour ma part je termine neuvième avec mon pignon à queue sous le bras et la jante quelque peu écrasée. Belle course entre autre de Gervais, malchanceux, de Godefroy, du M.C. Normandie, d'Echalard et de Butteau.

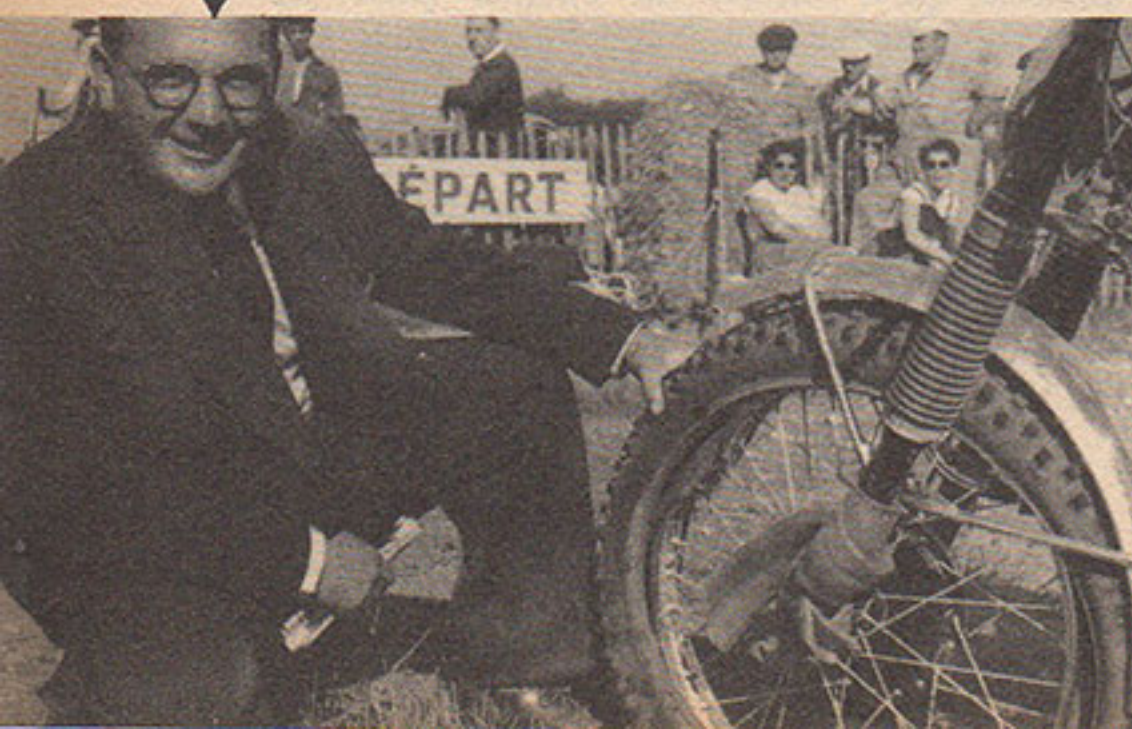
En résumé belle journée pour le moto-cross français qui emporte en la personne de Chuchart ce cross des 5 nations. La victoire de ce garçon à la fois ardent et calme, toujours égal à lui-même confirme les espoirs qui sont placés en lui — c'est la mise actuelle la plus sûre du moto-cross tricolore... dommage que cette mise ne figure pas sur le plateau des Championnats d'Europe.

Nous ne terminerons pas sans mentionner le panache et la parfaite organisation du M.C. Normandie.



Jacques Lavallès, le dynamique président sportif du M.C. Normandie, vérifie le gonflage de cette B.S.A.

Détail des nouveaux moteurs B.S.A., remarquez le grand filtre à air, type usine.



Voici le classement

1^{er} MANCHE
 1. JACQUEMIN.
 2. GODEFROY.
 3. BERTRAND.
 4. ECHALARD.
 5. BUTTEAU
 etc...

2^e MANCHE
 1. JACQUEMIN.
 2. BERTRAND.
 3. STEFFE.
 4. BUTTEAU.
 5. ECHALARD.
 etc...

3^e MANCHE
 1. JACQUEMIN.
 2. BERTRAND.
 3. STEFFE.
 4. GROULT.
 5. VACCANI.
 etc...

CLASSEMENT GÉNÉRAL

350
 1. JACQUEMIN.
 2. BERTRAND.

3. STEFFE.
 4. BUTTEAU.
 5. GROULT
 etc...

500
 1. GODEFROY.
 2. CATHELIN.
 3. GERVAIS.

CLASSEMENT DES RÉGIONAUX

1^{er} MANCHE
 1. AIT SEDDICK.
 2. LEJEUNE.
 3. PIERRE.
 4. DELESTRE.
 5. VAISSET.
 6. ANNE.

2^e MANCHE
 1. VAISSET.
 2. AIT SEDDICK.
 3. PIERRE.
 4. DELESTRE.
 5. ANNE.
 6. LEJEUNE.

CLASSEMENT GÉNÉRAL
 1. AIT SEDDICK.
 2. VAISSET.
 3. PIERRE.
 4. DELESTRE.
 5. LEJEUNE.
 6. ANNE.



Un passage de l'Américain Bud Ekins (au premier plan) et de Jacques Charrier.

CE moto-cross organisé sur le circuit du « Saut du Renard » par le Moto-club mayennais réunissait nos meilleurs éléments et à titre de représentation internationale, trois des plus fameux pilotes anglais : Archer — qui s'est permis, rappelons-le, de gagner la deuxième épreuve des

Championnats d'Europe devant le Suédois Nilsson et l'ex-champion du monde, le Belge Leloup — et son compatriote Cheney, tous deux sur Norton simple arbre, et aussi le populaire Basil Hall qui fut une des vedettes de Montreuil de la belle époque. La Belgique était représentée par Cox, Spirou et Meert,

la Suisse par Strub et l'Amérique par un nouveau venu de grande classe, le champion U.S. en personne, nous avons nommé l'immense Bud Ekins coureur d'usine Ariel dont nous présenterons bientôt une interview. Les Français alignaient : notre champion de France Molinari sur F.N., Gilbert Brassine sur F.N., Frantz sur F.N., Hazianis sur B.S.A., Charrier sur B.S.A., Vouillon sur B.S.A., Barbara sur B.S.A., Prieur sur F.N. et Klym René, lui sur la touche bras dans le plâtre depuis Imola, mais en passe de remettre ça incessamment — nous en profitons pour lui présenter à la fois nos félicitations et nos vœux de prompt rétablissement.

Donc, ce moto-cross réunissait les meilleurs éléments... et les pires puisqu'il pleuvait comme « vache qui glisse » depuis vingt heures d'affilée.

Au demeurant, réunion de grand style : tour de contrôle du genre aérodrome, grand pavois du genre Société des Nations et un méchant circuit dans les méandres duquel se pressaient quelque 15.000 spectateurs venus de très loin sous les ondées.

Bref, la réunion fut extrêmement dure, hommes et machines ont incroyablement souffert... le moto-cross aussi nous n'avons pas peur de le dire, car cette aisance, cette extraordinaire mobilité, on pourrait dire cette libération du terrain qui le caractérisent, étaient transformés en un glauque combat contre la boue... boue omni-présente, profonde jusqu'aux moyeux, faisant bourrer les garde-boue, giclant sur les visages, fermant les yeux, une boue, véritable vidange du terrain, qui rendait les poignées si visqueuses qu'il fallait un chiffon pour les pouvoir tourner !

LES COURSES

Elles comportaient trois manches 250, trois manches 350 et trois manches 500. Nous ne donnerons, faute de place, qu'un



Le Britannique Archer, coutumier de la victoire.



Bud Ekins, champion U.S. de moto-cross et nouvelle valeur européenne.



Hazianis, l'homme du jour.



Henri Frantz, la forme revient.

MOTO-CROSS

à MAYENNE le 19 juin

ARCHER et HAZIANIS

ont dominé...

la boue



Petit épisode : Ce concurrent prend au court après avoir dégringolé du talus.

A la deuxième manche, nous avons remarqué les belles et caractéristiques tenues de Frantz et de Brassine, conduisant en souplesses, bottes rivées aux cale-pieds. Quant à l'Américain Bud Ekins qui jouait les outsider, il faut en dire le plus grand bien : ce grand corps « fil de férique » possède une moelle du tonnerre, il mène véritablement son Ariel à bras-le-corps, la matant en force dans les pires bourbiers. Il fut tout au long des trois manches victime d'une mauvaise préparation en regard du terrain : garde-boue insuffisamment relevés et bourrant, carburateur mal protégé le faisait « rata-touiller » en bas et patiner en haut. Cette

aperçu de la course 250. Les trois manches furent menées, à l'arraché, et les petits moteurs en virent de cruelles ! Très belle tenue de Houdou porte-fanion du Moto-Club mayennais qui gagna respectivement la deuxième et troisième manches après avoir effectué une belle seconde place à la première course derrière notre camarade Guimier qui collectionne cette année les victoires dans cette cylindrée, mais qui dut se retirer sur casse de son embrayage au départ de la deuxième manche.

En 350, suprématie incontestée de Klym Robert ; belle tenue de Augat qui gagna la seconde manche et de Denis.

LES COURSES 500 cm³

La première manche se caractérisa par un duel à épisodes entre les Anglais Archer, Cheney et le Français Hazianis ; notre compatriote qui avait réussi à prendre la tête fit une faute au dernier tour : en effet après une chute en haut d'une descente précédant l'arrivée de peu, il commit l'erreur de vouloir remettre en route en embrayant dans la pente... évidemment la compression ne passa pas et il s'embourba dans le profond... pendant qu'il remettait en marche au kick il fut passé par l'Anglais Archer qui termina premier.

Voici les résultats :

COURSE 250 cm³ :

1. HOUDOU.
2. BOSSARD.
3. GARNIER.

COURSE 350 cm³ :

1. KLYM Robert.
2. AUGAT.
3. DENIS.

COURSE 500 cm³ :

1. ARCHER.
2. HAZIANIS.
3. CHENEY.

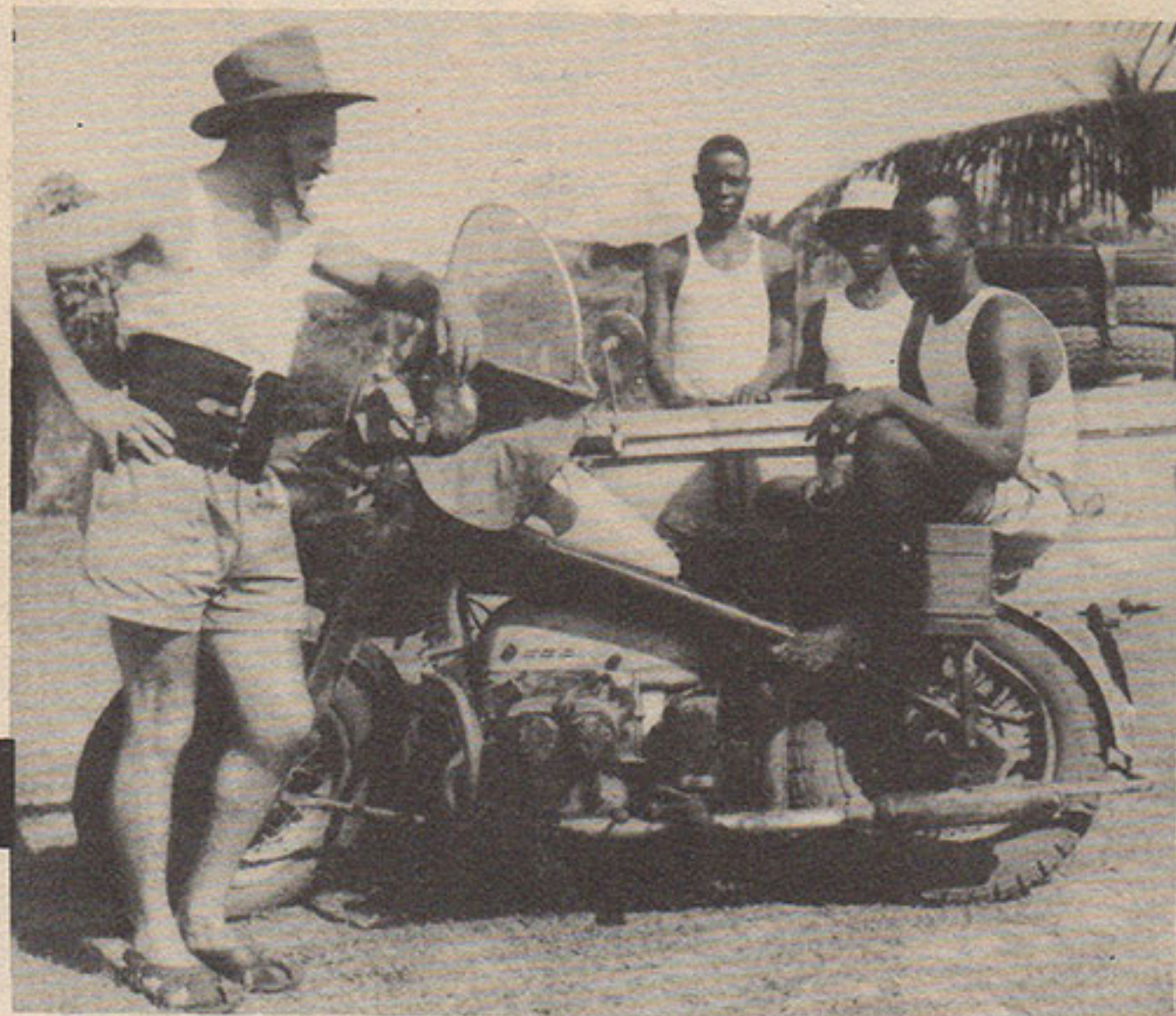


deuxième manche fut entièrement dominée par Archer au style de slalomeur particulièrement efficace... quel dommage qu'il ne courre pas sérieusement les Championnats d'Europe, mais nous aurons bientôt l'occasion d'en reparler.

La troisième manche, elle, fut un festival Hazianis. Alors même que la course paraissait courue au bénéfice des deux Anglais, notre Français remontant systématiquement, prenant tous les risques sans daigner composer avec le terrain réussit à coiffer les deux Anglais au dernier tour et à terminer premier au milieu des vivats.

... et un petit coup de balai entre deux manches : Frantz le balayeur, Brassine le balayé!

L'expédition CAVALLY



Le 13 mai dernier, quatre Anglais qui remontaient de Nigeria en Angleterre, passaient à Agadès (Niger français), faisaient leur provision d'eau et de carburant et remontaient à travers le Sahara sur Tamanrasset. Le petit poste d'In Guezzam était encore ouvert. C'est après In Guezzam qu'ils tombèrent en panne. Un camion transsaharien qui redescendait sur Agadès les rencontra et leur proposa de monter à bord. Seule une femme prit le parti de monter dans le camion et de retourner à Agadès. Les trois autres occupants de la voiture anglaise préférèrent attendre le secours demandé par l'intermédiaire du camionneur. A l'arrivée de ce secours, il y avait deux morts et le troisième Anglais était dans le coma après avoir bu l'huile du pont arrière.

On a calculé que le premier décès est survenu sept heures après que la provision d'eau soit consommée et épuisée... Il y a quelques années, quatre géologues du « Mer-Niger » partaient en tournée de chasse, quittaient la piste aux environs de Tessalit et s'en écartaient d'environ 40 km. Quatre jours plus tard, un avion qui participait aux recherches les découvrait. Le premier qui décéda fut le plus âgé (28 ans) ; il n'avait pu résister à la tentation de boire l'eau du radiateur qui contenait des dépôts minéraux et de l'oxyde de cuivre et il mourut d'empoisonnement dans d'atroces souffrances. Le dernier décès fut celui du plus jeune membre de l'équipe qui mourut d'étouffement et d'épuisement non sans avoir écrit phase par phase la mort de ses camarades et... la sienne !

Evidemment, en dehors de ces accidents tragiques, on peut lire de nombreux articles, écouter des reportages-radio sur des traversées sahariennes en des temps records. Les avions de transports réguliers le traversent en six heures ; le Comet mettait deux heures et demi pour franchir les sables. Le dernier né des prototypes français à réaction mettrait... une heure et quart ! Quant aux raids touristiques, certaines voitures l'ont traversé à 1.000 km de moyenne journalière. Il n'empêche que ces raids ont été effectués à la meilleure période, en saison froide, alors que la température descend la nuit à quelques degrés au-dessus de zéro, parfois même en dessous, et que dans la journée, le thermomètre ne dépasse guère 20 à 25°. Quant à nous, lorsque nous avons traversé la Mauritanie en décembre dernier pour descendre sur Dakar, la Guinée et le Libéria, nous y avons grelotté de froid et

rare sont les prises de vues sur lesquelles nous ne figurons pas chaudement habillés. Par contre, nous sommes arrivés à Kinder (Niger), le 30 mai. La température atteint 45° à l'ombre. Les autorités vont, paraît-il, très prochainement fermer les pistes et certains petits postes comme In Guezzam, Arak, trop isolés, vont être évacués. On peut donc être certains que pendant ces quelques mois d'été on n'entendra plus parler de telle ou telle performance saharienne. Il faudra attendre décembre pour lire à nouveau dans la presse les aventures audacieuses de tel ou tel automobiliste.

Pourtant, ayant été retardés au Libéria et en région forestière au cours de notre Expédition Cavally, nous sommes bien obligés de remonter maintenant sur l'Afrique du Nord avec nos deux side-cars qui ont bien souffert de ce voyage. Considérant que le problème est sérieux et que les risques sont réels, nous venons de demander une « dispense » pour remonter à travers le Sahara malgré la fermeture des pistes. Nous avons invoqué que nous emportons une réserve de 350 l d'essence, nos machines arrivant à consommer plus de 15 l chacune dans le sable en saison chaude... Dans la boue des

à ceux qui croient qu'il n'y a plus de Sahara

bords du Cavally, n'avons-nous pas atteint l'extraordinaire consommation de 24 l aux 100 km par machine !

Nous emporterons aussi plus de 100 l d'eau, ce qui est tout juste suffisant quand on sait qu'on arrive à boire au Sahara en plein été 10 à 15 l par personne et par jour. Si nous obtenons notre « dispense » et si les autorités nous laissent remonter par Agadès et Tamanrasset, puis par In Salah, nous aurons donc une première grande distance de 920 km à franchir entre Agadès et Tamanrasset. La piste est particulièrement sablonneuse (fech-fech) au-dessus d'In-Guezzam. Puis, nous aurons une seconde grande étape de 700 km environ entre Tamanrasset et In Salah, le petit poste d'Arak étant fermé et évacué en saison estivale.

A Zinder, nous procédons donc à une révision des machines sur lesquelles il y a surtout des soudures de cadre et de châssis à faire, la « tôle ondulée » ayant beaucoup travaillé le matériel entre Ouagadougou et Zinder via Niamey ; nous allons nous alléger... si l'on peut dire... abandonner divers objets qui ne sont pas indispensables, c'est ainsi que nous allons devoir nous séparer de nos camping-gaz pourtant bien pratiques et de notre cocotte autocuiseur Bonne-Femme qui nous a tant rendu service précédemment.

Inutile de dire que nous gardons précieusement notre caoutchouc mousse pour préserver nos bidons d'eau et d'essence des chocs de la piste. Tout l'habillement superflu va être abandonné à Agadès pour pouvoir emmener cette réserve de carburant et d'eau considérable et indispensable. Si les autorités d'Agadès refusent de nous laisser passer par cette piste, il nous faudra bien gagner Tamanrasset par un autre itinéraire et nous serons alors obligés de revenir sur nos pas jusqu'à Zinder et de gagner Tamanrasset par Gao, ce qui pose d'autres problèmes et nous obligera à un détour de 1.500 km !...

Inutile de dire que nous avons hâte d'en avoir terminé avec cette dernière grande épreuve qui, après la boue des forêts africaines et l'humidité dont nous devons constamment protéger notre matériel, va nous astreindre à passer quelque temps dans les sables sous l'implacable soleil saharien. Et maintenant, rendez-vous (si tout va bien !) à Tamanrasset...

MAHÉ et CIRET,
Expédition Cavally.

Zinder (Niger), le 3 juin 1955.

Sport-Digest

III^e MOTO-CROSS NATIONAL A LACAPPELLE-MARIVAL (LOT)

Le dimanche 14 août 1955 se déroulera sur le terrain de Bel-Air à Lacapelle-Marival, le III^e Moto-Cross national, organisé par le Moto-Club Cadurcien, et le Comité des Fêtes de Lacapelle.

Les nombreux spectateurs présents l'an dernier ont gardé un excellent souvenir de ce circuit de 900 mètres visible en totalité et ombragé au possible.

En catégorie 350 cm³ nous assisterons à une revanche Godey-Lefèvre (respectivement premier et deuxième l'an dernier), mais nous devons compter également sur Cros, Jacquemin, Mateo, Vila, Gamba, Darrout Robert et Auguste et Aguirre.

La catégorie 500 cm³ promet elle aussi de nous faire assister à une belle empoignade si nous considérons la valeur des engagés : Courajod, champion de Suisse, les anciens champions de France Melioli, Godey et Verrecchia, ainsi que Jacquemin, Cros, Lefèvre, Gamba, Mateos, Roux, Theveney, Barbara et Aguirre.

Dans chaque cylindrée trois manches sont prévues et pour clôturer, nous pourrions assister à une démonstration de side-car-cross.

RÉSULTATS DU MOTO-CROSS DE PANTIN

Catégorie Nationale :

1. Pineau, sur B.S.A., vainqueur nettement des trois manches.

2. Mariani, sur B.S.A., très régulier, trois fois deuxième.

3. Lauvergnat, sur Ariel, Sabaté, accidenté au départ de la première manche a eu des côtes fracturées...

Catégorie Internationale :

1^{re} manche : 1. Brassine, 2. Melioli, 3. Frantz, 4. Schmidt, 5. Julienne.

2^e manche : 1. Brassine, 2. Frantz, 3. Schmidt, 4. Julienne, 5. Roux.

Finale : 1. Brassine, 2. Frantz, 3. Schmidt, 4. Julienne, 5. Roux.

Classement général : 1. Brassine (A.M.S.) sur B.S.A., 2. Frantz (M.C.B.N.) sur F.N., 3. Schmidt (C.M.S.P.) sur B.S.A., 4. Julienne (Montargis) sur B.S.A., 5. Roux (A.M.S.) sur F.N.

Frantz eut des ennuis mécaniques dans la deuxième manche (carburateur) et chuta en finale peu après que Brassine l'eut passé.

Melioli eut le pneu arrière crevé dans la deuxième manche (2 fois) et ne put repartir en finale.

Roux, qui avait été accidenté deux semaines auparavant à Mayenne (main foulée), fit une belle course. Lejeune eut aussi des ennuis mécaniques.

OPINION D'UN PRÉSIDENT DE CLUB SUR L'ORGANISATION DES RALLYE

Suite à l'article du coureur M. Maisonneuve, sur son opinion et appréciation sur Paris-Nice, qui est très exacte; je me permets en tant que participant de quelque grand rallye : Circuit des Deux-Sèvres, rallye Lyon-Charbonnières, Saint-Raphaël - Vichy, et autres petits rallye de moindre importance de signaler le manque d'organisation des clubs organisateurs (félicitations au Moto-Club des Deux-Sèvres à Niort, où les épreuves annexes ont été effectuées sur le parcours); les coureurs, fatigués par le circuit, ont pu à l'arrivée aller déjeuner, ayant roulé de 6 h du matin à 17 h.

Par contre, à mon dernier rallye assez important, les organisateurs ont, à l'arrivée, conduit les coureurs dans les bottes de paille pour amuser les gens de la belle ville d'eau d'arrivée.

Partie le matin à 1 h, la petite cylindrée a dû attendre à 18 h pour pouvoir prendre son premier repos de la journée.

Allons, messieurs les organisateurs de rallye, soyez corrects avec les participants de ces épreuves, pensez à leurs efforts manuels et pécuniaires; sinon, vous allez tuer ce sport.

Je demanderai aussi à la Fédération de bien vouloir obliger les organisateurs, à avoir dans les contrôles horaires des pendules enregistreuses automatiques de fiches de contrôle, ceci pour éviter les petits coups de crayon amicaux des contrôleurs.

De plus, pour le classement avec participation de

l'armée, leurs chefs responsables seraient désireux de connaître le classement de leurs participants par arme représentée, ce qui ne se produit pas et ne fait pas plaisir à leurs chefs.

Très épris de sports, je tiens à signaler qu'à la fin des rallye, que moi-même et beaucoup de participants, nous sommes déçus de ce genre d'épreuve par leur organisation défectueuse.

Messieurs les organisateurs, faites un effort pour que nous arrivions à continuer notre sport favori.

VIDAL Marcel,
Président du Moto-Sport-Cantalien,
Aurillac.

LE MOTO-CLUB VIXIÈGE (AUDE) ET SES RÉALISATIONS

« A président dynamique, club dynamique », c'est bien le slogan qui convient au Moto-Club Vixiège.

Grande vitalité avec ses onze licenciés dont un international, et son matériel : 15 machines et ses organisations.

Deux moto-cross régionaux : Pomas (sur l'Aude, à mi-chemin entre Carcassonne et Limoux); Belpech (aux confins de l'Aude et de l'Ariège à 15 km de Pamiers)... et à 13 km de Ribouisse où se tient chaque année, le 21 août, l'Internationale de Moto-Cross avec un plateau exceptionnel, bien orchestré par le sympathique et dynamique président M. M. Nouvel.

L'équipe course est très homogène avec ses chefs de file : Degraux, Delmas et Alvaro, toujours beaux joueurs et bagarreurs à l'extrême.

Ribouisse, cette année — et une nouvelle fois — présentera des as chevronnés de la spécialité : « inter » français, belges, anglais et suédois et *Motocycles* invité par le club et son président sera aussi de la fête. Retenez donc la date du 21 août 1955 : grand festival international de Moto Cross Ribouisse (Aude).

Pierre CHAREIRE.

CYCLOMOTO VÉLOMOTO CLUB DES CHEMINOTS

La première réunion de courses de 50 cm³ sur cendrée a été un succès pour le C.V.C.C.

Ce lever de rideau eut lieu sur le stade des Cités à Villeneuve-Saint-Georges (Cheminots Sportifs SE). La piste de 333 mètres de tour aux virages assez « durs » anima le jeu auquel se livrèrent les Cornet, Juif, Pascaud, Bukiatme, Lacroix, Gaveriaux; ces pilotes se classèrent assez vite et donnèrent la preuve d'une classe supérieure. Les autres participants, quelque peu craintifs, perdirent parfois un tour.

Les règlements tout nouveaux et créés en la circonstance ont donné satisfaction dans l'ensemble. Nous sommes certains que l'on peut dès maintenant organiser ces manifestations.

Cornet, sur Eclair-SER, présentait un modèle qui peut très bien satisfaire pour la cendrée. Gaveriaux et Aubret sur Merel-Lavalette et V.L.T. auront à modifier leur position et leur braquet. D'ailleurs la plupart des pilotes poussaient trop grand. Il faut compter qu'après chaque virage, il y a un sprint, et la ligne droite n'est suffisamment longue pour profiter d'un grand pignon. Ces enseignements auront leur valeur pour la prochaine rencontre qui aura lieu en août ou septembre.

Le classement donnait :
Série A : 1. Cornet, 2. Gaveriaux, 3. Charolles.
— Série B : 1. Juif, 2. Latestaire, 3. Aublet.
— Série C : 1. Bukiatme, 2. Pascaud, 3. Thomassin, 4. Mathias.

Repêchages :
1 : 1. Lacroix, 2. Charolles, 3. Aublet, 4. Mathias.
— 2 : 1. Gaveriaux, 2. Pascaud, 3. Latestaire, 4. Thomassin.

Demi-finales :
A : 1. Cornet, 2. Juif, 3. Lacroix. — 2 : 1. Pascaud, 2. Bukiatme, 3. Gaveriaux.

Finale :
1. Cornet, sur Eclair-SER, du Rouen-Athlétique Club; 2. Pascaud, sur Oubron-Martinet, du C.C.I.F.

SIXIÈME CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE DU PALAIS DE LA FOIRE

Épreuve comptant pour le Championnat de France.

Cette année, l'A.M.C.C. avait convié le beau temps pour son circuit du 12 juin au Palais de la Foire, donc succès du côté affluence, quant au côté sportif il souleva l'enthousiasme de la foule dans toutes les épreuves disputées.

Catégorie 173 cm³.

1. John Grace, les 30 tours en 41'52"4/5, Moy. 86,733 km/h; 2. Schaad, les 30 tours en 41'53", à 1 tour; 3. Jacquier Bret, à 1 tour; 4. Camathias, à 1 tour; 5. Sarale, à un tour; 3. Burgraf André, à 3 tours.

Catégorie 350 cm³.

1. Goffin, les 40 tours en 48'27"2/5, moy. 99,959 km/h; 2. Monneret, 48'47"; 3. Flahaut, 49'10"; 4. Bayle, à 1 tour; 5. Bill Hall, à 1 tour; 6. Collot, à 2 tours.

Catégorie side-cars.

1^{re} manche : 1. Murit, les 15 tours en 19'39"1/5, moy. 92,411 km/h; 2. Mitchell, 19'56"; 3. Haldemann, 20'05"; 4. Drion, 20'19"; 5. Camathias, 20'23"; 6. Fister, à 1 tour.

2^e manche : 1. Murit, les 30 tours en 39'17", moy. 92,458 km/h; 2. Drion, 39'51"; 3. Camathias, 39'53"; 4. Haldemann, 41'06"; 5. Fister, à 2 tours; 6. Claisse, à 3 tours.

Classement général side-cars.

1. Murit, 2. Drion, 3. Haldemann, 4. Camathias, 5. Fister, 6. Mitchell.

Catégorie 500 cm³.

1^{re} manche : 1. Monneret, les 20 tours en 23'13"3/5, moy. 104,259 km/h; 2. Collot, 23'31"; 3. Goffin, 23'38"; 4. Bayle, 24'01"; 5. Flahaut, 24'02"; 6. Gonzalez, 24'12".

2^e manche : 1. Monneret, les 35 tours en 40'35"2/5, moy. 104,405 km/h; 2. Collot, 41'05"; 3. Flahaut, à 1 tour; 4. Gonzalez, à 1 tour; 5. Goffin, à 1 tour; 6. Zedner, à 3 tours.

Classement général 500 cm³.

1. Monneret, 2. Collot, 3. Flahaut, 4. Goffin, 5. Gonzalez, 6. Zedner.

AMICALE MOTOCYCLISTE PARISIENNE

Les membres de l'A.M.P. manifestent depuis le début de la saison une activité qui est une belle récompense pour ses dirigeants.

En tourisme notre Club est représenté dans les principales épreuves de régularité : Charleville, Rouen, les Audax, Circuit de l'Oise, etc.

La Section sportive se manifeste également dans les compétitions : les 2 Heures, le Critérium de la L.M.I.F. (un premier en 350 série et un troisième en 125 sport), au Bol d'Or, un deuxième en 125 sport et un troisième en 350 derrière deux machines d'usine sur 5 équipages engagés, et la saison continue...

Motocyclistes isolés, ne le restez pas, adhérez à l'A.M.P. où vous trouverez une excellente ambiance de camaraderie.

Les sorties sont indiquées au cours des réunions qui ont lieu au Siège : Tabac « le Voltaire », 130, boulevard Voltaire, les premier et troisième vendredis, à 21 heures.

PREMIER MOTO-CROSS NATIONAL DE NARBONNE

Jacques Melioli (Chaville) et René Combes (Albi) en 500 et 250 cm³ ont inscrit leur nom pour la première fois au palmarès de ce 1^{er} moto-cross bien organisé et orchestré par le dynamique et courageux M.C. de Narbonne.

Cette épreuve avait lieu à Narbonne-Plage sur la côte des Roses dans une cuvette naturelle du versant de la Clape.

En petites cylindrées (250) René Combes remporta le titre, nettement détaché après deux éliminatoires et une finale.

En 500 (épreuve très spectaculaire et au puissant intérêt par suite du lot très relevé des engagés) l'international Melioli gagna cette catégorie après deux manches et une finale. René Combes, le vainqueur des 250 lui tint tête remarquablement et

Sport-Digest

en très grande forme battit au classement général Degraux, Lusseyran et Verrecchia, ce qui est une très belle référence pour ce coureur national licencié au M.C.C. Albigeois devant tous ces internationaux.

Cros de Béziers, Theveney de Clamart et surtout Vouillon de Neuilly furent les gros malchanceux de ce moto-cross, qui ne sera pas sans lendemain.

Classement 250 (2 éliminatoires et une finale) : 1. René Combes (N.C.C. Albi) ; 2. Amedeo (Paris) ; 3. Delmas (Ribouisse) ; 4. Ardin ; 5. Barral ; 6. Belmonte, etc.

Classement 500 (2 manches et une finale, addition par points) :

1. Melioli (Chaville), 8 points, sur Gilera ; 2. Combes (Albi), 9 points, sur B.S.A. ; 3. Degraux (Belgique), 12 points, sur B.S.A. ; 4. ex-æquo Verrecchia (La Courneuve), et Lusseyron (Paris), 14 points. 6. Amedeo (Paris) ; 7. Alvaro (Ribouisse) ; 8. Vouillon (Neuilly).

P. CHAREIRE.

LETTRE D'UN LECTEUR

GUÉRIN Roger,
84, rue de l'Ourcq,
PARIS (19^e).
Paris, le 5 avril 1955.

Monsieur le Directeur,

Je me permets de vous poser une question dont la réponse sur *Motocycles* intéressera tous les usagers du deux roues : « Le panneau de signalisation portant deux voitures côte à côte (interdiction de doubler), est-il, oui ou non, valable pour les motos ? »

J'ai posé la question, il y a quelques années, à un adjudant-chef de gendarmerie qui m'a répondu que les motos pouvaient doubler les voitures à la condition, bien entendu, de ne pas gêner l'usager qui vient en sens inverse.

Or, dimanche dernier dans la matinée, les gendarmes postés au pont de La Courneuve (RN 2) dressaient contravention à tous les motars qui doubleraient, non seulement les voitures, mais également les vélomoteurs et les cyclistes.

Ce pont est en réfection en son milieu, si bien qu'il y a **sens unique** de chaque côté. Au pied de la petite grimpe qui mène au pont se trouve le fameux panneau interdisant de doubler. Vu la largeur de la chaussée, qui porte une bande jaune en son milieu, tout le monde doublait puisque du trottoir à la bande jaune il y a largement la place pour deux voitures ; il n'y a qu'en arrivant au pont que la largeur de la chaussée ne permet que le passage d'une voiture. En toute bonne foi, j'ai doublé, sans excès de vitesse, une voiture qui se traînait lamentablement dans la grimpe, et... j'ai eu ma première contravention, après avoir parcouru tout près de 200.000 km en moto sur les routes de France. J'en ai fait la remarque au gendarme quand il a vu que mon permis avait vingt-cinq ans. Je l'ai également informé de la conversation citée plus haut avec un chef de sa corporation, mais il m'a répondu que ce n'était écrit nulle part. J'ai remarqué, pendant le temps qu'il établissait ma fiche de 900 francs, que les voitures qui doubleraient les petites motos n'étaient pas inquiétées. Par contre, un motar qui venait de doubler un groupe de cyclistes et un vélomoteur a été bon pour les 900 francs. Ce qui prouve, une fois de plus, que le proverbe : « Suivant que tu seras puissant ou misérable, etc. » est plus que jamais d'actualité.

GUÉRIN Roger.

Réponse. — L'interdiction de doubler est valable pour tous les véhicules automobiles.

Dans votre cas, le gendarme aurait pu faire preuve d'indulgence. On peut toujours appliquer la loi dans son esprit et non à la lettre.

6 HEURES DE MONTMORENCY

Vainqueur général : Lerouge Edouard C.O.B.
Catégorie cyclomoteurs : 1. Gleizon Roland, M.C.M. ; 2. Brochère, M.C.M.

Catégorie 125 cm³ : 1. Lerouge Edouard, C.O.B. ; 2° Dehais, S.C.I.F. ; 3. Carré, U.S.M.T.

Catégorie 175 cm³ : 1. Lefrançois, M.C.C., 2. Gleizon Alban, M.C.M., 3° de Brabander, M.C.E.

Catégorie 250 cm³ : 1. Thierry, M.C.M. ; 2. Gilot, M.C.M. ; 3. Bédaride, C.O.B.

Catégories : 350-500 cm³ 1. George, C.O.B. ; 2. Bétaille, M.C.E. ; 3. Lorgère, M.C.C.

ATTRIBUTIONS DES COUPES ET CHALLENGES

Challenge de l'Aurore : S.C.I.F.

Challenge de Gall : S.C.I.F.

Coupe du Ministre des Sports : Lerouge, C.O.B.

Coupe de la L.M.I.F. : George, C.O.B.

Coupes des huiles Motul : Lerouge, C.O.B.

Coupe des Bougies Floquet : Gleizon Roland, M.C.M.

Coupe des Assurances (Poleycot) : Thierry, M.C.M.

Coupe de l'Aurore : Lefrançois, M.C.C.

CHAMPIONNATS CROSS

Brian Stonebridge qui termina troisième au Grand Prix de Moto-Cross d'Angleterre, derrière Smith et Droper, se trouve maintenant en tête du classement pour le championnat d'Europe. Il détient 13 points devant Leloup, 12, Archer et Smith 11 points, etc. Reste à courir quatre épreuves comptant pour le championnat à savoir les Grands Prix de Belgique, Luxembourg, Suède et Hollande.

MOTO-CLUB DE PARIS

Sorties du M.C.P. pour le mois d'août 1955 :
Le 7 : Etangs de la Primardière, 80 km. Porte de Saint-Cloud, 8 h 30.

Le 14 : Tourtevoie (Couvieux), 85 km. Porte de la Chapelle, 8 h 30.

Le 21 : Forêt de l'Isle-Adam, 75 km. Porte de la Chapelle, 8 h.

Le 28 : Forêt de Fontainebleau (Camping), 100 km. Porte d'Italie, 9 h.

125 HIRONDELLE bon état, bas prix.
Pattard Jean, Veyrins (Isère).

250 RENÉ GILLET 1954 impecc. Prix : 130.000. cessai, si intéres. après 19 h. cause achat voit. Nitschelm, 96, rue Saint-Maur, Paris.

V. 2 TRIUMPH 350 T 80 500 Speed Twin. Raquin, rue Patton, Granville.

SOYER 500 ACT, fourche-télesc. susp. arr. sélect. compteur, tand. sad, pneus neufs, état impecc. 100.000 à débattre. Bardet Jean, 9, rue Victor-Hugo, Saint-Pierre-des-Corps (I.-et-L.).

MATCHLESS CROSS 350, susp. AR, 80.000 fr. Heuqueville, 80, rue St-Maur, Paris (11^e).

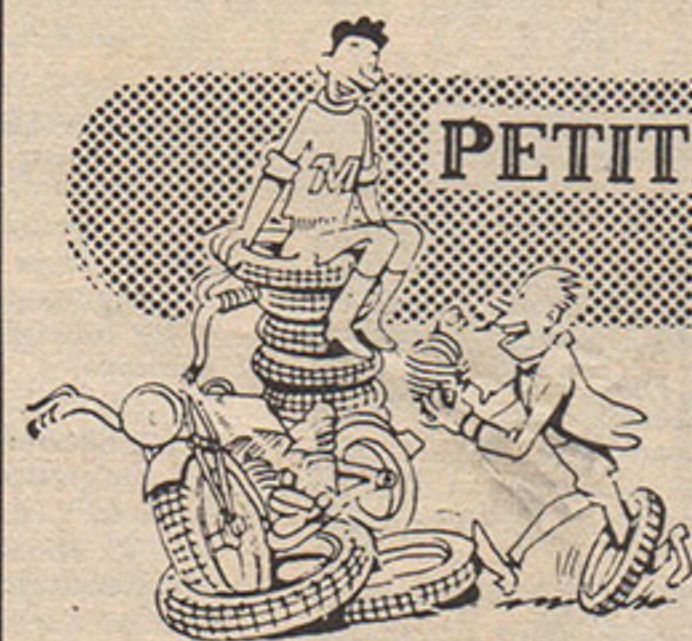
D.K.W. 500 NZ 90.000. Doguette, 1, rue H.-Ranvier (11^e).

SCOOTER TERROT 125, 2.000 km ét. nef. px à déb., Neuville, tél. h. bur. OBS 28-90.

B.S.A. 650, 180.000. Lemaitre, 51, rue Blomet. 19 h.

B.S.A. M20, mot. 8.000 km, fourche téles. neuve. 2 phares, sac cuir, tan-sad, 100.000. Coutard, 18, rue St-Paul, Amplepuis (Rh.).

TERROT 500 RGST 52, impecc. 1 remorque monoroue. Px intér. Frivollet, 18, rue Paul-Delair, Montereau (S.-et-M.).



PETITES ANNONCES

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

JAWA 350, 7.000 km, acc. 170.000. Doguette, 1, rue Henri-Ranvier (11^e).

125 PEUGEOT TCL, 2.500 km, impecc. 150 Peugeot type 155. Tri 125, Peugeot tr. b. ét. marche, ou échangerai, avec soute, pour fourgon. 2 CV Citroën, Dyna ou Simca-6. Epicerie Noyre, Castillonès (L.-et-G.).

Urgent 125 A.M.C. bon état, pneus et chambres neufs, essai à volonté. 45.000. Chemidlin, 10, rue Croix-Faubin, Paris.

PUCH 175, SV7, 7.000 km. Selle dble, nbx acces. 130.000 fr. Napolitano, épicerie, 73, rue Jean-Jaurès, Arcueil. ALE 45-95.

DARMONT 6 CV 48 1^{re} main, peu roulé, exc. ét. Guérin, 10, rue Galipéau, Antony (Seine).



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.

TRIUMPH TWIN T 100, parf. ét, pn neufs 140.000. Foulon, 128, rue Ordener, Paris (18^e).

AVEC 20.000 Fr. DE PREMIER VERSEMENT

1000 René Gillet, 1950, 95.000
800 Gnome Rhône Side, 65.000
500 D.K.W. 2 cyl, 75.000
500 B.S.A. culb., 65.000
500 Monet Goyon, 55.000
500 Vélocette, 95.000
500 Indian Scout, 85.000
500 Triumph sélect., 85.000
350 Monet Goyon, 55.000
350 Triumph Téles., 85.000
350 Motobécane culb., 45.000
250 Monet Goyon, 55.000
250 Gnome Junior, 55.000
500 Dresch 2 cyl cardan, 40.000
175 Vallée Oscil., 65.000
175 Motobécane Z.2.C., 75.000
200 D.K.W. side, 70.000
125 Terrot ETD, 55.000
100 Motobécane, 20.000

MOTO RECORD, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). Métro Lamarck, MON 24-40.

VELOCAR MOCHET 125 bon état, 45.000. Quesnel, 167 bis, rue Chanzy, Dieppe (S.-Marit.).

MONET G 200 cm³, susp. Grégoire, 15.000 km, parf. état, tout équipée, 115.000 Barras, 2, square des Sorbiers, St-Mandé.

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - CAZENAVE - VAP - DERNY - TRIUMPH

CRÉDIT

Les meilleures marques sont sélectionnées pour vous chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

VELOCETTE - ROYAL-ENFIELD - HOREX

DISTRIBUTEUR

ISETTA - VELAM

EXPÉDITION PROVINCE

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62

SIDE-CAR ITAL. VESPA bon état.
Tél. SEG 13-68, 22, rue Lalande, Paris (XIV^e).

GILLET HERSTAL 250, 15.000 km.
100.000. R. Maitrot, Ancy-le-Libre (Yonne).

CREDIT IMMEDIAT
20 % comptant. Solde 15 mois.
250 MOTOS. Garanties 3 mois.
125 CM³ depuis 45.000
MOTOBECANE PEUG., TERROT
G.-RHONE, M.-GOYON, M.-R.
175 CM³ depuis 75.000
GUILLER, DKW, D.S. MALTERRE
MOTOBECANE, PEUG., VALLEE
250 CM³ depuis 60.000
PUCH, N.S.U. VICTORIA, D.S.
MALTERRE, CSEPEL, TERROT
350 CM³ depuis 75.000
R. ENFIELD, DKW, TERROT
MONET-GOYON, PEUGEOT
500 CM³ depuis 80.000
ARIEL, ZUNDAP, B.S.A.,
INDIAN, TERROT, MOTOBEC.,
SIDECARS depuis 100.000
R.-GILLET, TERROT, MOTOBEC.
HARLEY, BMW, ZUNDAPP
AUDEGAN 137-139, av. Clichy-17^e
OUVERT DIMANCHE MATIN

AVANT FERMETURE ANNUELLE

pour quelques machines dernier modèle
immédiatement DISPONIBLES aux
PRIX NETS de « prêtes à prendre la
route, carte grise en mains » :

125 I.F.A. susp. AR., 135.000
125 POLO-JONCHI, 155.000
125 A.G.F., moteur Ydral, 175.000
125 PUCH, scooter 125 RL, 170.000
175 PUCH, norm. S.V., 190.000
175 PUCH sport S.V.S., 205.000
250 PUCH norm. S.G., 245.000
250 PUCH sport S.G.S., 270.000
350 HOREX-REGINA, 295.000
500 VELOCETTE. M.S.S., 305.000

et quelques machines de seconde main en
parfait état à des prix intéressants. Exemple
250 T.F. PUCH fin 1954, 130.000.
Larges facilités de paiement. 6, 9, 12 et
15 mois.
S.G.U.A., 268 bis bd St-Germain, Paris
(7^e). Métro Solférino. Tél. INV. 00-27,
51-43.

DRESCH Pièces d'origine
Écrire à CHAMARANDE (S. & O.)
VENTE : Garage, 16, rue des Belles-Croix
ÉTAMPES (S.-et-O.)

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

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

Pour votre Jonghi...

100, 125 E, 125 ACT, et 250 cm³

Pierre MICHEL

vous propose un embrayage
souple ne collant pas et résis-
tant à l'usure. Cette transfor-
mation pour 2.000 fr. seulement.

Habitants de province, expédiez
votre embrayage complet, il vous
sera retourné tout monté contre rem-
boursement par retour du courrier.

42, rue Jules-Guesde
ALFORTVILLE (Seine)
TÉL. : ENT. 44-35

MOTEUR BLOC CHAISE 3 V, 350 cm³
A.C.T., ét. neuf. 15.000. Bouad, rue L'au-
pajonie, Millan (Aveyron).

PRODUCTIONS MACOMBYNN

En vue réorganisation secteur vente, re-
cherchons représentants introduits détail
motos, pour toutes régions, sauf PARIS,
banlieue et Région Est.
Ecrire courant août, réponse sera donnée à
réouverture, après congés, fin août.
CHANTRIEUX ET LEFEVRE
2, rue de la Plumette AMIENS.

I.N.C. carburateur

DEL LORTO

Remporte les 1^{re} et 2^e places
au BOL D'OR 1955
catégorie 175 cm³

Ces modèles
de carburateur
sont livrables
chez

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

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

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

IMPORTANTE FIRME
MOTOCYCLES
Breveté. S.G.D.G.
Suspension intégrale

recherche REPRESENTANTS
bien introduits pour région parisienne,
Bretagne, sud-ouest, Normandie, sit. d'av.
Ecrire avec références.
SOTEC-ISOFLEX
68, rue Pierre-Charron, Paris (8^e).

Cherchons pour la Belgique mécanicien en
moto avec connaissance en partie électrique
— doit être très capable. Bon salaire, situa-
tion d'avenir. Nous pouvons trouver pen-
sion ou logement éventuel. Faire offre
écrite à M. Edouard Vissers, 4, route de
Castellar, à MENTON (A.-M.).

100 MOTOS SCOOTERS

Echange, Crédit avec 5.000. 157, avenue
du Maine (14^e). Ouvert. dim.

AUTO CONTRE MOTO
VIL. 09-21, 7, rue de Montreuil, Pantin.

AUTOS MOTOS

Garant. créd. repr. scooter, 7, rue de Mon-
treuil, Pantin. Métro Eglise. Ouv. dimanche.

AUTOS CRÉDIT TOTAL

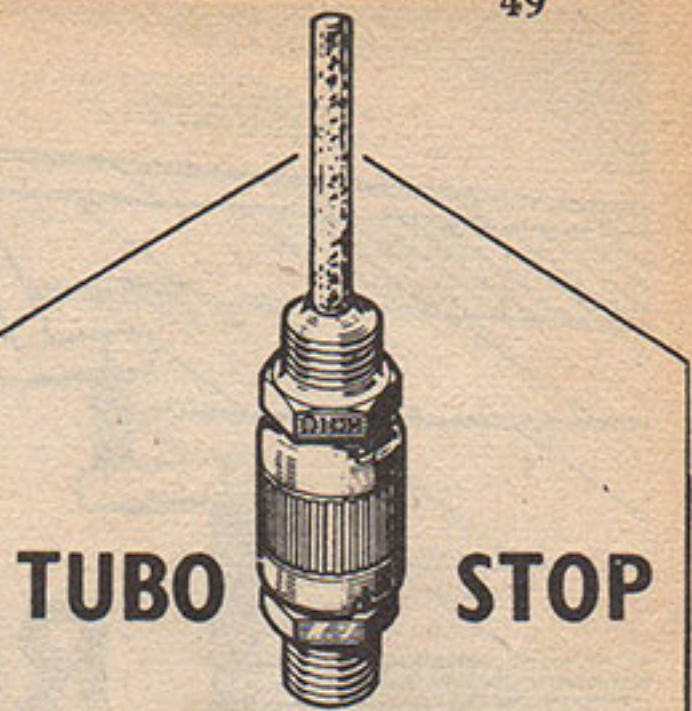
Assur. gratuite reprise moto 244, rue
Dumesnil, Asnières (4 routes). Ouv. dim.



MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE
POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant
20 bis rue des Jumeaux - TOULOUSE.



TUBO STOP

LE ROBINET ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

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

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

PERSIN
Agent Officiel



Tél. :
272
à
BRY

92, av. de Rigny - BRY (Seine)

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

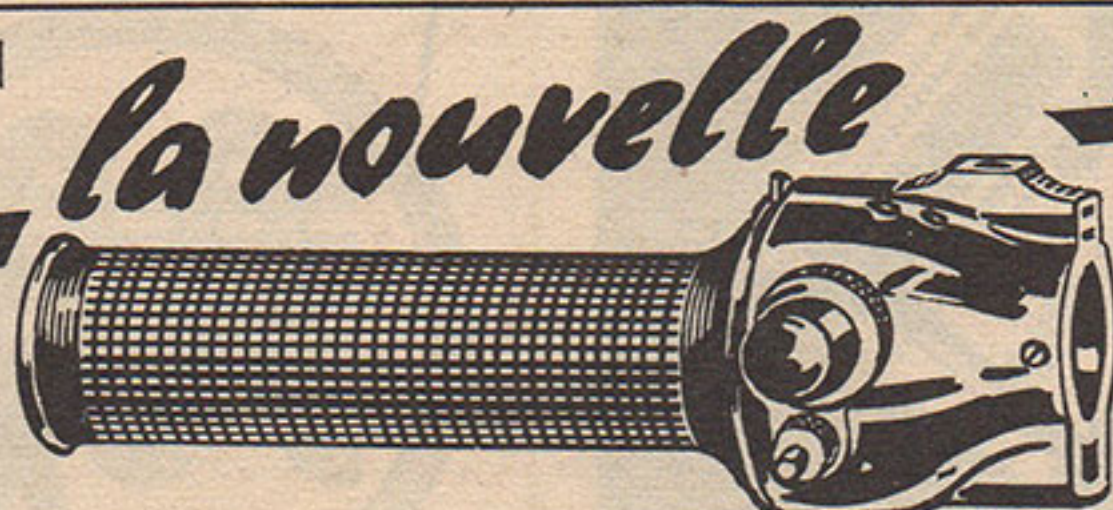
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSÉS



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER Universelle
COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

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



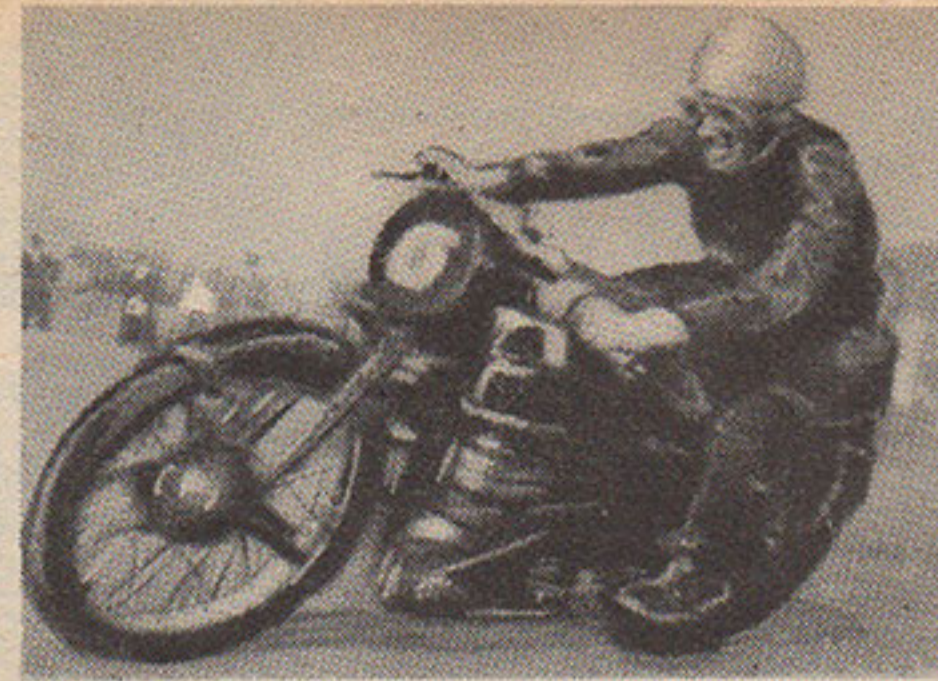
**La Maison
du
RÉSERVOIR**

**ÉDOUARD
MOTTAZ**

40 ANNÉES
D'EXPERIENCE

ÉTABLISSEMENTS
ÉD. MOTTAZ
SOCIÉTÉ ANONYME
307-311, rue de la Garenne, NANTERRE (Se)
Tél. : MAL. 29-77

**TOUS LES
RÉSERVOIRS
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS
BOUCHONS
Bies "MOTTAZ"
Spécialités en
tôle emboutie**



**Vous cherchez
des pièces de
rechange pour
votre moto
allemande ?**

*Vous pouvez les trouver toutes au plus grand magasin de la Sarre,
spécialiste des pièces pour motos allemandes d'ancien et nouveau types :*
NSU - DKW - SACHS - ZÜNDAPP - etc.

Fourches télescopiques TIGER,
embellages, pistons, cadres,
carters, etc.

— PRIX AVANTAGEUX —

Livraison par retour du courrier par poste ou express

TOUTES RÉPARATIONS, RÉFECTIONS

Nous pouvons vous fournir tous les modèles
des side-cars allemands "Kali"

Correspondance en langue française

**GRAND GARAGE DKW - BLUG
HÜTTERS DORF (Sarre)**

Tél. : SCHMELZ 151

Gare : PRIMSWEILER



LAMPE NORMA

LA LAMPE DE QUALITÉ POUR MOTOS ET SCOOTERS

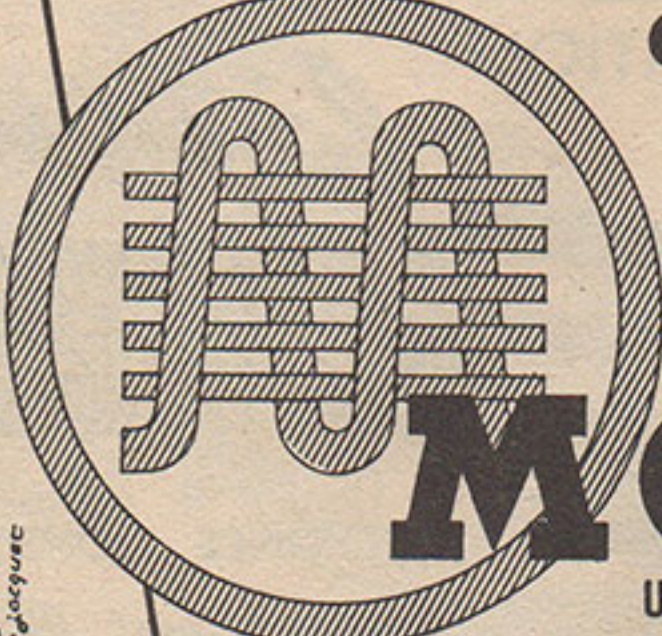
**DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR
LES ACCESSOIRES** *Geco*

PANORAMIC SCOOTER
n° 1930 - 230^F

RETRO ANTI-CHOC 1955
n° 1949 - 480^F

NETTOYEUR DE BOUGIE
n° 619 - 310^F

COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU



MOREL

VOLANTS MAGNETIQUES
DYNAMOS
COMMUTATEURS
DEMARREURS
ALTERNATEURS

USINE : LA SONE (Isère) Tél. 19

DEPOT : PARIS-65, rue de Courcelles
Tél. CARNOT 13.03

POURQUOI

le
grand concours

NE FERIEZ-VOUS PAS

MOTOCYCLES ET SCOOTERS?



1^{er} PRIX : **200.000** FRANCS EN ESPÈCES

2^e PRIX : UNE 175 GNOME ET RHONE

3^e PRIX : UN MOBYSOOTER

4^e PRIX : UN VÉLOMOTEUR PALOMA

et de nombreux autres lots de valeur

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

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

UN AN. 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

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

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

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de
petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.
« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du
présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en
trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale
du 19 novembre 1945.)

UNE NOUVELLE CRÉATION

des ÉTABLISSEMENTS

VICKERS

SAINT-ANTOINE (Isère)

LA LUNETTE

“ JUNIOR 55 ”

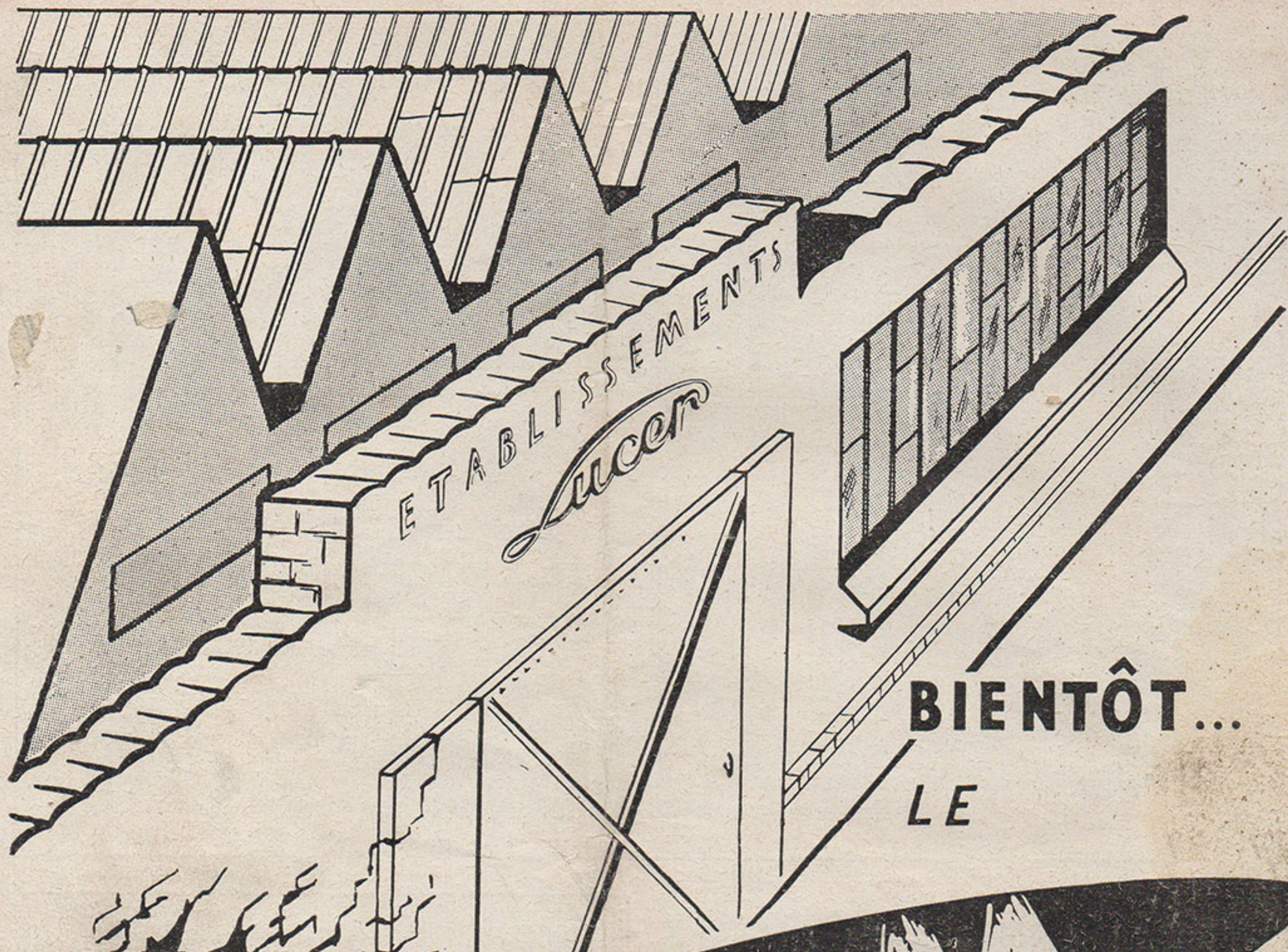
NOUVELLE PRÉSENTATION

NOUVELLE CONCEPTION

NOUVEAUX PRIX

DEMANDEZ UN ÉCHANTILLON
QUI VOUS SERA ADRESSÉ

gracieusement !



BIENTÔT...
LE

BOUM

Lucer

AVEC

L'ONDINE!