

MOTOCYCLES *et Scooters*

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

7^e ANNÉE
REVUE BIMENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^r : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS

**SIDE-CAR CROSS
EN 1955**

PAR R. MOUCHET



40F.

ARIEL



Une Ariel vaut un pur sang !

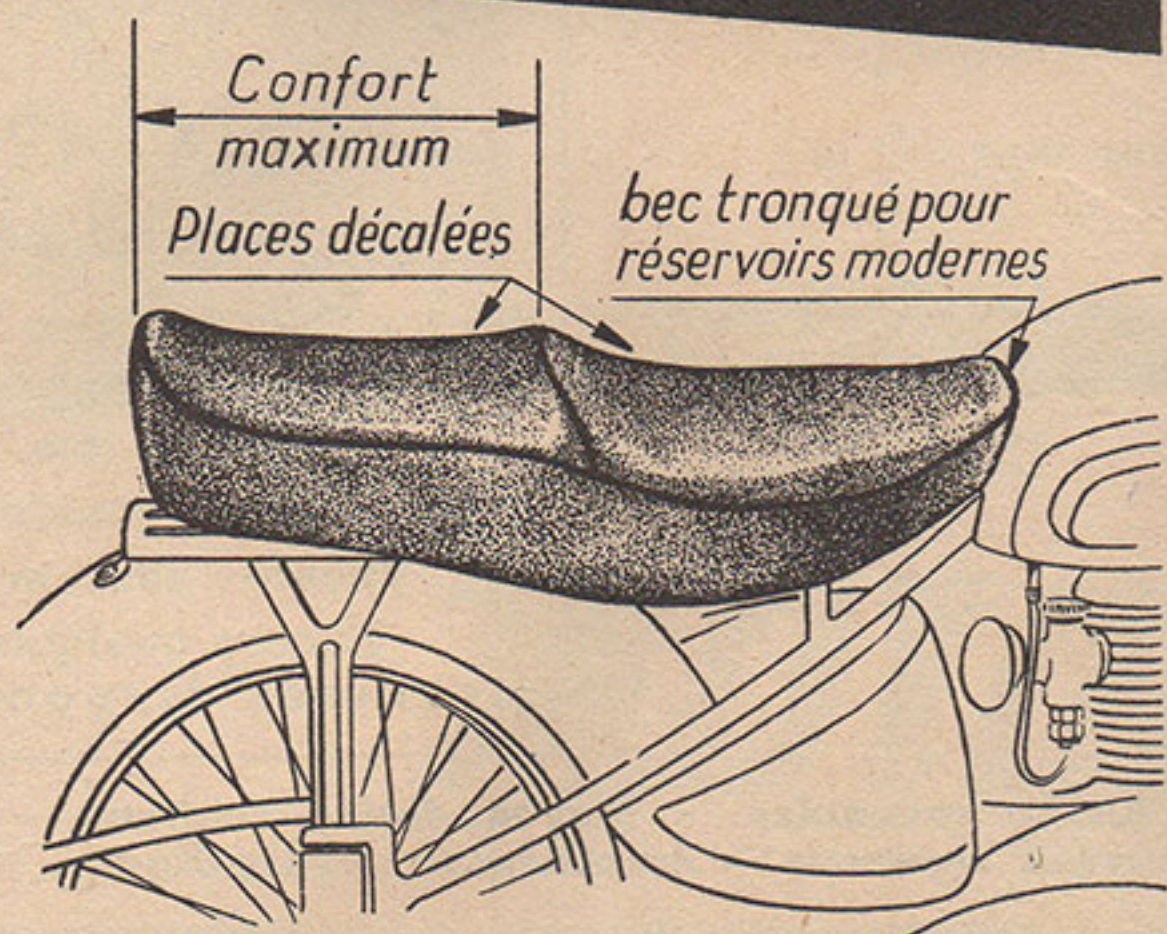
SUR UNE ARIEL VOUS AVEZ EN MAINS TOUTE UNE ÉCURIE
DEPUIS LES DIX-HUIT CHEVAUX DE LA N. H. JUSQU'AUX
QUARANTE-DEUX CHEVAUX DE LA « SQUARE FOUR »

Roulez sur une Ariel !

G.G.N. IMPORTATEUR POUR LA FRANCE, 79, AV. DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS-16^e

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

Expérience et Qualité



Service après vente
GARANTIE

Prix: 9980 Frcs

Société BIPLEX - AURORA

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

MOTOCONFORT



pour ses

MOBYLETTE

et

MOBYSOOTER,

utilise et recommande
exclusivement

LUBRIFIANTS

DE QUALITÉ

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

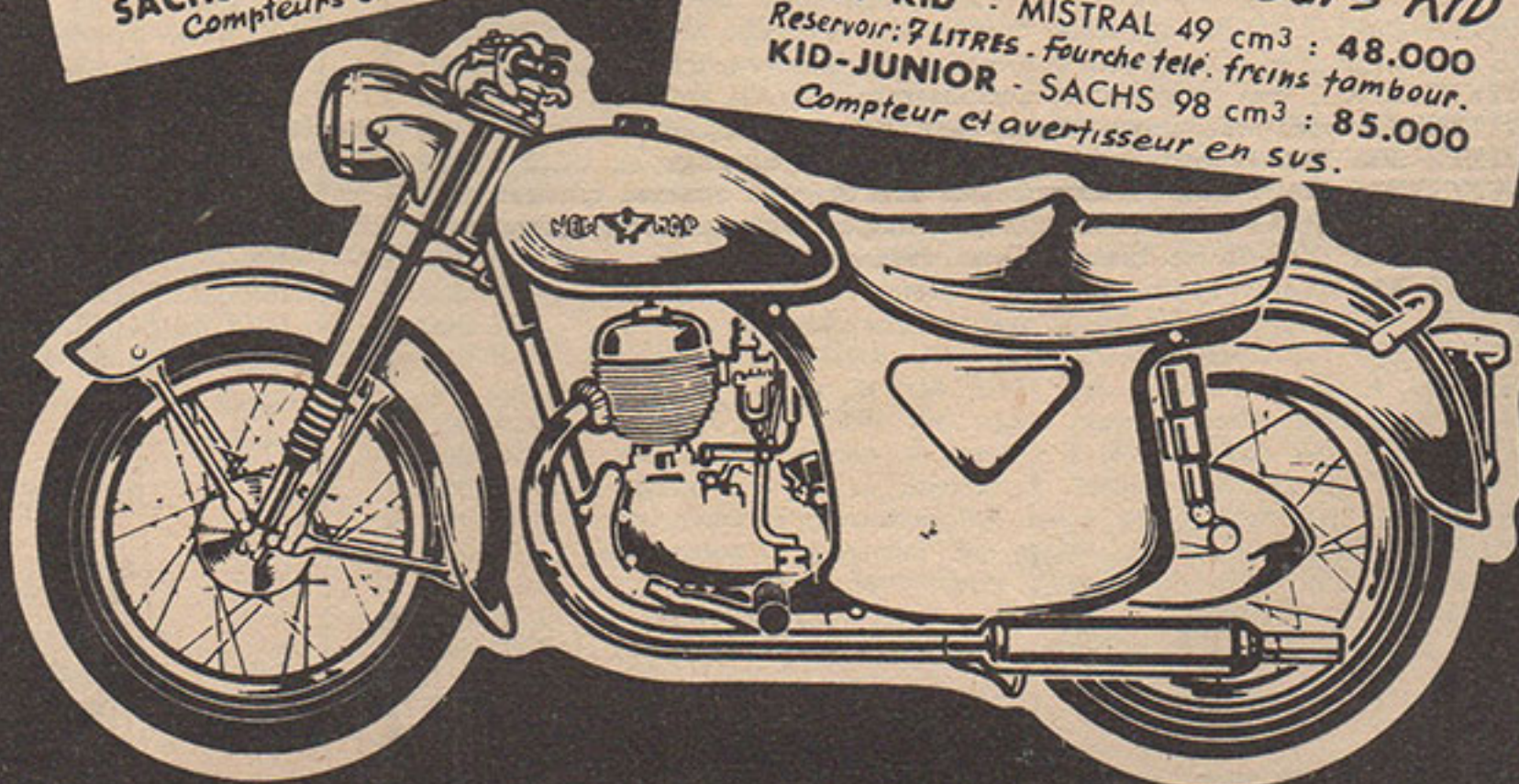
PRINCIPAUX AGENTS

- Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
- Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
- Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
- Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
- » A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
- Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
- Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
- Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
- Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
- Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
- Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
- Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
- » BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
- Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
- Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole-France
- Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne
- Perpignan : TIGNIÈRES 34^hs. Av. Louis Torcatis
- Reims : PERARD 17, Bd Pasteur
- Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris
- Rodez : GUIZARD 25, Bd Laromiguière
- Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet
- Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert
- Saintes : BERTHELOT Place de la Prison
- Saint-Claude : MOTO-SPORTS 13, Rue Carnot
- Saint-Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes
- Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand
- Saint-Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle
- Saint-Lo : DUBOIS Place Ste-Croix
- Saint-Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris
- Strasbourg Shilligheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath
- Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun
- Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes
- Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dupuy
- Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel
- Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque
- Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette
- Valence : VALLA 29, Rue Faventines
- Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux
- Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

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.



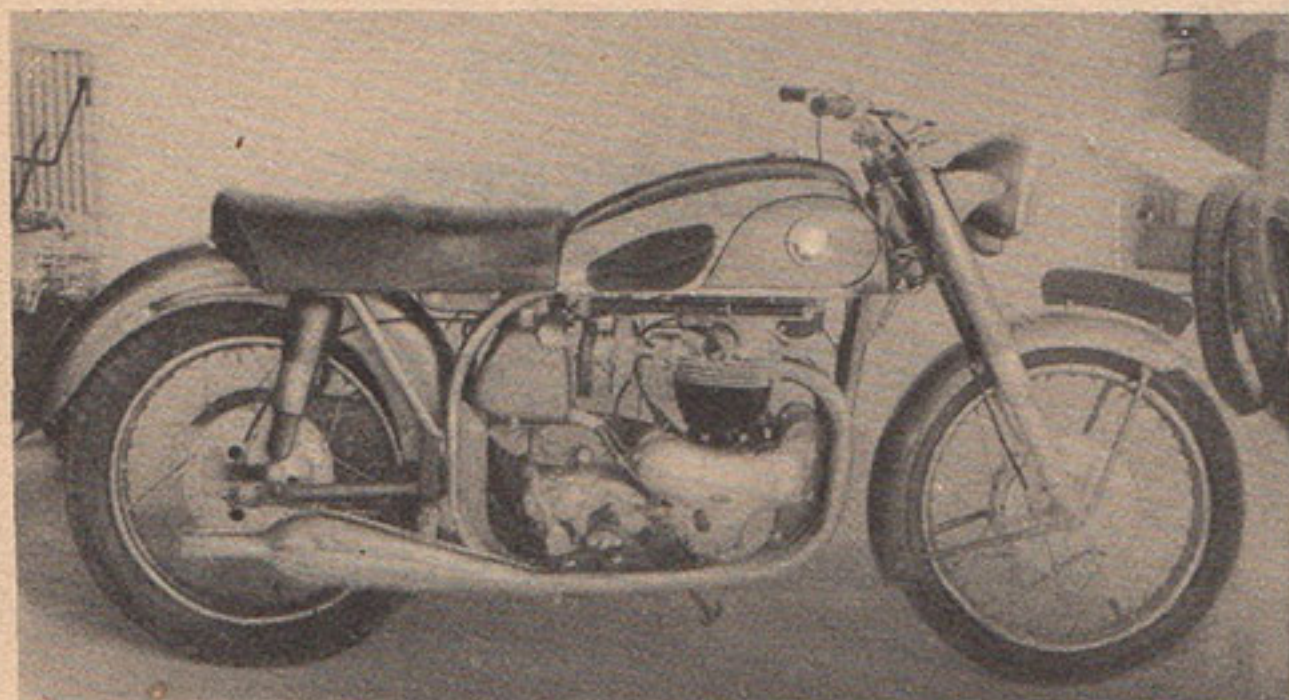
NEW-MAP 124, Ave.
Lacassagne
LYON

Les nouvelles

Norton

1955

chez GARREAU



NORTON
DOMINATOR
DE LUXE

Les
MANX 1955

sont arrivées

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

Frein avant à double came.

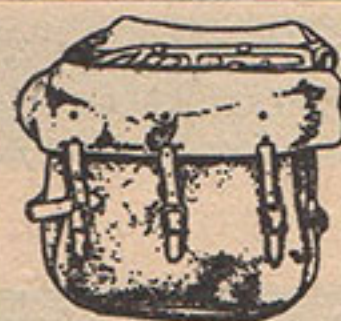
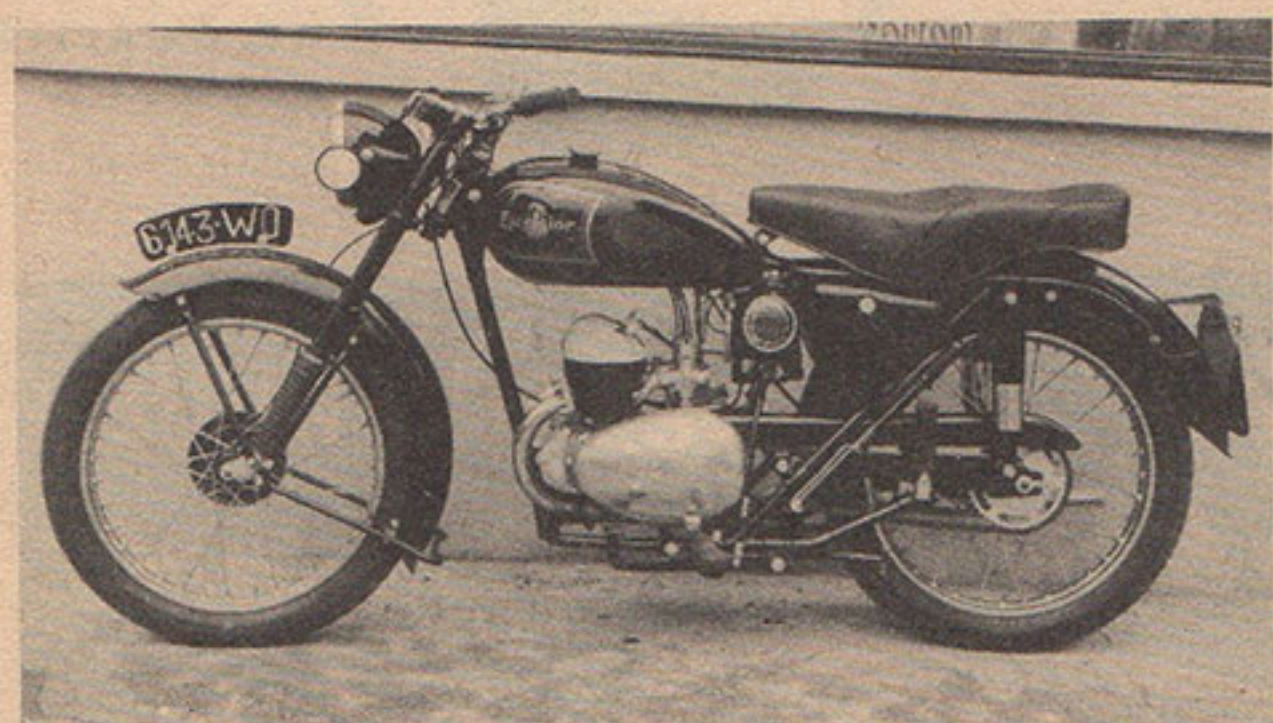
Vitesse : 195 km/h.

Encore quelques
machines disponibles.

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

Encore quelques modèles disponibles

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



SACOCES AMÉRICAINES

Cuir chromé, renforcées,
dispositif de démontage immédiat.

La paire : 4 900 à 5 000 francs

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

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

TOUS LES ACCESSOIRES

NOS OCCASIONS

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

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

NOS MOTOS NEUVES

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

PNEUS FRANÇAIS ET ANGLAIS

LOT DE PNEUS FRANÇAIS NEUFS ET SOLDES

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

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

CRÉDIT 6 A 18 MOIS

C. GARREAU

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



A U S O M M A I R E :

- | | | | |
|---------------------------------|----|--|----|
| ★ Echos..... | 6 | ★ Essai 175 cm ³ Magnat-Debon | 14 |
| ★ L'embrayage Centrimatic | 9 | ★ Giro Vespistico ... | 20 |
| ★ Nouveautés Monet-Goyon | 10 | ★ G. P. de Hollande . | 24 |
| ★ Vu pour vous | 12 | ★ Side car-cross | 28 |

9^e ANNÉE

N° 153

15 AOUT 1955

MOTOCYCLES

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

Moto neuve ou voiture d'occasion ?

Même s'il est ce qu'on appelle un « mordu », le motocycliste n'est pas à l'abri des influences extérieures qui s'exercent pour attédir peu à peu sa ferveur, jusqu'à en faire un transfuge.

Les saisons pluvieuses, la famille qui s'accroît, l'action pernicieuse d'une presse hostile à la moto l'incitent à s'écarter, sans doute avec regrets, mais à s'écarter tout de même, des deux-roues pour se rapprocher des quatre.

Quand cet hésitant bénéficie d'une certaine situation, ou d'une aisance certaine, la question ne se pose pas : il conserve la moto par passion et s'offre une auto par opportunité.

Malheureusement la grande majorité d'entre nous n'a pas cette chance ; se laissant influencer par son entourage, par les circonstances, par l'appât de la cote tentatrice des voitures d'occasion, beaucoup vont au-devant de transactions susceptibles de compromettre leur équilibre budgétaire.

D'enquêtes sérieuses, il résulte que la moindre auto de 2 ou 4 ch, à condition, encore, qu'elle soit vraiment en bon état, nécessite un prix d'entretien minimum (nous insistons sur ce minimum) de 15 francs le kilomètre, soit, si l'on estime le parcours moyen annuel aux environs de 5 000 kilomètres, une dépense première de 75 000 francs par an, dans les meilleures conditions.

Mais si l'acheteur d'une occasion a été berné et qu'il s'en suive des revisions, réparations, changements de pièces ou d'organes, c'est, alors, l'effondrement du modeste budget familial avec l'unique et pénible ressource, pour limiter les dégâts, de bazarder au plus tôt la ruineuse bagnole et d'essayer de regarnir la tirelire pour racheter... une moto.

Le cas est plus fréquent qu'on ne le croie et nombreux sont ceux qui ont fait cette cruelle expérience.

Motars amis, réfléchissez sérieusement avant de vous lancer dans cette aventure, tentante mais trompeuse et si souvent source de cruels déboires.

Max Enders

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

MOTO CYCLES

Echos

Le Salon des Plastiques.

Le Salon des Plastiques s'est tenu fin avril, début de mai, à Oyonnax, ville vraiment spécialisée dans la transformation des plastiques; il a nettement marqué le développement et l'avenir de l'industrie française des plastiques. Ce fut une des plus importantes manifestations mondiales dans cette branche.

La section des objets manufacturés offrait une diversité remarquable depuis le simple peigne jusqu'aux articles et accessoires pour motos et voitures en passant par toute une série d'articles ménagers, médicaux et autres.

Les plastiques, ce Salon l'a démontré, sont en plein essor; il reste cependant, comme le conseillent eux-mêmes les chimistes et les ingénieurs qui les étudient et les utilisent, à apprendre à les employer très judicieusement après de sévères contrôles et de non moins sévères essais pratiques.

La production française de juin 1955.

La production de juin en machines françaises a été la suivante :

Cyclomoteurs, 77 936; vélomoteurs, 17 560; scooters, 13 821; motocyclettes, 3 150; trimoteurs, 536; minicars, 35.

Parmi les 3 150 motocyclettes on dénombre : 175 cm³, 2 129; 200 cm³, 135; 250 cm³, 757; 350 cm³, 121; 500 cm³, 8.

Statistique de production du 1^{er} semestre 1955.

Au cours de ce premier semestre il a été construit, et facturé, en France : 426 789 cyclomoteurs, 91 771 vélomo-

teurs, 75 112 scooters, 19 383 motocyclettes, 3 252 trimoteurs, 192 minicars et 132 sidecars.

La répartition des motocyclettes par cylindrée est la suivante : 150 cm³, 36; 175 cm³, 12 654; 200 cm³, 1 353; 250 cm³, 3 967; 350 cm³, 698; 500 cm³, 675.

On voit que c'est la 175 cm³ qui est de loin la plus appréciée de nos motos, ce qui laisserait entendre que la clientèle française n'est plus tellement axée sur les moyennes et grosses cylindrées et que les motos d'importation suffisent, en principe, à couvrir les demandes pour ces catégories.

Taxe de stationnement.

Le Conseil municipal de Paris a ouvert un concours (nous pouvons tous y participer), pour un appareil à sous, c'est-à-dire capable de percevoir une taxe de stationnement pour les automobiles.

Cette offre, telle qu'elle est présentée est, à notre avis incomplète : pour que ledit appareil soit parfait et équitable, il devrait, automatiquement taxer les voitures en stationnement, suivant leur volume. Nous ne savons pas si nos modestes deux-roues seront également taxés, mais nous trouverions anormal qu'un gros pacha dont la monstrueuse voiture prend la place de deux 4 ch ou 2 ch, ne paye pas plus cher que l'une seule d'entre elles, c'est là où l'appareil devrait faire preuve de flair et de discernement.

Prudence.

D'après les enquêtes et constatations des compagnies d'assurances, les accidents corporels sont sensiblement plus

nombreux pour les motocyclistes que pour les automobilistes. Cela se conçoit puisque ces premiers n'ont pas d'abri d'une carrosserie. Particulièrement en ville, un conducteur d'auto s'en tire généralement avec des froissements d'ailes, de capot ou de portières, alors que pour le motar, son anatomie est plus exposée. Il faut donc redoubler de prudence, éviter ce qu'on prend pour de la virtuosité et qui n'est, souvent, que témérité. Le casque, qui semblait jusqu'alors réservé à la route, est loin d'être inutile en ville; il a d'ailleurs perdu de son aspect agressif; louons les fabricants, ils ont bien travaillé en nous offrant des casques élégants, légers et s'accordant bien avec le vêtement et la machine.

Est-ce valable pour la moto ?

Simca ayant fait une enquête auprès des automobilistes, 40 000 d'entre eux, ont répondu aux diverses questions posées ce qui a permis d'établir certaines statistiques, amusantes parfois; c'est ainsi qu'il en ressort que : « les hommes conduisent mieux (69 %) et plus courtoisement (59 %) que les femmes. Les principales fautes de conduite des hommes sont l'excès de vitesse (29 %), celles des femmes l'étourderie (20 %). »

Il serait intéressant de savoir si ces proportions sont les mêmes pour les motocyclistes des diverses catégories.

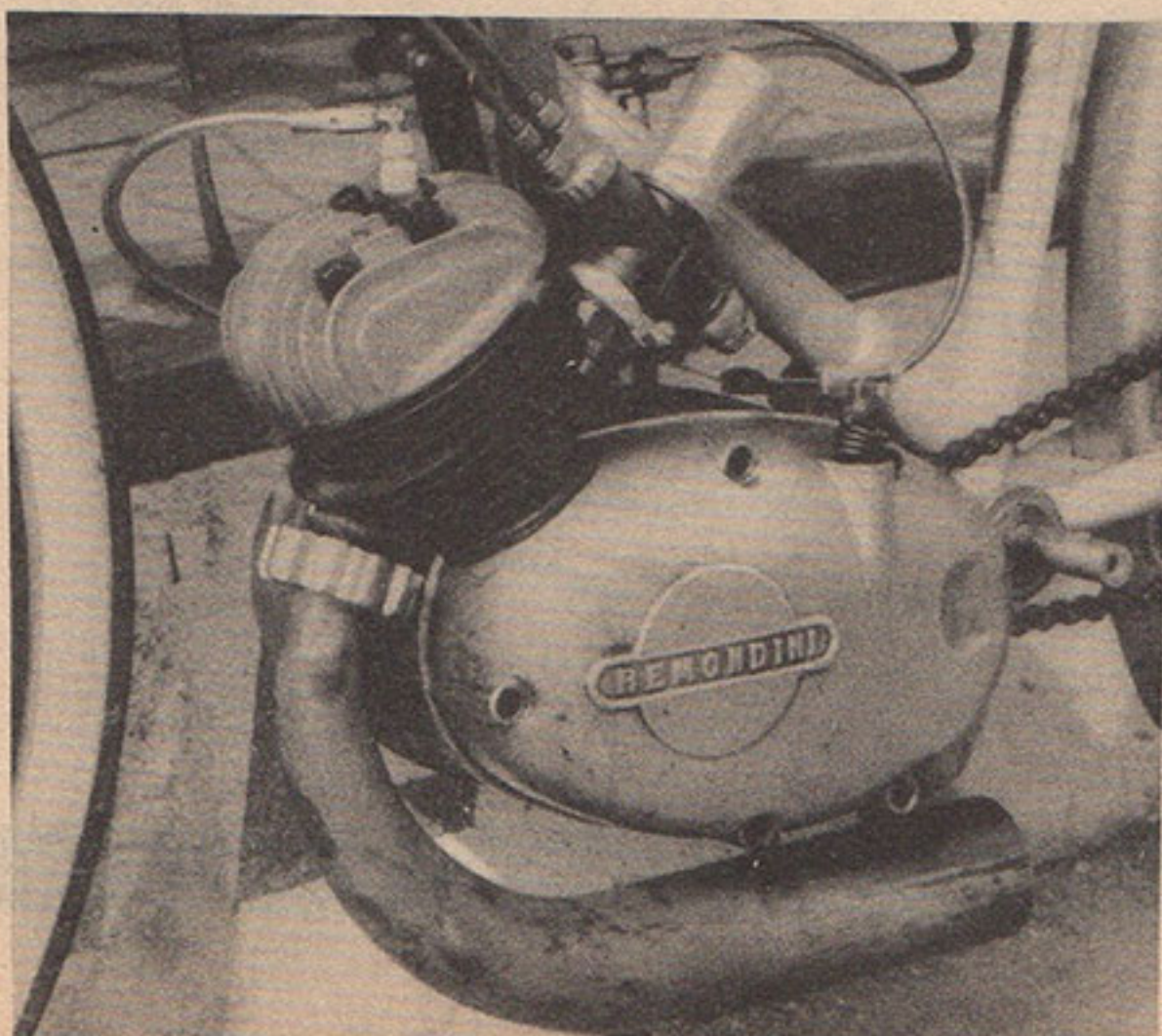
Moto-Bastille.

M. Rémi Danvignes, directeur des établissements Moto-Bastille, informe sa clientèle, que le magasin sera fermé du 14 au 31 août 1955 pour congés annuels.

Il n'y a pas place à Montlhéry pour les 50 cm³!

L'ingénieur Rémondini, qui a préparé un 50 cm³ pour s'attaquer au record du monde, s'est vu refuser l'utilisation de la piste de Montlhéry. Il en sera ainsi à l'avenir pour toute tentative de record en dessous de 125 cm³. On reconnaît sans peine une des discrètes interventions dont la Chambre syndicale est coutumière.

Rémondini s'attaquera quand même aux records, mais à Monza, en Italie. Ci-dessous, vues du moteur, de la machine et du pilote, Arrigo Rémondini. La vitesse aux essais atteignit 96 km/h, sans carénage, ce qui met le record à la portée de la mécanique.



MOTOCYCLISTES

Echos

Scoter de poche ?

La Presse a été conviée le 20 juillet pour célébrer la naissance du scooter Cabri, version définitive. La présentation en a été faite au bois de Boulogne dans le cadre pittoresque du pavillon d'Armenonville.

Le Cabri est cet élégant petit scooter (d'où son surnom de « scooter de poche »), qui avait été conçu par les Etablissements Bernardet dont les usines, on le sait, ont été récemment reprises par les Etablissements Le Poulain.

Des vedettes de cinéma et des mannequins de couturiers sportifs agrémentaient cette sympathique manifestation.

Importations en juin.

Les producteurs étrangers ont livré à la France, en juin, 280 cycles à moteur et 985 motocyclettes ainsi réparties :

Allemagne, 133 ; Autriche, 665 ; Grande-Bretagne, 67 ; Italie, 4 ; Suisse, 4 ; Tchécoslovaquie, 50 ; Union Belgo-Luxembourg, 50 et U.S.A., 2.

C'est donc, au cours de ce mois, l'Autriche qui tient la tête et de loin ; cela dépend sans doute des contingents attribués et de la date d'octroi des licences.

Soyez en règle avec le nouveau Code.

Nous vous rappelons que, depuis le 1^{er} juillet, vos machines doivent obligatoirement posséder : deux freins efficaces ;

Pour les vélomoteurs, scooters et, a plus forte raison, motos, un rétroviseur ;

Les mêmes doivent être également pourvus d'un indicateur de vitesse ;

Le feu avant jaune est réglementaire sur tous les deux-roues.

D'autre part, pour les machines immatriculées avant le 1^{er} avril 1950, la carte grise étant périmée doit être échangée.

Établissements William Dumont.

Les fabrications Maico sont représentées en France par les Etablissements William Dumont, 11, rue Chalgrin, Paris (16^e).

Vouillon s'établit.

Vouillon, l'International de motocross bien connu, vient d'ouvrir un splendide magasin de ventes et réparations motos : 107 bis, Grande-Rue, à Ville-moble.

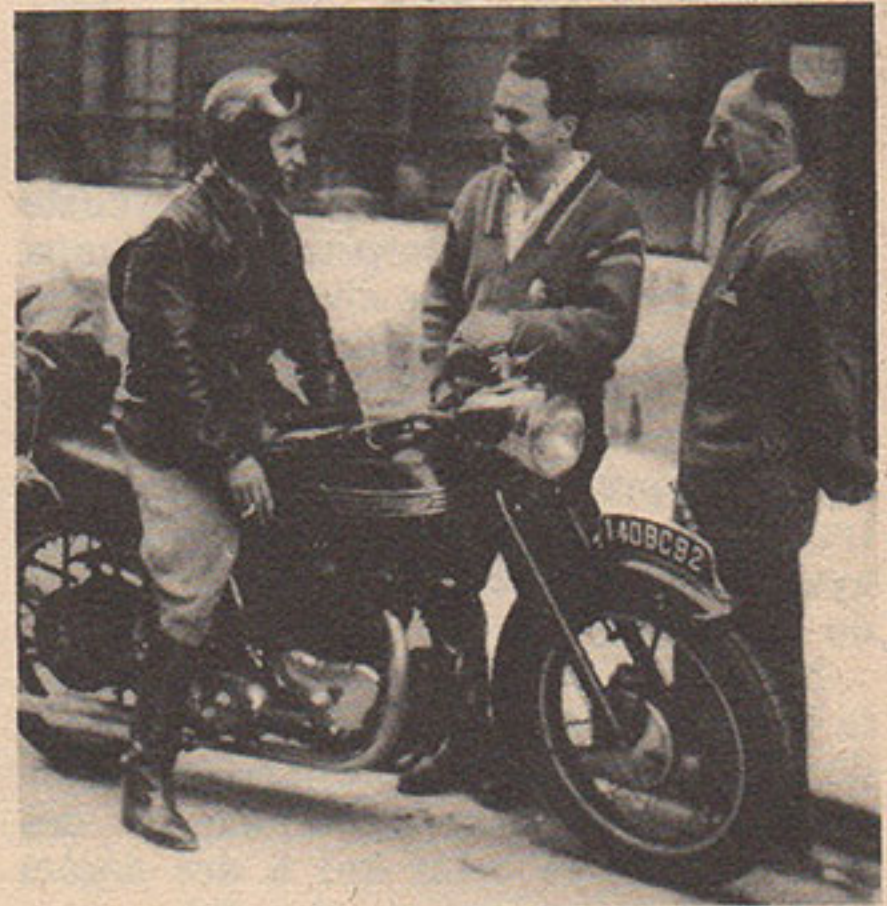
Allemagne.

La maison Maico reprendrait la fabrication de la voiturette « Champion ». L'outillage a déjà été racheté par la firme de Pfäffingen qui veut assurer, avant tout, les pièces détachées pour les quelques 5 000 voitures en circulation.

La « Champion » conservera son moteur de 400 cm³ deux temps, deux cylindres, mais sera certainement encore améliorée.

Suisse.

La Cour Fédérale Suisse a décidé de poursuivre les scootéristes transportant un passager en « amazone ». Cette position a été désignée comme dangereuse et les agents de police ont reçu les instructions pour verbaliser sans pitié.



M. Straussler, du M.C. Bel-Abbésien, vient de réussir un raid original, dont l'esprit se rapproche de celui des fameux Cinq sous de Lavarède. Parti de Sidi-Bel-Abbès avec 1 000 fr. pour tout viatique, auquel il ne devait toucher qu'en cas désespéré, il a accompli un vaste tour de France, avec le seul appui et la compréhension des Clubs Motocyclistes, qui ravitaillèrent impromptu pilote et machine, parfois en pleine nuit. Bel exemple de solidarité motocycliste !

Portugal.

Le champion d'Espagne, Francisco Gonzalez (Norton), a remporté le Grand Prix du Portugal à Oporto. John Grace (Gibraltar) avait, pendant longtemps, tenu la tête, mais il dû céder sa place à Gonzalez qui termina avec presque cinq minutes d'avance. Les cinq places suivantes revenaient également à des Norton.

GRAND CONCOURS "MOTOCYCLES ET SCOOTERS"

Nous donnons ci-dessous le dernier de nos six slogans, parmi lesquels les concurrents devront choisir le meilleur pour se départager.

Nous rappelons que les réponses devront être envoyées uniquement sur le questionnaire qui sera publié dans notre numéro du 1^{er} septembre.

Toutes les réponses devront parvenir, sous peine de nullité, avant le 20 septembre. Les envois insuffisamment affranchis seront refusés.

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs toute ou une partie des numéros ayant trait à notre grand

Concours, dont le règlement complet a été publié le 15 mai (n° 147).

Rappelons qu'en sus du premier Prix : 200.000 fr. en espèce, de nombreux lots de grande valeur viendront récompenser la perspicacité des candidats, entre autres une motocyclette 175 cm³ Gnome et Rhône, un scooter Moby Motobécane, un vélomoteur Paloma, etc.

Souhaitons encore une fois bonne chance aux concurrents, et conseillons-leur de ne surtout pas oublier de joindre à leur envoi les six bons à découper, figurant en page 2 dans chaque numéro du concours.

: 52 pages sur 2 roues. "Motocycles et Scooters" chaque semaine

Magasin : 2-4-3-5-4-6

L'ACCIDENT...

LORSQU'UN tel événement survient, si pénible qu'il soit, et, bien entendu si l'on n'est pas grièvement atteint au point d'en perdre les sens, il faut garder son sang-froid.

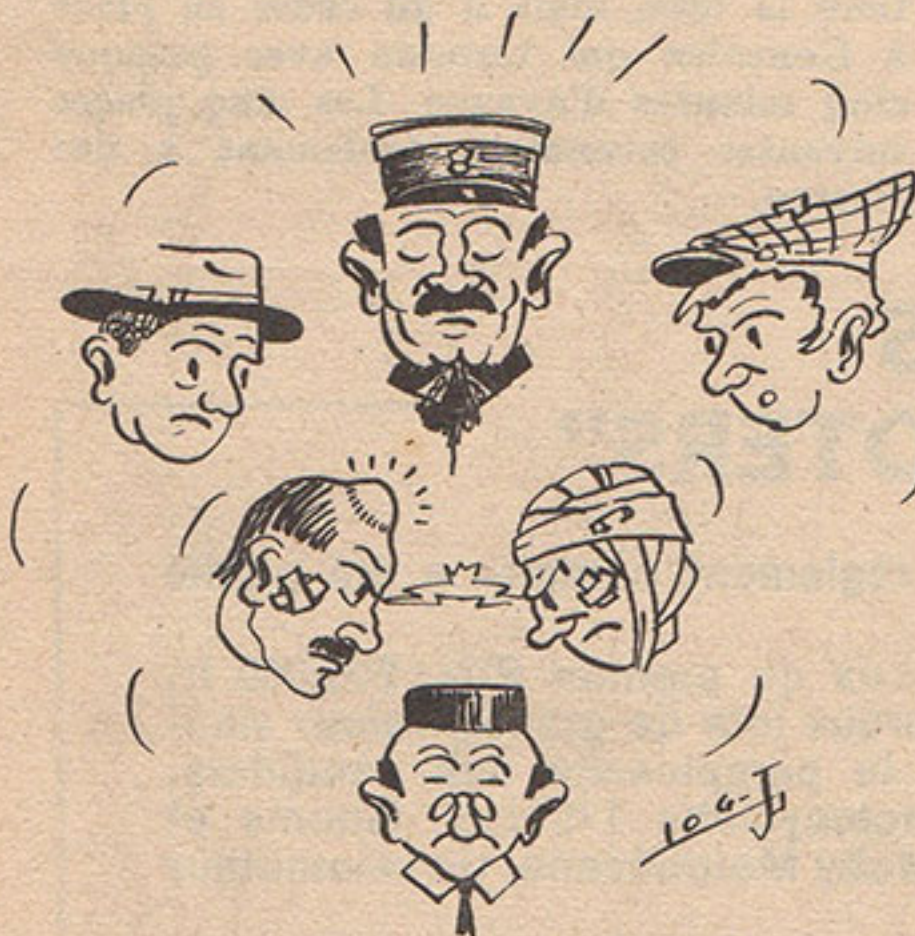
Faire un peu comme ce motocycliste qui, lors d'une compétition, dérappa dans un virage, fit une chute et, à terre, sut conserver son moteur en marche.

En cas d'accident, il faut avant toute chose se pénétrer de l'idée qu'un quart d'heure après, il n'en restera plus de traces, les exigences de la circulation ayant nécessité le dégagement rapide de la chaussée.

Nous vous donnons en quelques points la marche à suivre ; il est indispensable de suivre à la lettre ces différentes prescriptions car chaque accident a des conséquences et celui qui a des dégâts veut tout naturellement s'en faire rembourser le coût.

1. Chercher un ou deux témoins. C'est peut-être la recommandation la plus importante ? En effet, si forte soit votre bonne foi, personne ne vous croira lorsque vous affirmerez que vous avez raison.

2. Appelez un représentant de la police ou de la gendarmerie, en interdisant que l'on modifie la place des véhicules avant son arrivée. Il n'est pas rare en effet, qu'un chauffard malhonnête... ou non assuré essaie de se soustraire aux conséquences de ses actes. N'hésitez pas à requérir les offices d'un huissier qui, pour quelques milliers de francs, cons-



Deux adversaires, deux témoins, un gendarme, un huissier.

latera d'une façon officielle et qui ne pourra être mise en doute, les conditions dans lesquelles s'est déroulé l'accident, en y adjoignant un plan coté. Si l'accident survient en dehors de toute agglomération, dressez avec votre adversaire, qui la plupart du temps ne s'y refusera

pas, un plan sommaire des lieux que vous signerez tous deux.

3. Ne dites *jamais* que vous avez tort ou que vous avez raison. Un accident n'est pas un assassinat, et il n'est pas besoin d'avoué. Il faut considérer l'accident un peu comme une inondation ou un court-circuit ayant provoqué un incendie. On constate d'abord les dégâts, et ce n'est que beaucoup plus tard que l'on cherche à savoir d'où vient le mal.

4. Avertissez *immédiatement* votre compagnie d'assurances (ou votre courtier) même si vous n'avez aucun dégât et même si votre adversaire ne paraît pas en avoir. La compagnie pourrait en effet vous reprocher par la suite de ne pas l'avoir tenue au courant en temps utile et c'est une cause de *déchéance*, et vous ne seriez plus assuré.

5. Si vous recevez une réclamation de

APRÈS L'ACCIDENT...

Exercer votre *recours* c'est établir votre *réclamation* après l'accident et la présenter à celui que vous jugez le responsable de vos malheurs. Le plus souvent, une compagnie d'assurances prend la place de votre adversaire. C'est alors avec elle que vous aurez à discuter.

Vous ne pouvez réclamer que *ce qui vous est dû* et en apportant toutes les justifications (ce seront des factures, des devis, des ordonnances de médecin, etc.).

Vous pouvez vous adresser à un « cabinet d'affaires », mais notre expérience tend à vous le déconseiller. Il vaut mieux présenter votre recours vous-même ou bien passer par l'intermédiaire de votre courtier qui est tout qualifié pour effectuer une semblable démarche.

Nous allons voir tout d'abord comment s'établissent un recours et une réclamation.

Il faut tout d'abord exercer un recours *amiable* et si celui-ci échoue, passer à la phase contentieuse ou judiciaire.

1. — LE RECOURS AMIABLE

a) Vous préparez votre *réclamation*. Elle comprendra un calcul qui sera étayé par vos pièces justificatives. Dans cet accident, vous aurez eu des dégâts matériels (1) à vos vêtements et à votre

(1) Nous prendrons un cas extrêmement simple car pour certaines questions intéressant la Sécurité Sociale, les incapacités permanentes, etc., il faudrait que vous recouriez à un spécialiste de la question, d'autant plus que les affaires graves d'accident sont généralement portées devant un Tribunal.

l'adversaire ou un acte d'huissier, transmettez cette pièce *le jour même* à votre compagnie d'assurances ou à votre courtier.

Nous terminerons cet aperçu en vous donnant encore quelques conseils qui, croyez-le, ne sont pas superflus.

— N'injuriez pas votre adversaire. Il est probablement aussi ennuyé que vous et vous tient certainement, comme vous le faites, pour responsable de cet accident.

— Dites-vous bien que l'inévitable est arrivé et qu'il importe de ne plus penser à ce qui s'est passé mais aux conséquences normales qui ne vont pas tarder à surgir.

Il se peut que vous ayez des dégâts et que vous ne soyez pas assuré pour leur remboursement. Il va falloir alors penser à faire votre *recours*. Dans notre prochain article nous vous indiquerons la manière de procéder car il n'est pas rare que certains « agents d'affaires » viennent vous proposer leurs bons offices, ce qui se résoudra pour vous... à leur faire cadeau, sans contrepartie, d'une fraction de ce qui vous est dû.

LEGRAND-JACQUES.

machine. Ils se monteront par exemple à 60.000 francs. L'accident vous aura obligé à interrompre votre travail pendant quinze jours et vous gagnez 800 francs par jour. Les soins que vous avez reçus se montent à 10.000 francs, qui ne vous ont pas été remboursés par la Sécurité Sociale. Enfin, cet accident en dehors de vos frais, vous cause un préjudice que, selon la souffrance que vous avez endurée, vous chiffrez à 5.000 francs. Ce dernier chef de demande est le « *pretium doloris* », prix de la douleur.

Afin de rendre cette réclamation claire et de permettre à votre adversaire ou à sa compagnie d'assurances de l'étudier commodément, vous la lui présentez sous la forme d'un tableau, dont nous vous donnons un exemple ci-après :

<i>Préjudice matériel :</i>	
Réparation moto (suivant factures jointes).....	53.000
Réparation vêtements, stoppage et nettoyage (suivant factures jointes).....	7.000
<i>Préjudice corporel :</i>	
Incapacité de travail : 15 jours à 800 francs (fiches de salaires jointes).....	12.000
Frais médicaux et pharmaceutiques (ordonnances et certificats médicaux).....	10.000
<i>Pretium doloris</i>	5.000
TOTAL	87.000

LE CENTRIMATIC

L'INGÉNIEUR GARELLI, créateur du moteur Mosquito, a présenté dernièrement le « VéloMosquito 511 » dont l'inédit réside dans le groupe Centrimatic qui permet de s'arrêter avec le moteur en mouvement et de repartir en agissant uniquement sur la commande des gaz.

Le VéloMosquito est équipé d'un cadre en acier embouti, soudé électriquement.

La suspension avant est du type à balanciers et roue poussée.

Dans sa partie centrale, le cadre fait office de réservoir.

Le moteur est le Mosquito 49 cm³ que nous connaissons déjà.

Le nouvel embrayage automatique Centrimatic, du type centrifuge, est tributaire du régime-moteur, autrement dit, au-dessus d'un certain nombre de tours/moteur, l'embrayage s'effectue, tandis qu'il cesse pour un régime inférieur.

Un système de roue libre permet la mise en route en pédalant ou en poussant le véhicule.

Pareil système existe déjà sur les moteurs VAP ou Junior Servomatic.

Le Centrimatic tolère un certain patinage, permettant un embrayage très progressif et une capacité en côte accrue, du fait que le moteur ne cale pas immédiatement, lorsque l'effort demandé est trop grand. Ainsi, une rampe sévère pourra être gravie sans pédaler, le moteur tournant à un régime normal entraînant le cycle à allure très réduite grâce au glissement de l'embrayage.

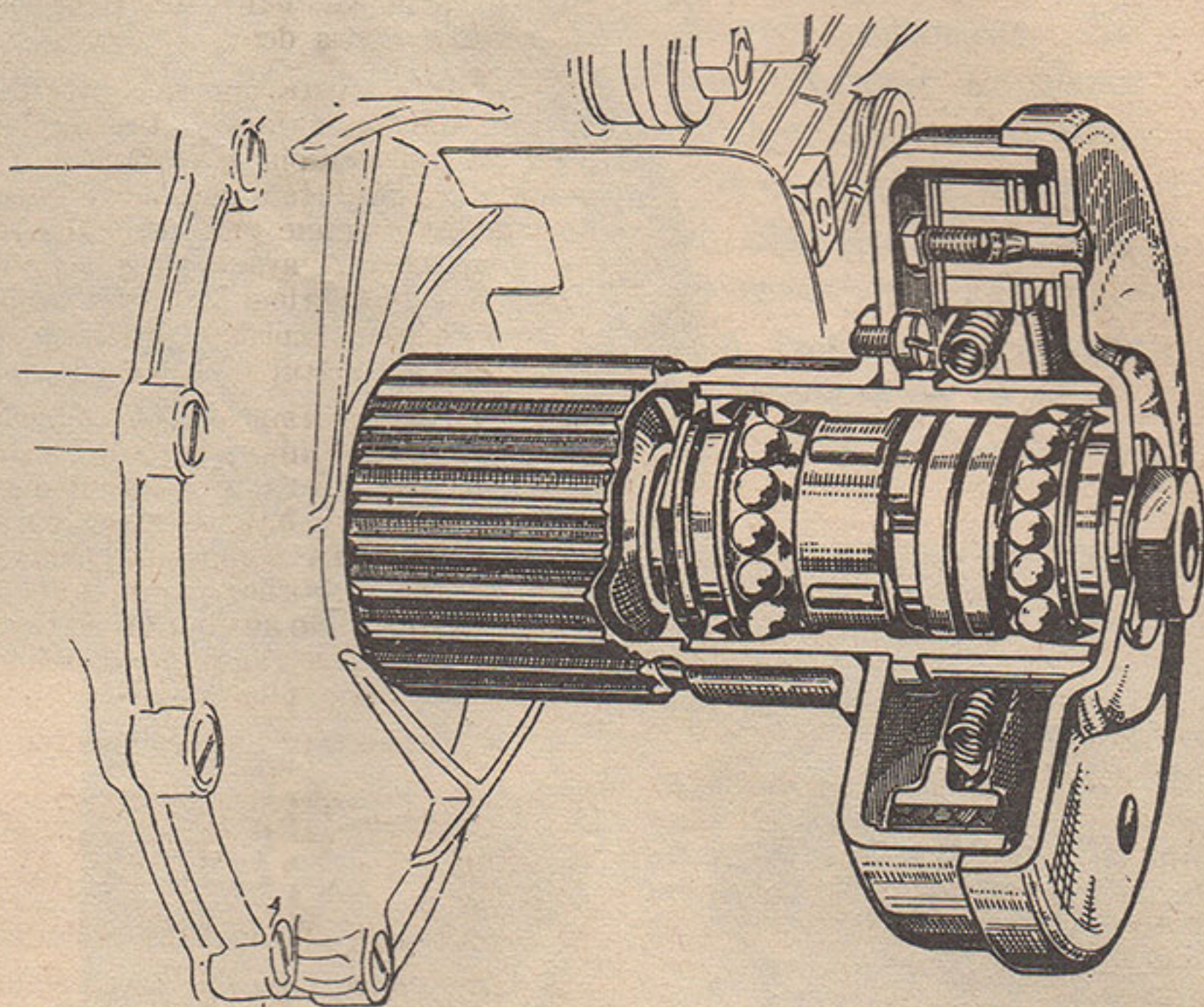
On ne nous dit pas quel est le comportement des garnitures en pareil cas, et nous croyons qu'il vaut mieux éviter les acrobaties de ce genre.

Le Centrimatic se compose d'un plateau porte-masselottes solidaire de l'arbre-moteur. Les masselottes, sous l'effet de la force centrifuge, agissent sur des mâchoires munies de garnitures spéciales, venant en contact avec un tambour calé sur le galet d'entraînement. La roue libre, du type à rampes et galets, entraîne l'arbre-moteur; la rotation du galet d'entraînement fait tourner les galets de roue libre qui ont tendance à monter au sommet de leur rampe, où ils se coin-

cent entre celle-ci et le moyeu du tambour d'embrayage, ce qui permet l'entraînement de l'arbre-moteur. Lorsque la vitesse de rotation de ce dernier est supérieure à celle du tambour, les galets de roue libre reprennent leur place.

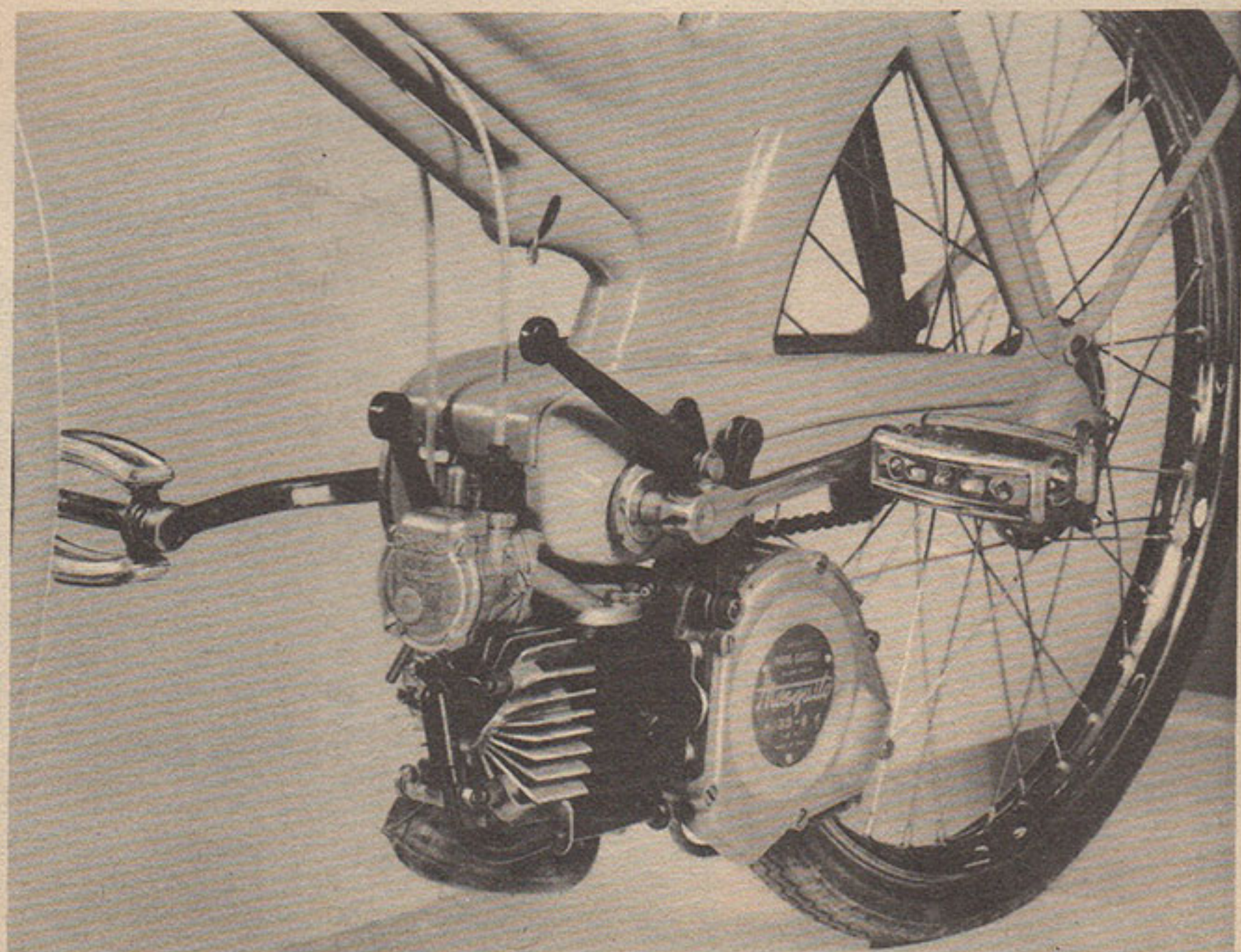
La roue libre, en plus de la mise en route, permet également de bénéficier du frein-moteur dans les descentes, lorsque l'on coupe les gaz.

Signalons que le Centrimatic peut être adapté sur tous les moteurs Mosquito.

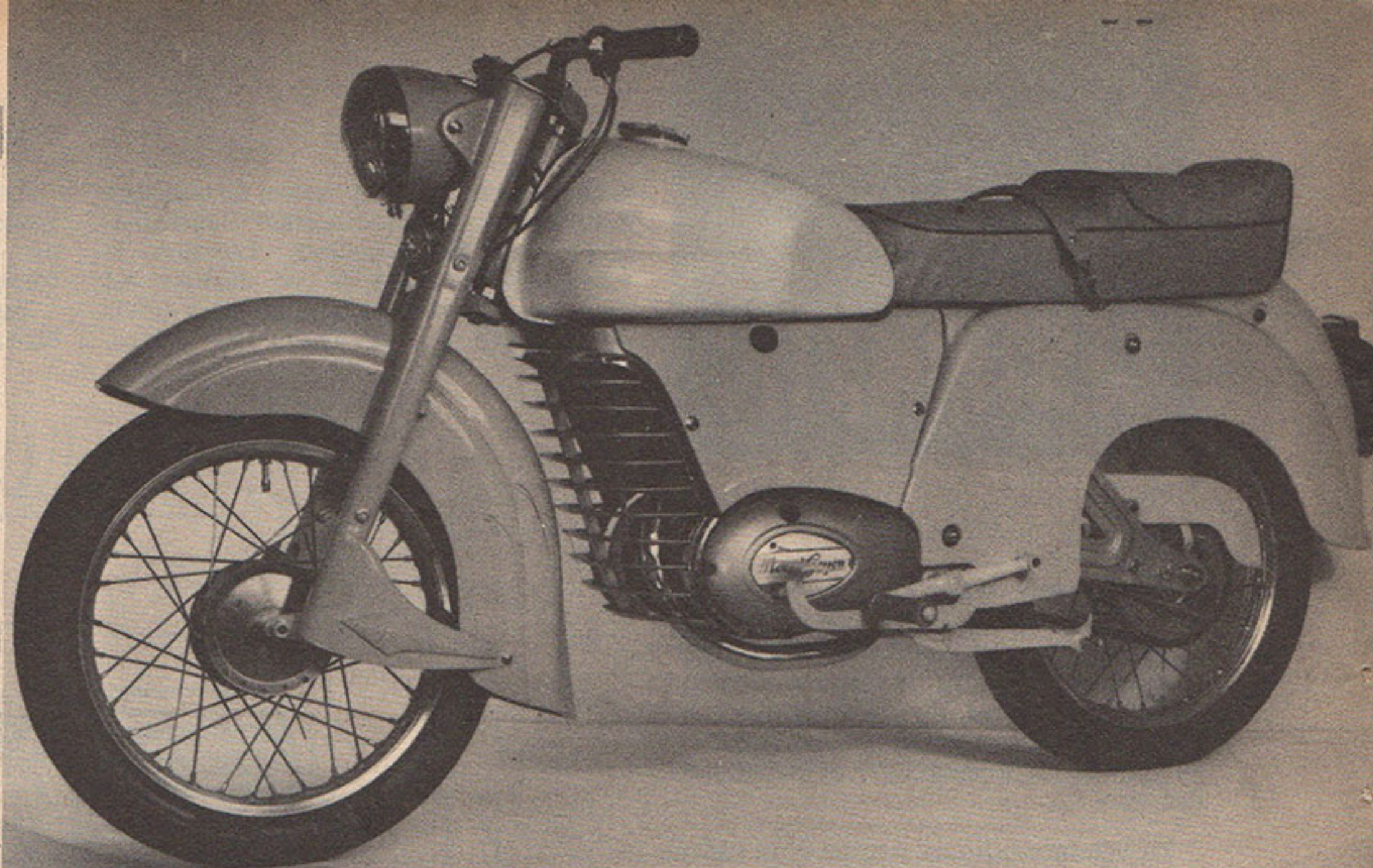


Le Mosquito 49 cm³.

L'embrayage automatique Centrimatic. On distingue le plateau porte-mâchoires, avec les ressorts de rappel des mâchoires, le tambour solidaire du galet d'entraînement, les roulements à billes supportant le moyeu d'embrayage, et la roue libre à galets.



La W1 vue de profil.



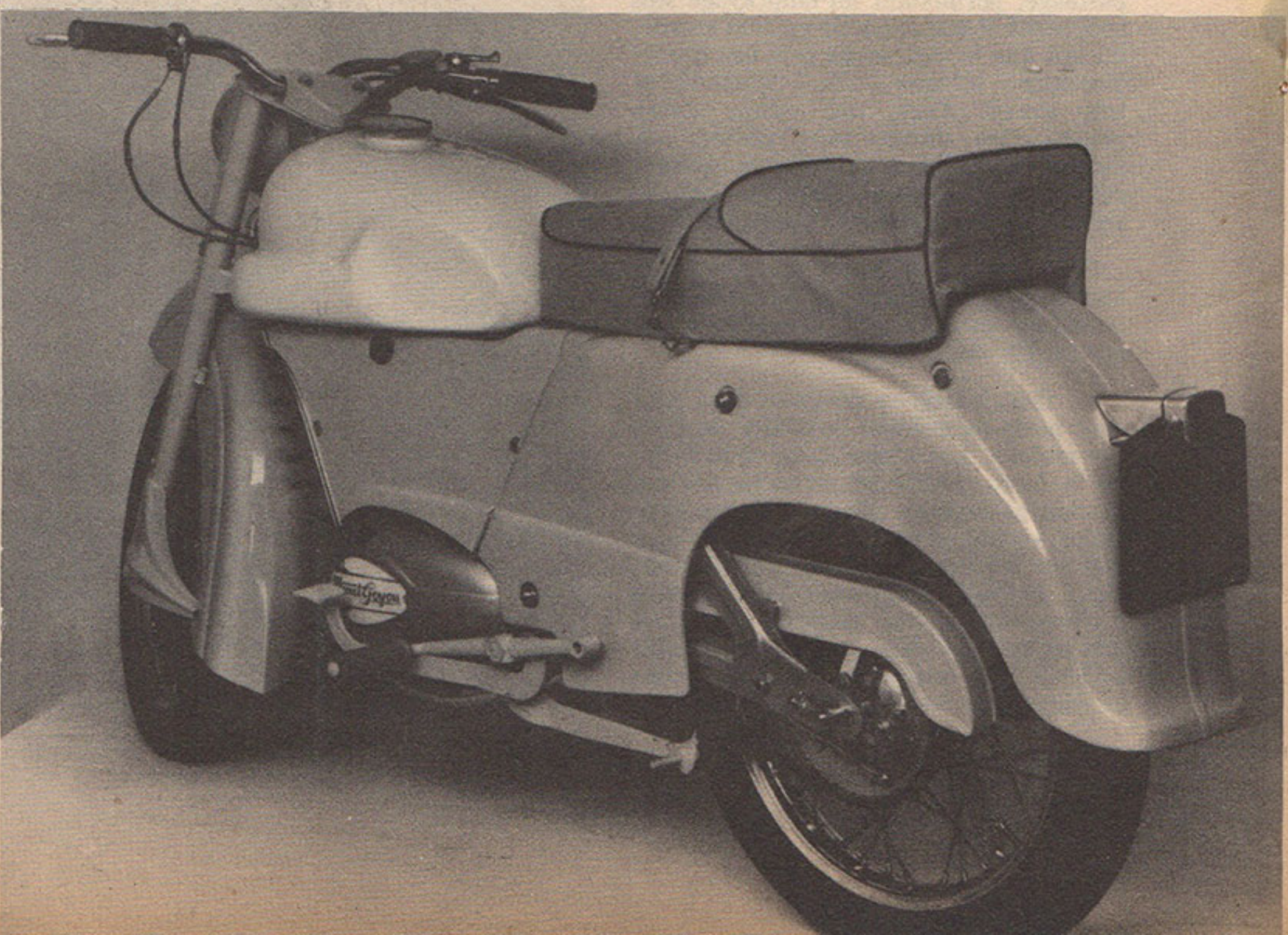
Le prototype au cours des essais.

CHEZ MONET-GOYON

N O U V E A

ET KOELHER ESCOFFIER

Vue trois-quarts arrière de la W1.



LA firme de Mâcon s'écarte des sentiers battus, grâce à une nouvelle conception d'ensemble, qui lui permet de commercialiser dans un avenir prochain un véhicule, surbaissé, court, apparemment maniable, temporairement dénommé W1.

L'aspect en est moderne et engageant. Le carénage protège l'usager, tant en conférant à la machine une ligne agréable.

La fourche avant s'apparente à celle de la Starlett avec, en plus, une nouvelle attache de garde-boue. Ce garde-boue avant est généreusement dimensionné.

D'autre part, l'adoption des roues de 16" crée un juste milieu entre les 19" employés actuellement sur la plupart des vélomoteurs, et les petites roues de scooter. Le constructeur a tenu à grouper trois qualités : l'élégance, la propreté, et la protection du passager.

Les formes de carrosserie ont été déterminées pour donner à ce véhicule bas, court et ramassé,

Villiers à cylindre incliné. Sa puissance est de 5,5 ch. La boîte à trois vitesses commandées par poignée tournante, fait bloc avec le moteur. Le silence a fait l'objet d'un soin particulier : le carburateur est pourvu d'un silencieux d'admission et nous trouvons à l'échappement un système de détente spécialement étudié.

Tout comme la Starlett, ce

U T É !

Le châssis en tubes d'acier est très simplifié ; il comporte un double berceau partant du tube de direction et rejoignant la partie arrière du cadre au-dessus de l'axe de la fourche de suspension arrière. La partie oscillante est en tôle emboutie soudée et triangulée, comprimant vraisemblablement des blocs de caoutchouc.

Les systèmes de suspension sont à flexibilité variable, suivant les principes de l'ingénieur Grégoire. Nous trouvons des débattements intéressants : 60 mm pour l'avant et 130 mm à l'arrière.

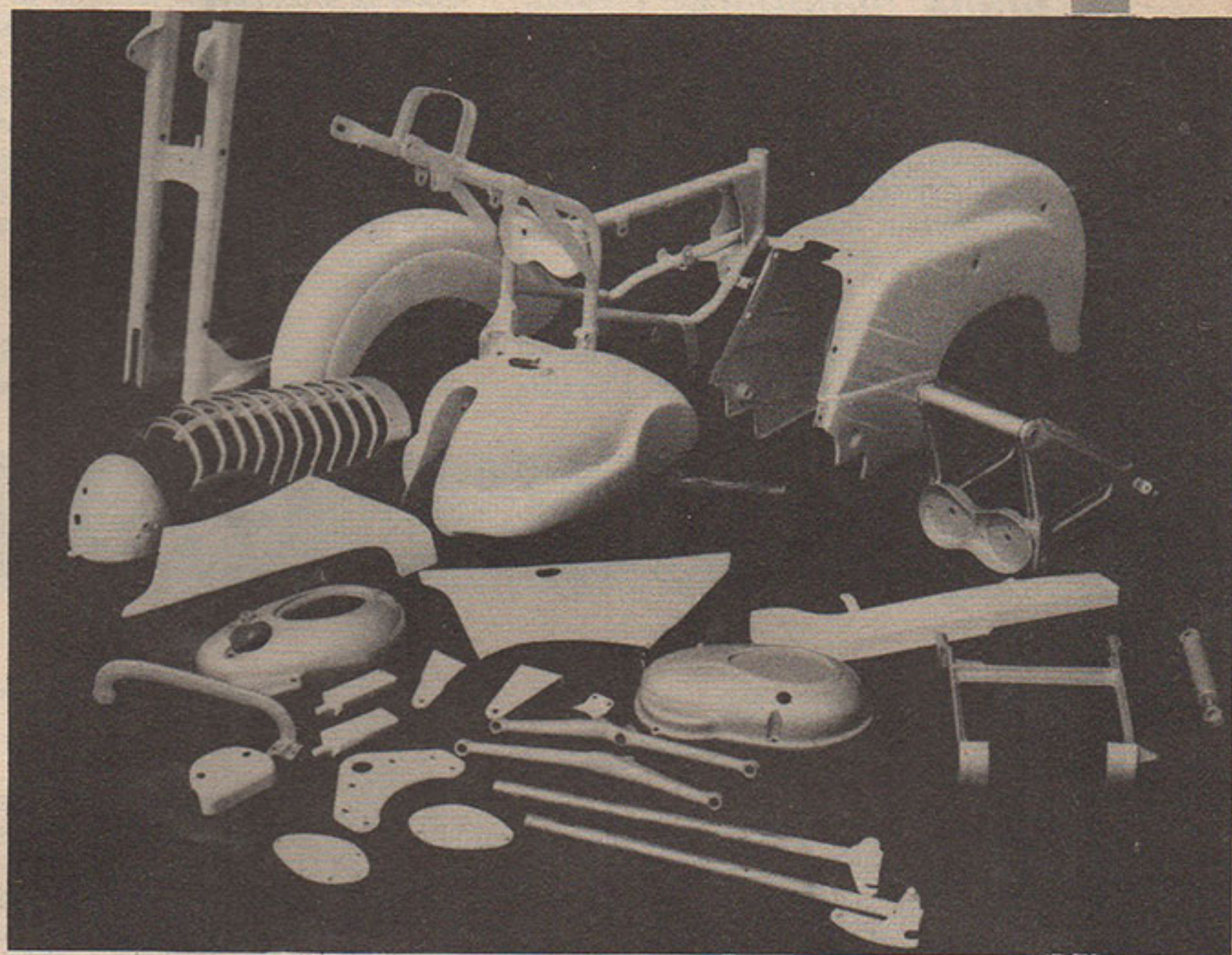
une ligne légère, favorable à créer l'impression de facilité de conduite et maniabilité.

Le groupe motopropulseur sera à la fois invisible et accessible. Une calandre placée à l'avant de la coque en complète les formes et habille l'ensemble en lui conférant un cachet d'originalité.

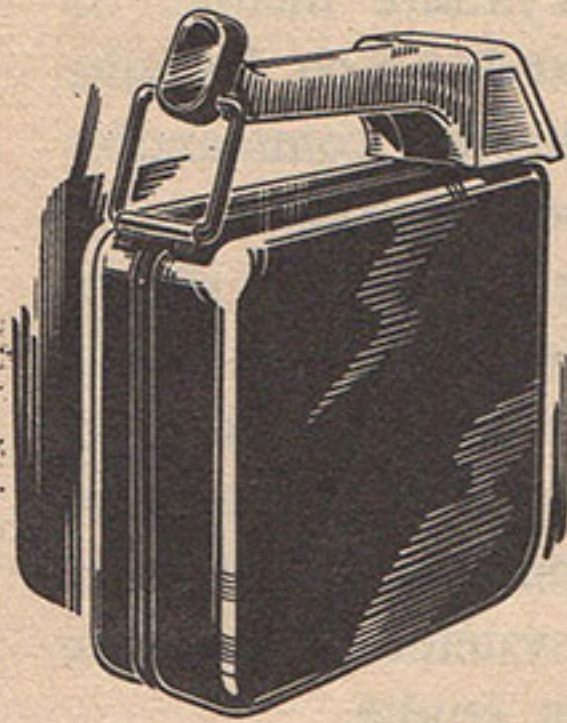
Le moteur est un 125 cm³

nouvel engin bénéficiera d'une peinture de haute qualité, brillante et lisse.

Des coloris bleus sont actuellement en préparation. Ce prototype nous démontre que la motocyclette n'a pas encore acquis sa forme définitive et que le prochain Salon nous apportera bien des surprises.



Vue d'ensemble de quelques pièces constituantes.



Un Jerrican pratique

Vu chez Revil ce petit Jerrican pour motos et scooters. Sa principale particularité réside dans la poignée qu'il suffit de faire pivoter d'un demi-tour pour la transformer en un pratique bec verseur.

Dans la position poignée, un dispositif de fermeture obture le réservoir à la manière d'un robinet.

Gants lumineux

Les gants et brassards INDIC sont équipés d'un dispositif de signalisation électrique et automatique entièrement autonome, constitué par un ensemble électrique comprenant une ampoule de 2,5 V, une pile gilet Wonder de 3 V et un dispositif interrupteur établissant le contact dans la position verticale de l'ensemble; ils s'éclaireront par simple lever de l'avant-

bras, et s'éteignent lorsque la main reprend sa position normale sur le guidon.

Un interrupteur placé sur le boîtier assure la coupure du courant lorsqu'on ne se sert pas des gants, pour éviter un allumage accidentel si ceux-ci sont mal placés au repos.

Ils se présentent :

- sous forme de brassard cuir adaptable sur l'avant-bras;
- sous forme d'un gant fourré ou non, ou moufle contenant le



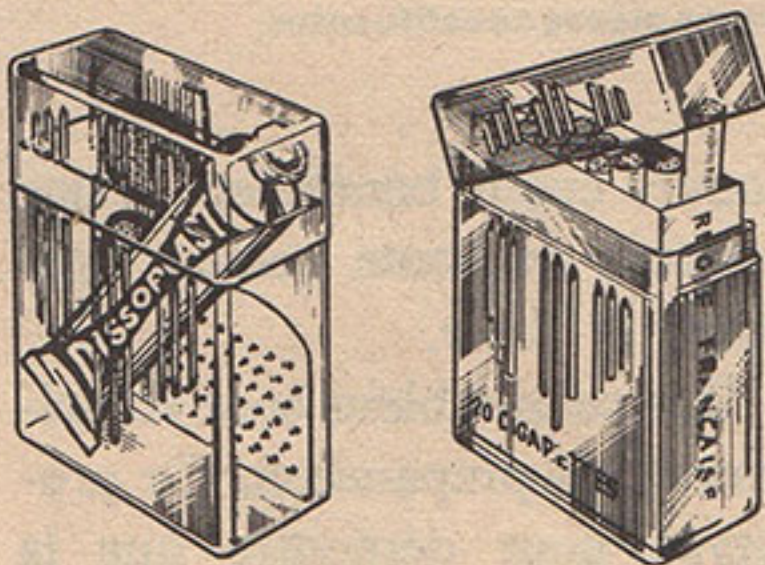
dispositif électrique dans la manchette.

Ils sont fabriqués par les Etablissements Rouffiac de Pouvoirville, près Toulouse.

U POUR VOUS • VU POUR VOUS • VU POUR VOUS • VU

Pour la fumée, contre les crevaisons

« Dissoplast » présente son nécessaire de réparation pour chambres à air dans une boîte transparente, en matière plastique. Cette boîte contient un tube de dissolution, des pièces

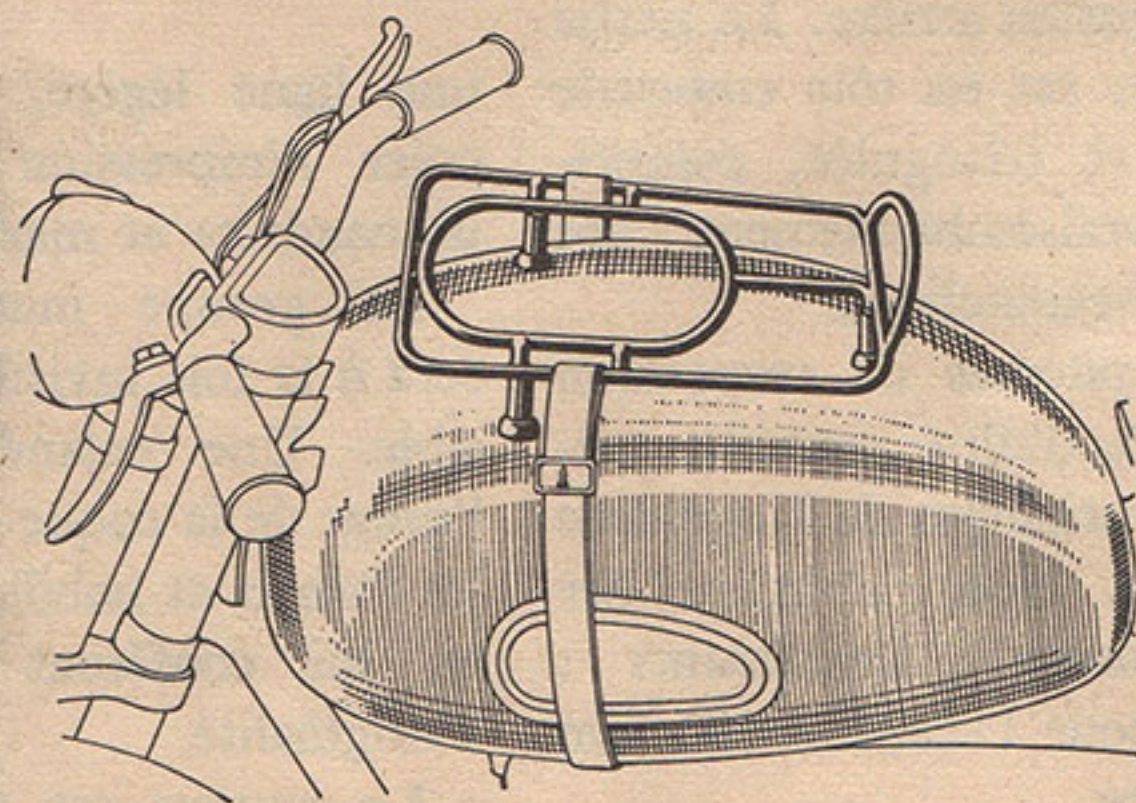


réparations à bords minces auto-vulcanisantes protégées par feuille d'aluminium et une rape. La boîte, elle-même, après usage réitéré de son contenu, est prévue comme étui à cigarettes pour 20 gauloises.

Porte-paquets pour réservoir moto

Cet accessoire, conçu par les Etablissements Meyrat, déjà spécialisés dans divers accessoires dont les béquilles latérales pour cyclomoteurs, vélomoteurs, motos et scooters, d'une présentation parfaite, permet de transporter un petit paquet, un

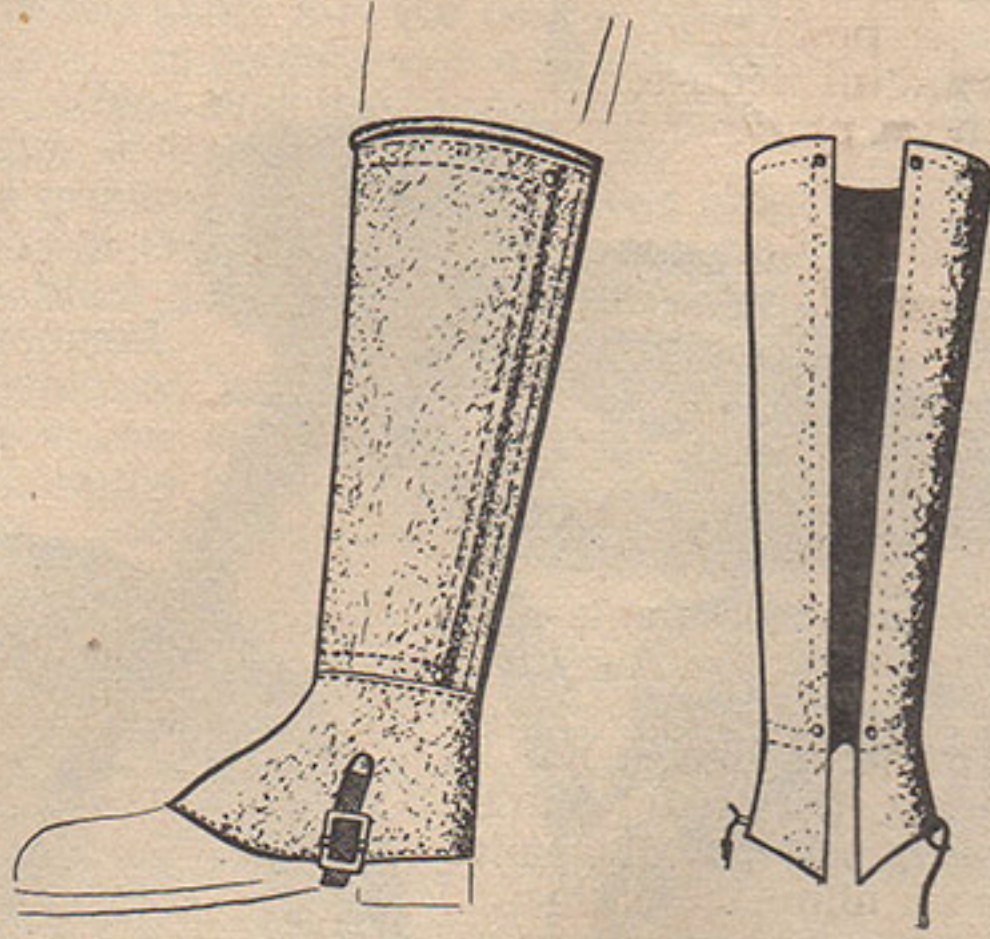
impermeable, une serviette, en résumé, de petits bagages indispensables dans la vie courante. De plus, ce porte-bagages présente l'avantage d'être sous la vue du conducteur, d'où contrôle permanent du colis transporté.



La guêtre "ÉCLAIR"

Cette guêtre en tissu « TEXOID », imperméable, de couleur claire, est montée sur une cage métallique à ressort, avec avant-pied recouvrant la chaussure.

Elle se pose et s'enlève d'un seul mouvement, le serrage autour de la jambe étant assuré par deux ressorts rendus indéformables. Un sous-pied amovible, avec boucle de serrage automatique ajustée une fois pour toute, assure le placage de l'avant-pied sur la chaussure; elle est doublée d'une



mousse de « Latex » épaisse; elle est livrée dans un sachet plastique qui sert à ranger la

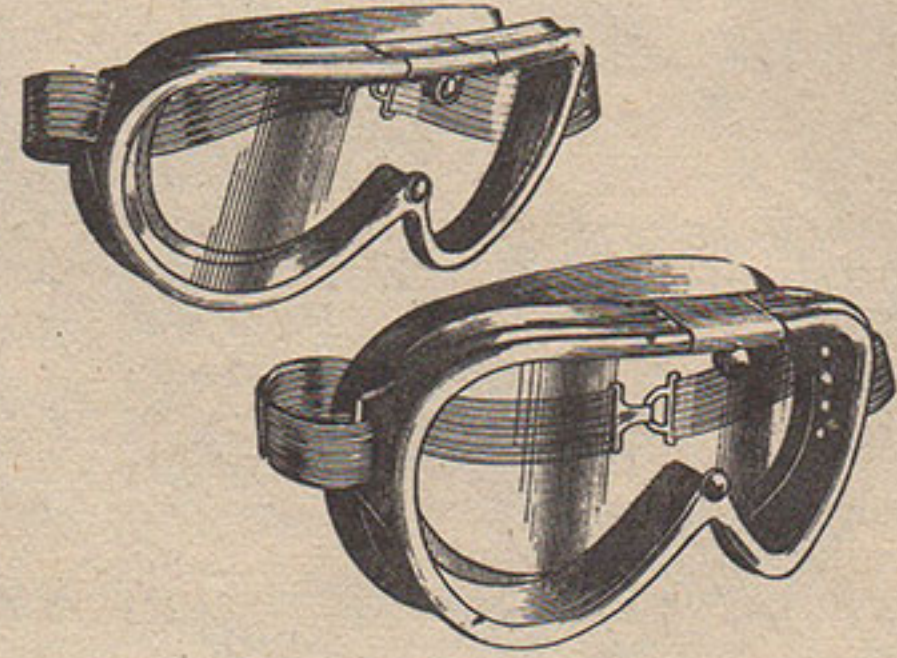
guêtre avant son nettoyage. Pour l'entretenir, un simple chiffon mouillé suffit.

Deux nouvelles lunettes

Elles sont lancées par le Consortium général d'optique.

La Noveltor 603 se compose d'un masque en caoutchouc moulé de divers coloris équipé d'un oculaire amovible en rhodoïd cristal-incolore et peut être livrée avec des oculaires interchangeables en rhodoglass, brun, fumé-vert, jaune ou dégradé.

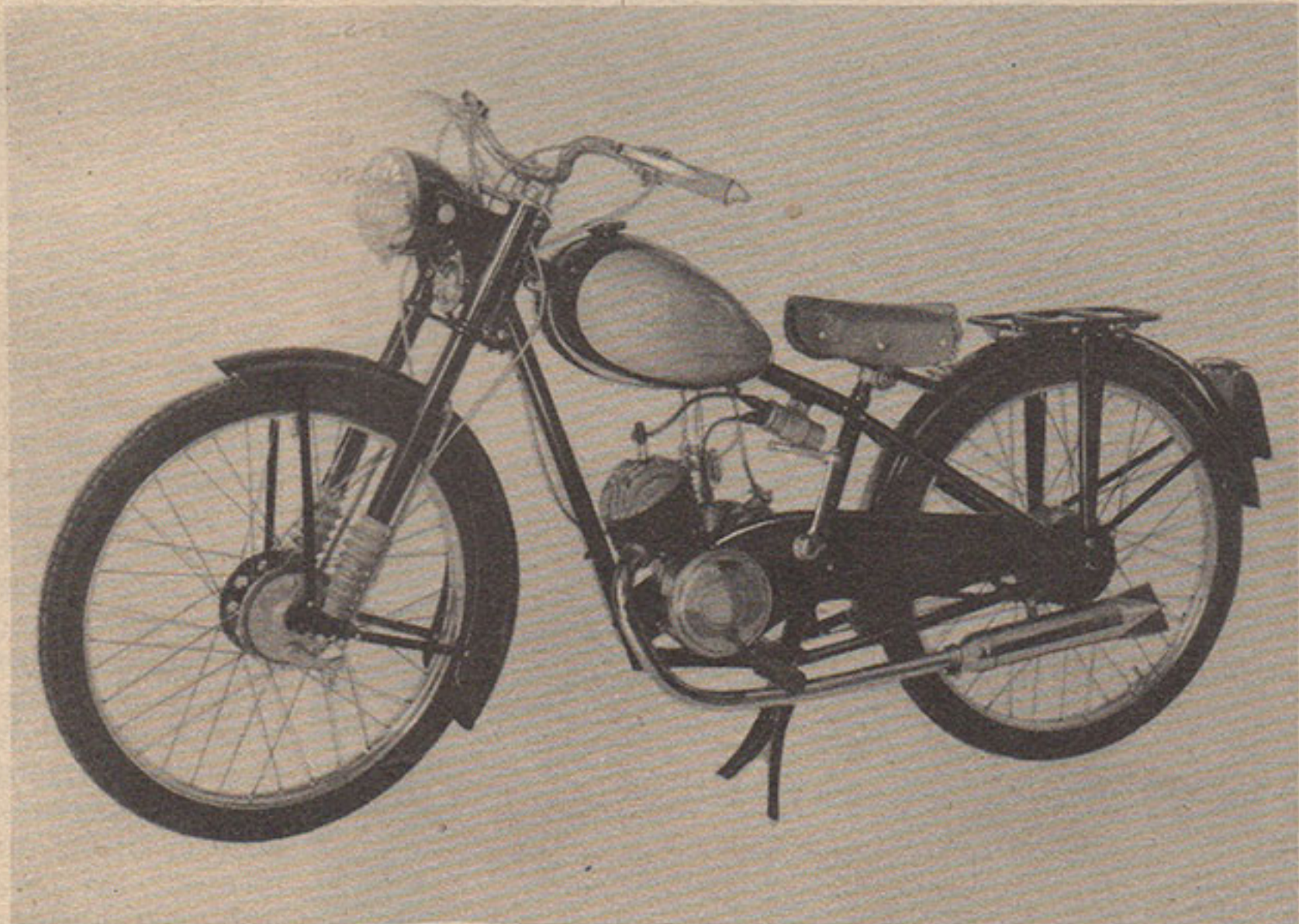
La Junior 602 est de même conception mais plus légère et de dimensions plus réduites.



POUR VOUS • VU POUR VOUS • VU POUR VOUS • VU POUR VOUS

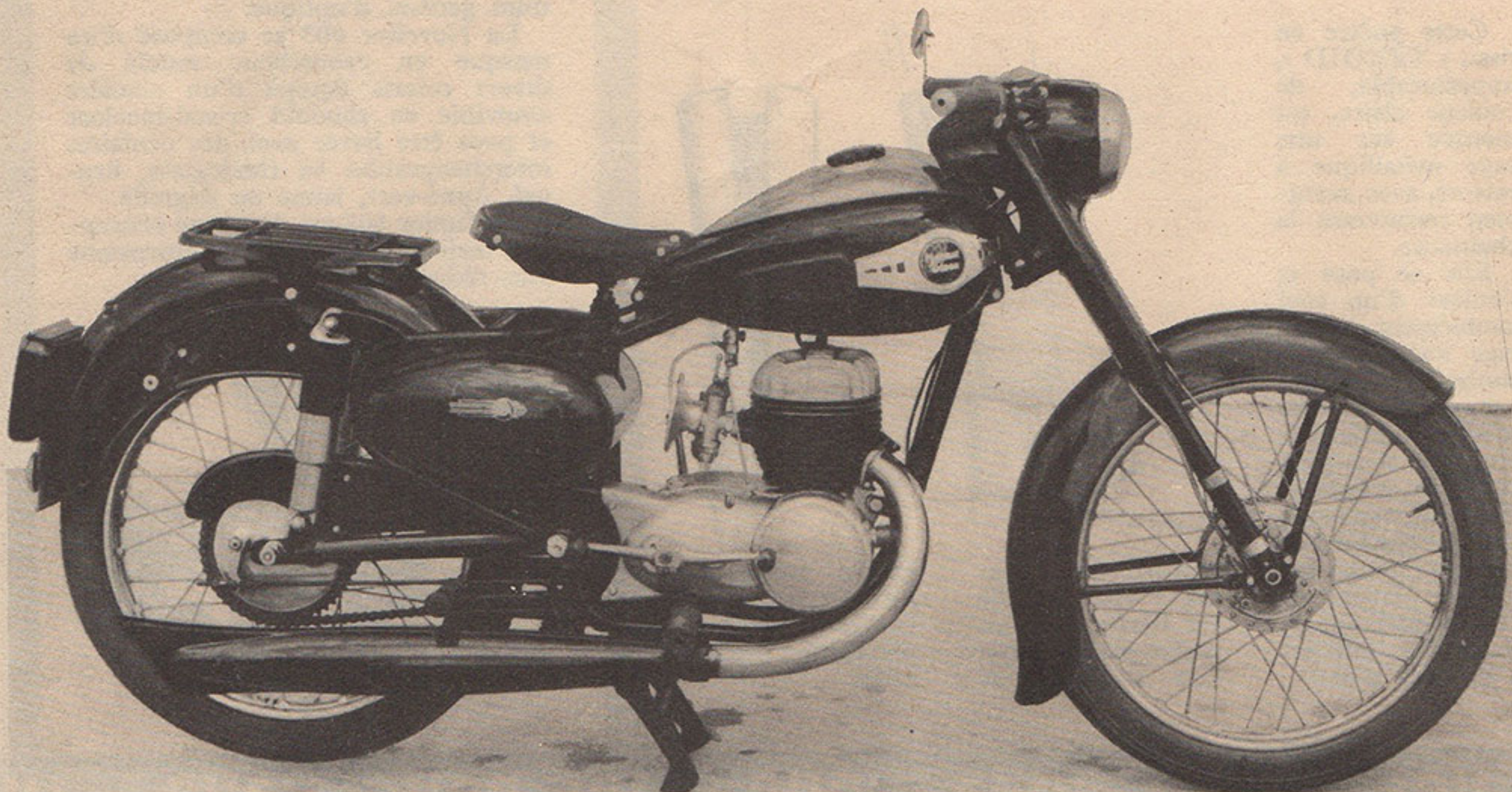
Le quick N. S. U. - D. III

Et voici la description succincte : bloc moteur monocylindre 2 temps à piston à déflecteur; cylindrée de 98 cm³; alésage et course 49/52; 2 vitesses commandées au guidon; allumage par volant magnétique avec bobine régulatrice pour la partie éclairage; fourche télescopique spéciale type moto; guidon moto à double collier de fixation et cocotte soudée; cadre tubulaire renforcé; démontage de la roue arrière sans démonter la chaîne; carter de chaîne spécial N.S.U. à protection totale; réservoir d'essence contenance 7 l; porte-bagages moto pouvant recevoir un siège pour passager; garde-boue à tringles et attaches moto; pot d'échappement vélomoteur démontable à silencieux spécial; freins tambours avant et arrière à grande puissance; béquille renforcée; jantes nervurées; consommation 1,8 l aux 100 km; vitesse 65 km/h; poids en ordre de marche 55 kg environ; puissance effective 4 ch à 4 900 tr/mn; compteur de vitesse incorporé dans le phare.



ESSAIS

MOTOCYCLES



La 175 cm³ MAGNAT-DEBON

Type "L. M. C."

LA MACHINE

VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

Véhicule utilitaire et de tourisme.

Vitesse : 95 km-heure environ.

Consommation :

Prix : 169.500 francs.

partie cycle

UNE BONNE RÉALISATION FRANÇAISE

Les nécessités de la situation actuelle ont favorisé des alliances entre constructeurs. La nouvelle 175 cm³ Magnat-Debon est un résultat heureux d'une entente entre la firme dijonnaise et la maison Radior de Bourg. Cette machine vient compléter une gamme de modèles qui visent à satisfaire toujours plus d'amateurs.

**

E cadre est en tubes d'acier soudés à l'autogène. La semelle est constituée par un double berceau, qui prend à l'avant sous l'attache moteur, au bas du tube unique descendant de la direction et d'autre part se raccorde avec la partie arrière du cadre qui supporte les éléments de suspension. Le raccordement de ces tubes est facilité par une pièce matricée comportant l'emplacement de l'axe de la fourche arrière sur laquelle les tubes sont soudés. La rigidité de l'axe se trouve renforcé par un troisième point : le tube de selle de 40 mm de diamètre qui comporte non seulement les deux attaches arrière moteur, mais possède également, soudé perpendiculairement, un tube qui rejoint les pièces matrices faisant office de support d'axe. La fourche arrière étant elle-même fabriquée avec des tubes largement dimensionnés, aucune flexion n'est à craindre. Le cadre est donc entièrement fermé ; le tube supérieur est renforcé vers la direction par des plaques de tôle de 2 mm qui forment un caisson léger et indéformable abritant la bobine d'allumage. Ce tube donne appui à l'axe d'oscillation du bec de selle et à l'attache arrière du réservoir. La machine peut être livrée au choix : avec la selle Dunlop en caoutchouc moulé, dont la suspension est assurée

par un ressort et un plongeur travaillant dans le tube de selle, ou avec un siège biplace en caoutchouc mousse.

La fourche avant d'aspect un peu frêle, est du type télescopique à amortisseurs hydrauliques. Tout comme sur les 125 cm³ elle est surmontée d'un capotage net et sobre d'aspect agréable, qui sert de logement au phare et au compteur.

Le guidon chromé possède deux leviers aux cocottes soudées et une poignée tournante à faible course (quart de tour) à tirage rectiligne. Les commandes d'embrayage et de frein avant sont montées avec des tendeurs à barillet, réglables en marche et d'un usage commode.

Le réservoir, muni de grippe-genoux, est noir avec une partie supérieure renflée et chromée. La contenance est de 10 litres. Les garde-boue sont profonds, l'arrière est particulièrement enveloppant.

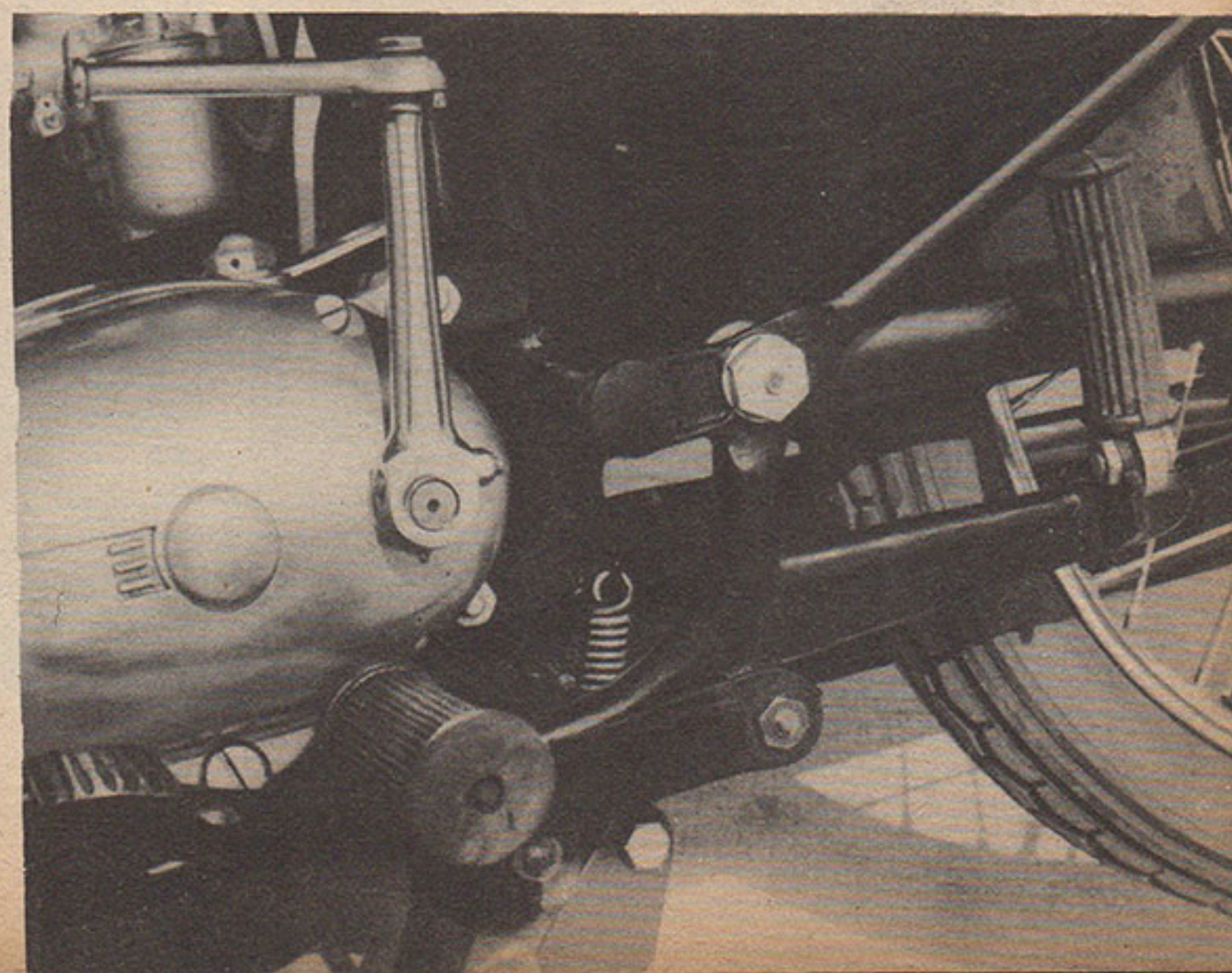
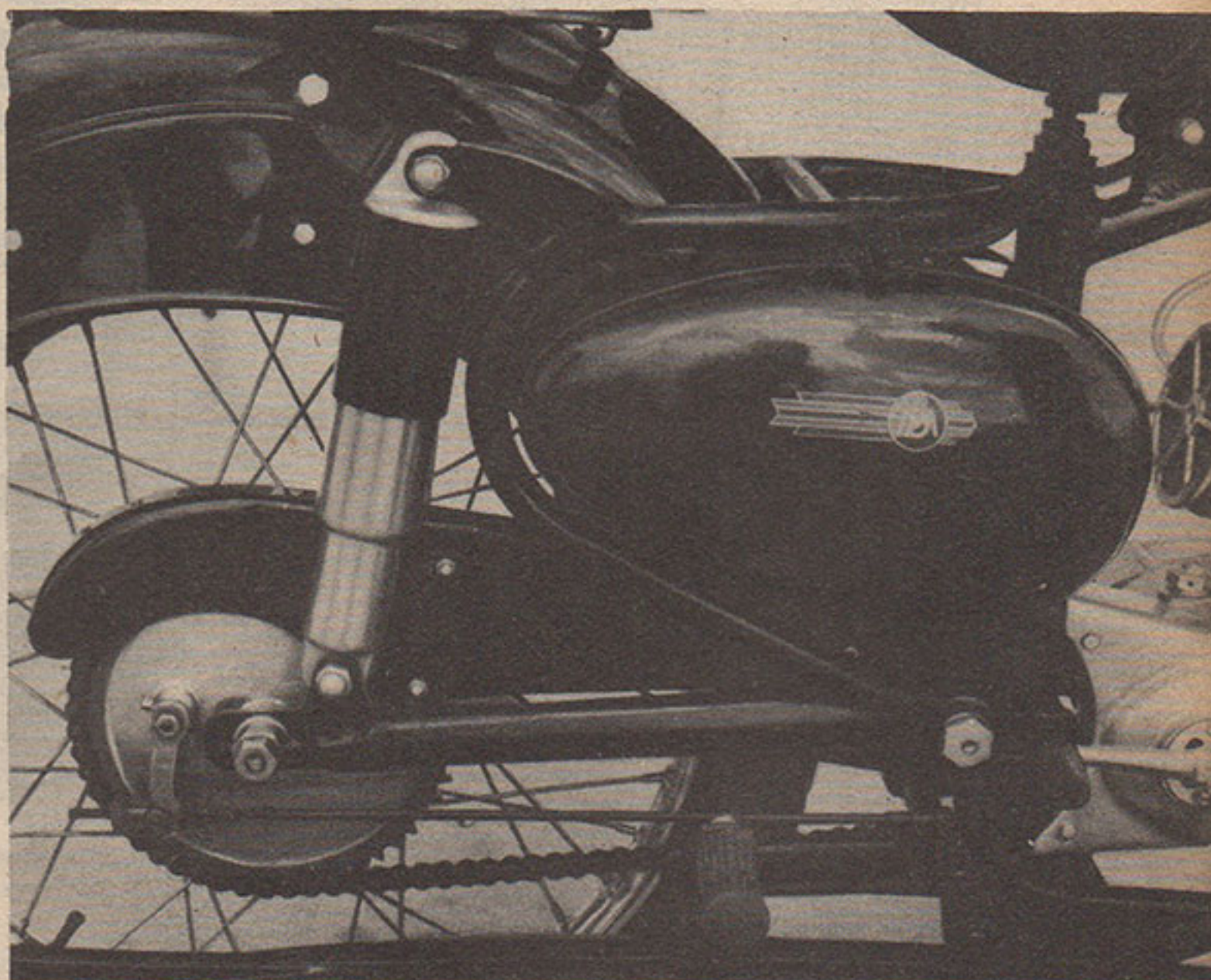
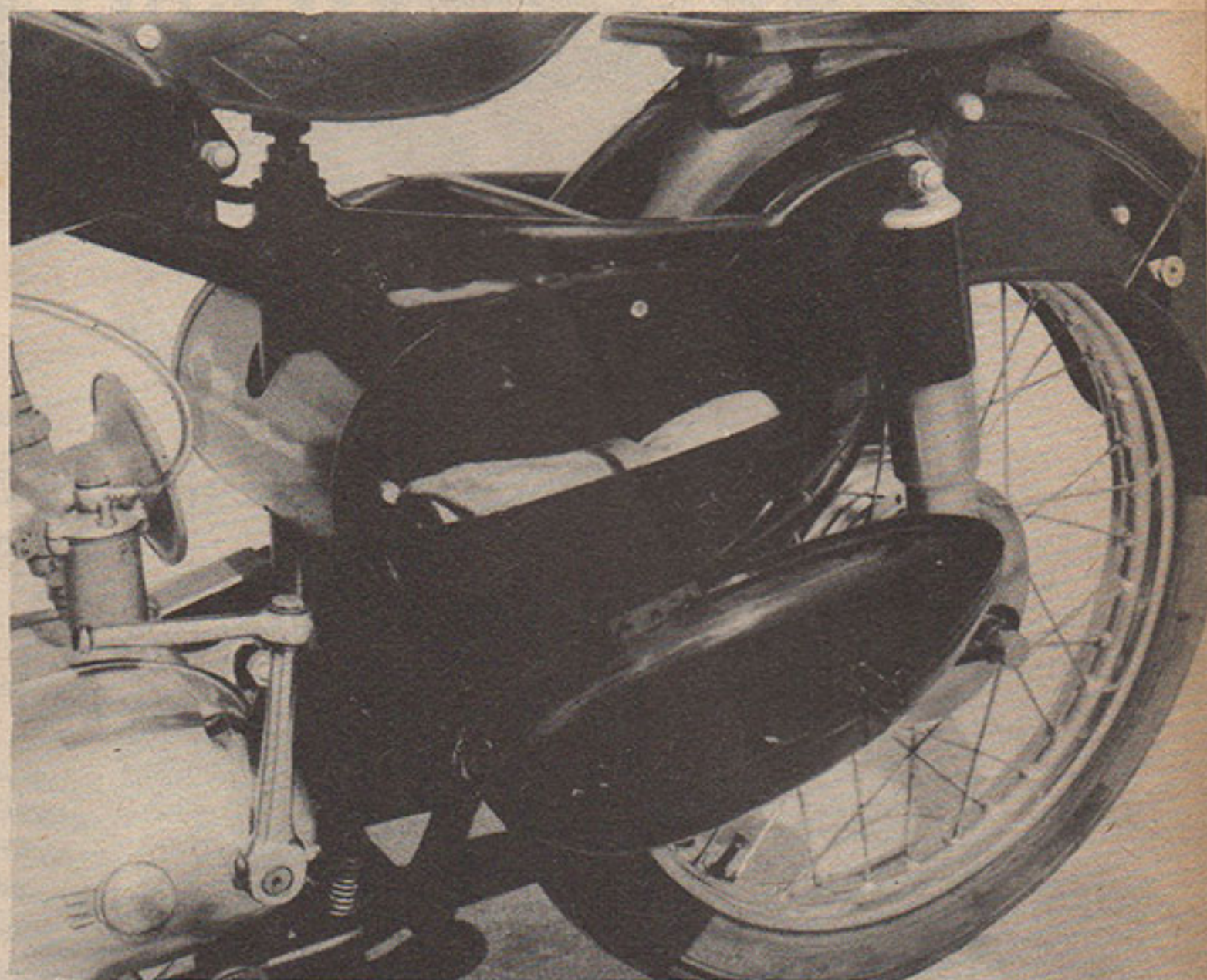
La plaque d'immatriculation est éclairée la nuit par transparence. La suspension arrière est assurée par deux éléments télescopiques à amortisseurs hydrauliques à double effet actionnés par une fourche oscillante.

Les moyeux freins ont des tambours de 130 mm de diamètre, le corps coulé en alliage léger avec ailettes est poli, un flasque chromé améliore encore la présentation. La roue arrière est démontable rapidement grâce au système de broche habituel.

Nous trouvons d'origine, les repose-pieds du passager fixés sur un prolongement du cadre.

Une paire de vastes sacoches tôlées complète l'équipement et habille la partie arrière de la machine.

Présentation : Email noir et chrome.



moteur - transmission

Le moteur un 175 cm³ Nervor, est un deux temps monocylindrique. Le bloc est compact, de petites dimensions. La culasse en alliage léger, est dotée de trois ailettes horizontales et coiffe un cylindre fonte à double transfert du système Schnürle.

L'alésage de 62 mm et la course 57,5 mm donnent une cylindrée exacte de 173,6 cm³. Le taux de compression est de 6,5 à 1. Le cylindre et la culasse sont fixés au carter par quatre colonnettes. Les ailettes du cylindre sont fendues, mais les fentes sont disposées en quinconces, afin d'éliminer un aspect caractéristique. L'échappement est déporté du côté droit et suivant la technique actuelle le tuyau est dimensionné à 45 mm de diamètre.

Le carburateur est un Amac à bride de 20 mm de passage avec filtre à air circulaire. Un volant magnétique de 6 volts à bobine séparée assure l'allumage et l'éclairage.

La bielle en I tourne sur deux rangées de galets de 5 x 5 avec rondelle entretoise, elle est baguée bronze en tête pour recevoir l'axe de piston. Les masses de vilebrequin ont des soies de 20 mm de diamètre et tourilonnent chacune sur un seul roulement à billes. L'étanchéité du carter est assurée par deux joints Spy.

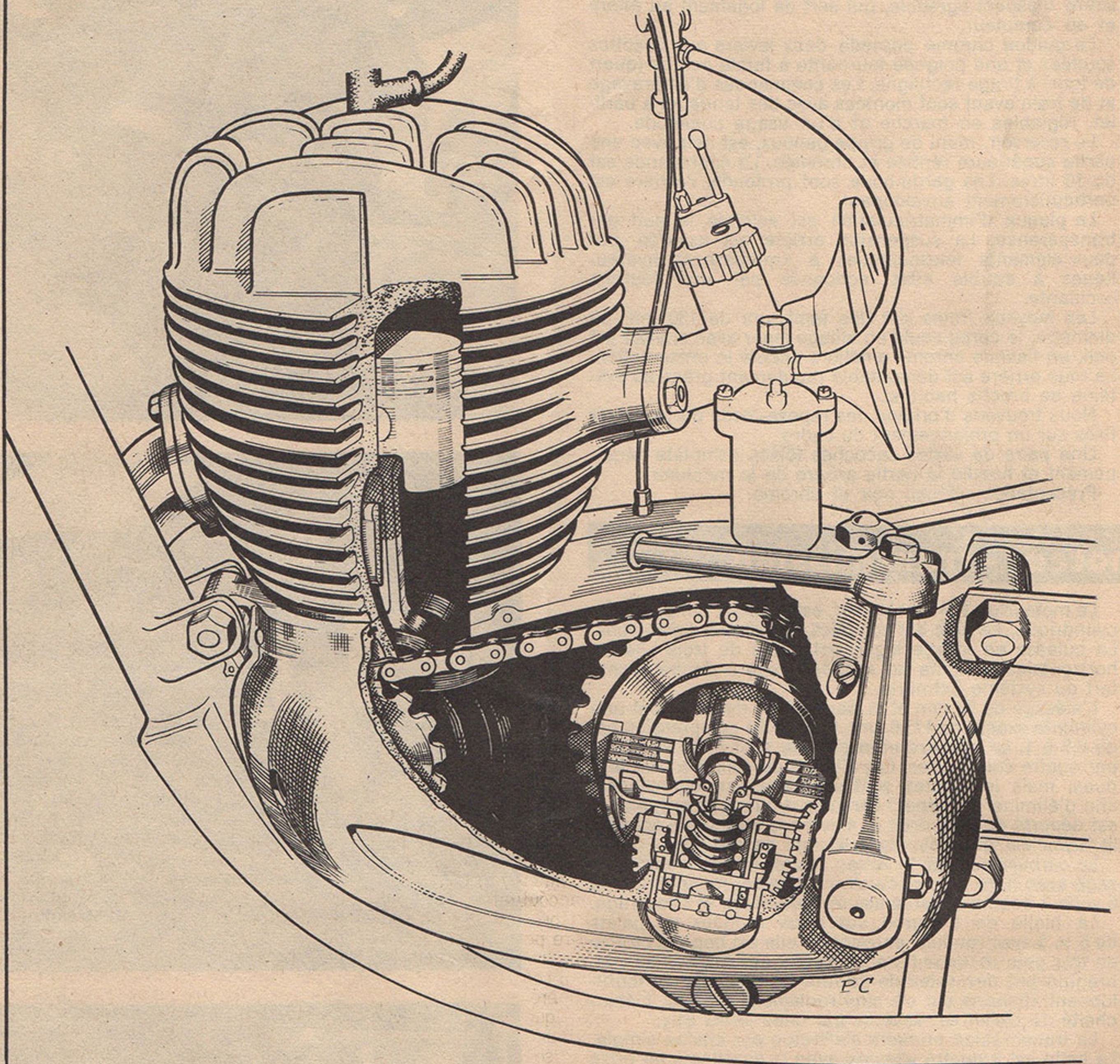
La transmission primaire s'effectue par chaîne simple. La boîte est à quatre vitesses avec la quatrième en prise directe. L'arbre primaire est monté sur deux roulements à billes, tandis que l'axe secondaire tourne sur des aiguilles. Le changement de rapport s'effectue par fourchettes et baladeurs.

L'embrayage comportant trois disques de ferodo, est caractérisé par son ressort unique logé dans la cloche de forme spéciale. Dans sa partie cylindrique, cette cloche est dotée du pignon de kick et porte à son extrémité un roulement à billes qui supporte l'effort latéral causé par la mise en route.

Voici les démultiplications : Rapport primaire : 1 à 1,9. Rapports boîte : première : 1 à 2,6; seconde 1 à 1,9; troisième 1 à 1,35; quatrième 1 à 1.

Rapports finals : Première : 1 à 16,2; seconde : 1, à 11,9; troisième : 1 à 8,4; quatrième : 1 à 6,25.

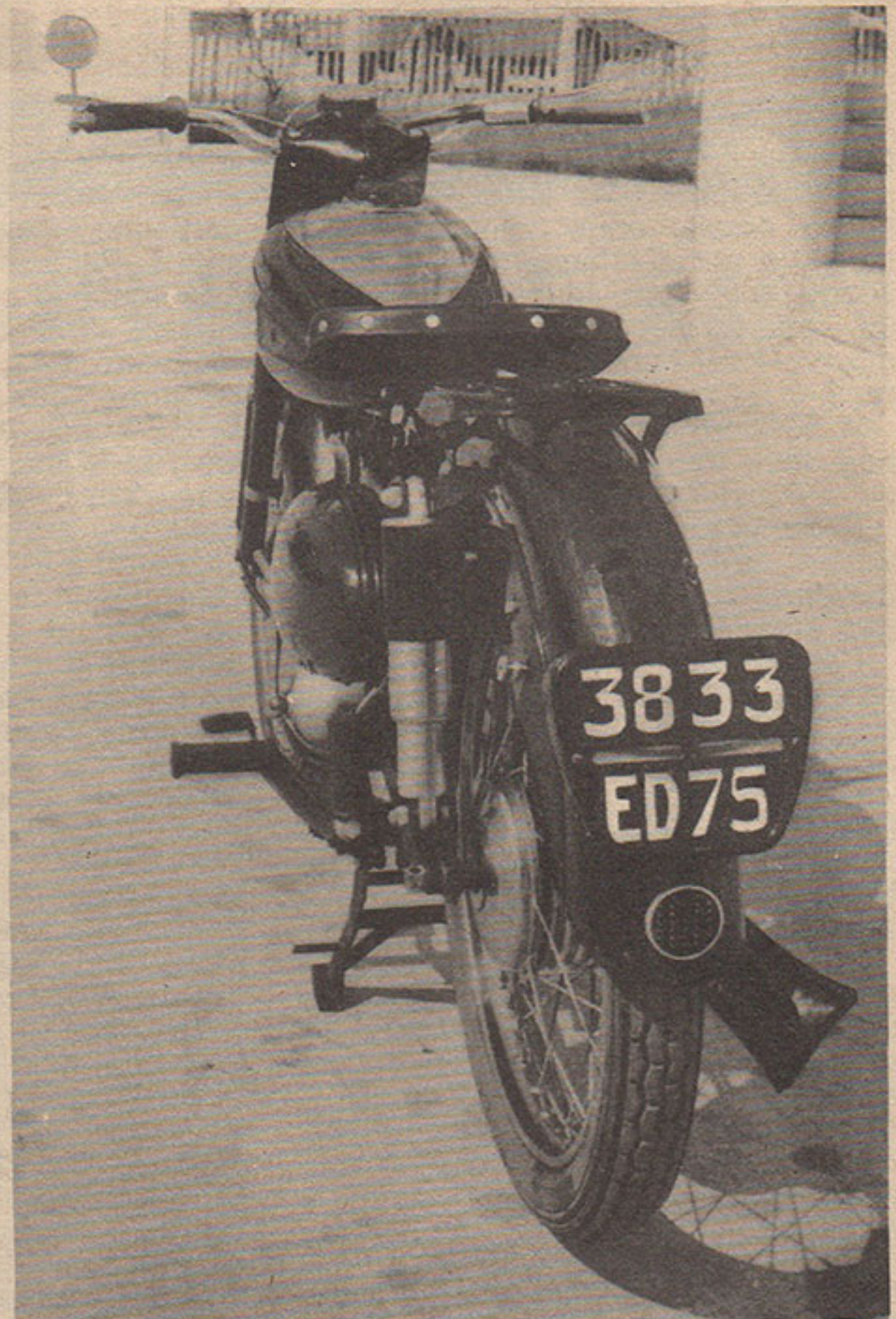
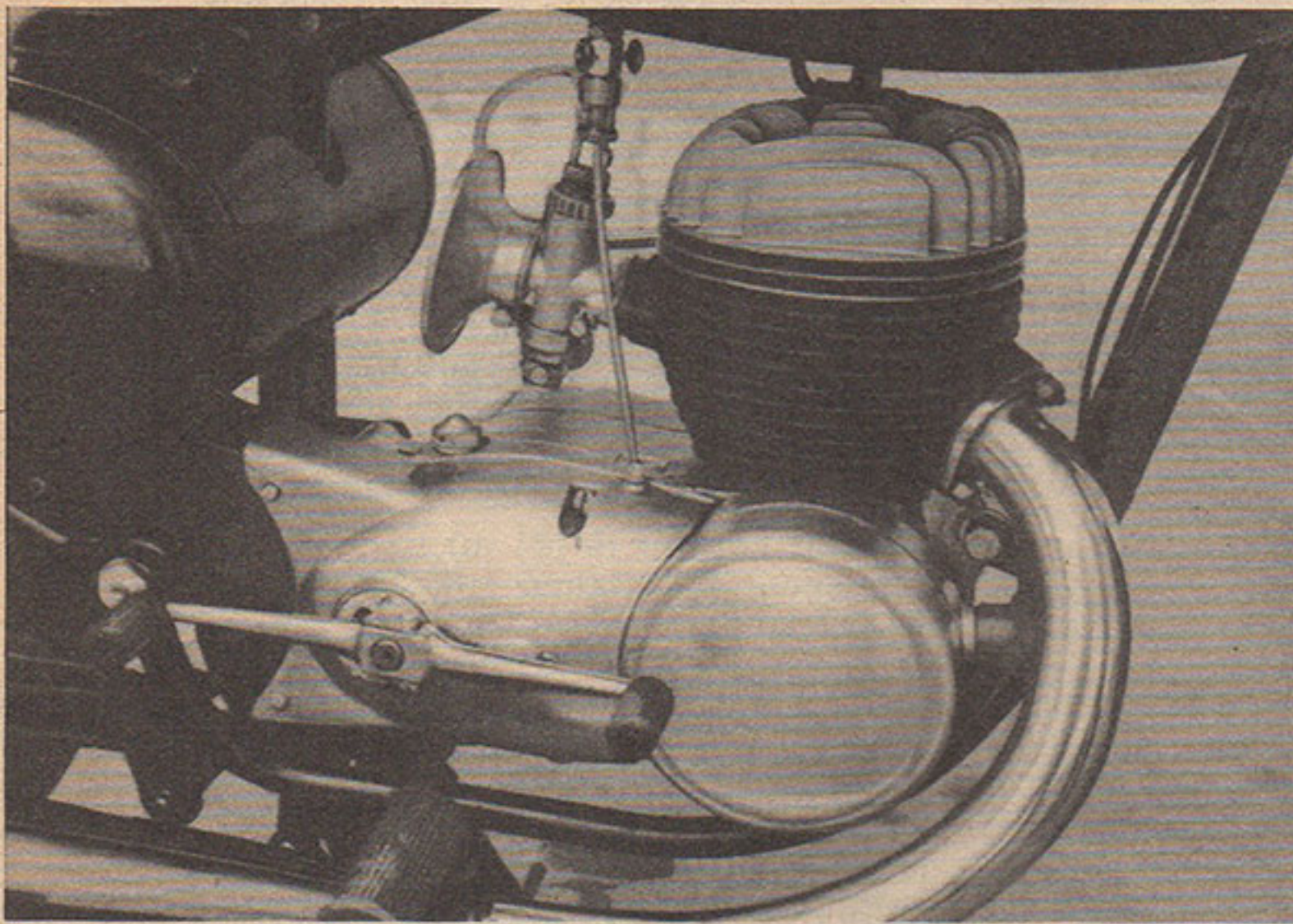
LA 175 cm³ MAGNAT-DEBON - Type "L. M. C."



CARACTÉRISTIQUES

Moteur cycle deux temps.
 Alésage : 62 mm. Course : 57,5.
 Cylindrée : 175 cm³,6
 Piston : trois segments.
 Taux de compression 6,5 à 1.
 Régime moteur : maximum 5.500 t/mn.
 Puissance 9 ch.
 Carburateur Amac, passage de 20 mm.

Gicleur de 90.
 Allumage : volant Morel 6 volts.
 Cylindre fonte spéciale.
 Culasse aluminium.
 Boîte de vitesse : quatre rapports.
 Embrayage : trois disques Ferrodo, quatre disques acier, butée à billes.
 Rapport primaire : 1 à 1,9.
 Rapports finals : 1^{re} : 1 à 16,2; 2^e : 1 à 11,9; 3^e : 1 à 8,4; 4^e : 1 à 6,25.



notre ESSAI

Pour nous qui avons un faible pour les moteurs à deux temps, l'apparition de cette 175 cm³ au milieu d'une gamme de quatre-temps fut une bonne surprise. Ayant déjà eu l'occasion d'expérimenter l'émail et le chrome Magnat-Debon, nous ne reviendrons pas sur leur bonne qualité.

D'aspect extérieur, l'ensemble fait « très 125 cm³ ». A l'usage, surtout en ville, on apprécie la maniabilité jointe à une puissance de bon aloi.

Pour partir, nous découvrons un robinet poussoir muni d'un filtre à décantation, mais dépourvu de réserve. Le volet d'air du carburateur se commande par une petite tige qui évite un câble et une manette. Le guidon est parfaitement dégagé. Le kick repliable, un peu court, assure la mise en route du moteur. Le pot d'échappement malgré ses dimensions rend un son d'échappement assez sec.

La selle, placée très à l'avant, donne une position ramassée assimilable à notre petite taille, mais peu agréable à l'usage pour un homme grand. En roulant, on a tendance à s'asseoir sur l'extrême bord de la selle qui manque vraiment de moelleux. Il est certain qu'une bonne selle biplace est nettement plus avantageuse pour

prendre ses aises. Les grippe-genoux sont également un peu bas. Il est évidemment difficile de concevoir une machine légère, trappue et basse, disposant de l'habitacule d'une 500 cm³.

L'embrayage, d'un maniement très doux, n'entraîne pas ; le passage des vitesses est instantané, sans bruit et sans heurts. L'embrayage est d'une progressivité inaccoutumée. Est-ce la présence du ressort unique ? En tout cas, il n'est guère possible de brutaliser la machine, même en lâchant le levier d'un seul coup, le glissement des disques s'opère néanmoins. Ce léger patinage qui sera précieux pour les débutants surprend les habitués, il favorise, par contre, les changements de vitesse sans débrayer. Cependant ni en vitesse, ni au démarrage au kick, nous n'avons pu constater de glissement voulu ou non, seule, la conception de l'embrayage nous paraît responsable de cette souplesse inusitée.

Le moteur est également particulièrement élastique ; silencieux en ce qui concerne la pignonnerie, il est avare de vibrations. Nous constatons avec amusement qu'il est possible de rouler à 30 à l'heure en première et qu'à cette même allure, on peut, si on le désire, circuler en

quatrième. Ceci dénote une courbe de puissance plate et bien établie.

Nous avons circulé en ville et sur routes sans soupçonner les véritables performances de la Magnat. Tout d'abord le compteur est très légèrement en deçà de la vitesse réelle ; ce qui est plus qu'inattendu. D'autre part, les suspensions très souples et confortables, achèvent de donner au pilote une sensation de tranquillité et de confort qui fausse un peu le jugement.

Sur l'anneau de Montlhéry, un premier essai de vitesse pure nous donne en position normale : 1 mn 45 s 4/5 soit 86,707 km/h. Le tour suivant, en position effacée, est effectué en 1 mn 32 s, à la moyenne de 99,713 km/h. Nous avons l'impression que le moteur est légèrement freiné par manque de rodage. Après avoir mis une bonne dose de Wynn's dans l'essence, nous nous rendons sur le circuit routier.

Le premier tour est bouclé en 6 mn 44 s ; moyenne 81,814 km/h. La machine vire très bien, freine de même, seule, la fourche, aux vitesses maxima et dans les courbes prises à fond, nous rappelle son manque de rigidité. Le temps du deuxième tour est amélioré avec 6 mn 3 s 2/5 soit : 82,756 km/h. Enfin, la dernière ten-

LA 175 MAGNAT-DEBON L.M.C. ★

(Suite de la page 17.)

tative en 6 mn 38 s nous donne une moyenne de 83,047 km/h. Stoppons là les essais, nous commençons à râcler le pot d'échappement dans le virage de la Forêt, ce qui nous éloigne un peu de la conduite normale. La moyenne est bonne et démontre clairement les possibilités de la machine.

A 50 km/h l'arrêt complet à l'aide des deux freins, s'obtient en 8,50 m ce qui est correct.

Passons aux accélérations : Le 200 m départ arrêté nous donne 13 s 4/5 moyenne 52,25 km/h. Rapports engagés première, seconde, troisième.

Ces chiffres sont obtenus en poussant la première à 30 km/h, la seconde à 50 km/h et la troisième n'ayant pas encore pris son régime maximum.

Le 300 m demande 5 s de plus : nous trouvons 28 s 2/5, la moyenne est de 58,32 km/h. Là, nous montons la troisième à 75 km/h au passage de la borne.

Sur les 400 m les quatre vitesses sont passées et nous obtenons 68,542 km/h avec 21 s. Le compteur au passage de la borne n'est pas encore à 100 km/h. Nous manquons de points de comparaison pour ces cylindrés, mais à première vue, ces résultats apparaissent un peu au-dessus de la moyenne.

Après ces diverses opérations, nous retournons sur l'anneau et un premier tour en position normale est crédité de 1 mn 43 s 1/5 soit 88,892 km/h et en position effacée l'amélioration est également très nette : nous trouvons 1 mn 29 s 2/5, moyenne 102,613 km/h. L'influence du Wynn's s'est fait sentir, ce produit facilite véritablement le rodage.

Pour conclure, nous dirons que la

Magnat-Debon nous paraît bien au point dans l'ensemble. Le moteur particulièrement, a droit aux compliments. Par son silence, son absence de vibrations et ses performances, il égale n'importe quelle fabrication européenne. La consommation est intéressante, nous n'avons jamais dépassé 3,2 l aux 100 kilomètres. Le perlage de la bougie est absolument inconnu sur cette machine. Nous émettrons une critique sur la fourche qui gagnerait à être beaucoup plus rigide étant donné la vitesse de la machine. La branche avant du sélecteur demande à être abaissée de façon à ne pas être obligé de lever le pied hors du repose-pied en montant le gamme des vitesses ; par contre, la partie arrière est bien au talon.

La suspension est très bonne, l'équipement est complet ; dans les sacoques, précieuses par leurs grandes dimensions, se trouve un outillage permettant d'effectuer les démontages usuels. A ce sujet, signalons qu'il est nécessaire de démonter le carburateur pour sortir le gicleur. Ce petit inconvénient est dû à l'attache à bride, qui ne permet pas d'incliner le corps du carburateur. On a, par contre, l'assurance d'une bonne étanchéité. L'équipement électrique est conforme au Code : c'est-à-dire que nous trouvons : veilleuse, code-phare et avertisseur.

Le prix de vente est intéressant, compte tenu des performances et de la finition. La Magnat-Debon L.M.C. doit plaire parce qu'elle fait appel à des solutions désormais classiques, mais parfaitement sûres et éprouvées.

A. NEBOUT.

Résultats d'essais.

175 cm³ Magnat-Debon L.M.C.

Piste vitesse (2 548 m).

Un tour lancé, position touriste : 1' 43" 1/5 ; moyenne 88,892 km/h.

Un tour lancé, position allongée : 1' 29" 2/5 ; moyenne 102,613 km/h.

Circuit routier (9 181 m).

Meilleur tour lancé : 6' 38" ; moy. 83,047 km/h.

Accélérations :

200 m départ arrêté : 13" 4/5 ; moy. 52,25 km/h (I, II, III).

300 m départ arrêté : 18" 2/5 ; moy. 58,32 km/h (I, II, III).

400 m départ arrêté : 21" ; moyenne 68,54 (I, II, III, IV).

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, action sur les deux freins : 7,50 m.

Vitesse maximum en 1^{re} : 35 ; 2^e : 50 ; 3^e : 74.

Temps chaud. Vent 6 m/s.

Réglages : d'origine, plus Wynn's dans l'essence.

Conclusions

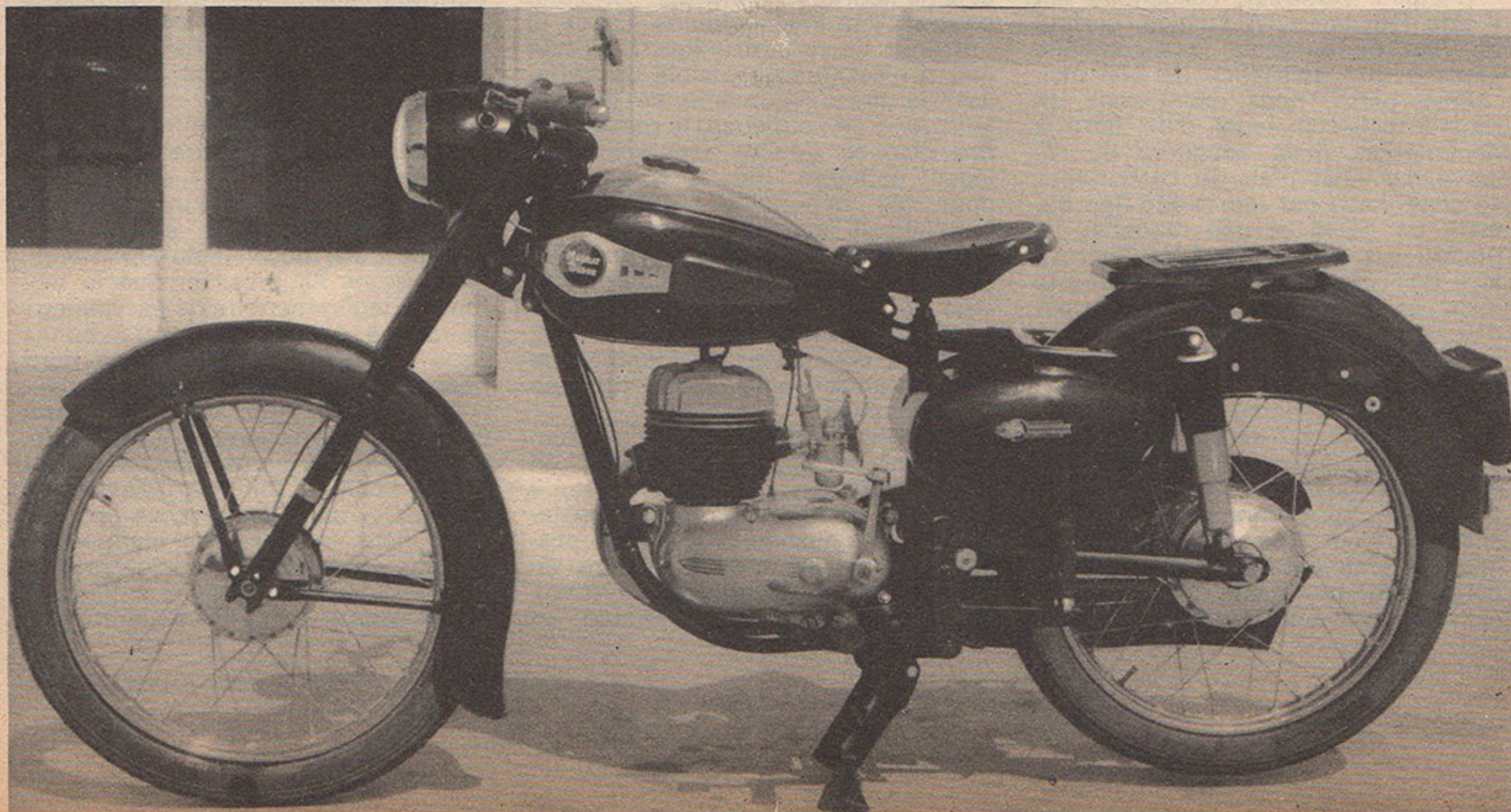
Avantages.

Bonnes performances. Freins puissants. Confort. Tenue de route correcte en utilisation normale. Silence mécanique. Absence de vibrations. Présentation et équipement corrects.

Défauts.

Manque de rigidité de la fourche avant (à vitesse élevée).

Pédale de sélecteur à modifier.



LONDRES - MELBOURNE en 500 B. S. A.

OU LE VOYAGE D'UNE JEUNE FILLE MODERNE

par Jean Paulsen. (Suite et fin.)

En comptant mon voyage à travers l'Australie, jusqu'à Sydney, je totalise 29.000 km depuis mon départ d'Angleterre. Les derniers 5.000 en Australie sont parmi les plus durs.

Lorsque j'ai débarqué à Freemantle, je pensais traverser ce continent facilement, dans le style touriste, sur des routes goudronnées. Et je me suis lourdement trompée ! Cependant, je dois reconnaître qu'elles sont tout de même plus faciles que celles d'Afghanistan.

Dès Freemantle, j'apprends que tous les ans un certain nombre de motocyclistes viennent d'Europe par la même route que celle que j'ai empruntée. Cette année seulement, déjà plus d'une demi-douzaine sont venus de cette façon. Et moi qui croyais être la première depuis de nombreuses années !...

En Australie, les autorités d'émigration sont très strictes quand il s'agit de laisser entrer des personnes « pauvres » car ce pays ne veut pas courir le risque de les avoir « en chômage ». Les motocyclistes leur donnent toujours cette impression de pauvreté et c'est pour cela que nous sommes questionnés plus sévèrement que les autres touristes. On obtient du reste plus facilement un visa pour ce pays en le demandant dans le dernier pays traversé avant de prendre le bateau, que d'Europe. Les possesseurs d'un passeport britannique n'ont aucun besoin de ce visa mais les touristes d'autres nationalités doivent, en plus, déposer une caution de 100.000 francs.

Le premier problème qui se pose pour moi en Australie, concerne mon permis de conduire international. En effet, ces permis ne sont pas reconnus. Malgré tout, je ne suis pas obligée de passer un nouveau permis et obtiens ce qu'on appelle « un permis touristique ».

Pendant mon séjour à Freemantle, je vois un combat de boxe le plus extraordinaire que l'on puisse imaginer, entre un homme et un kangourou et apparemment, ici, c'est un grand sport. On me dit que les kangourous gagnent toujours.

Entre Freemantle et Adélaïde, la route est d'environ 2.900 km et seulement 500 recouverts de bitume. Le reste est plutôt cahoteux. Il ne me faut pas moins de dix jours pour effectuer ce parcours. Par endroits, c'est une piste de sable et, même en Syrie, en Irak ou en Jordanie, je n'ai jamais rencontré de route semblable.

Jamais de ma vie je n'ai vu de plages aussi belles que celles d'Australie. A

chaque fois que la route longe la côte, j'arrête ma machine et vais me baigner. Je campe même. Le seul inconvénient de ces plages, c'est le nombre de requins. Beaucoup de personnes sont tuées tous les ans par ces animaux. Et sur les plages, pour avertir les baigneurs du danger, il y a des pancartes montrant des requins la gueule ouverte. Sur certaines, on emploie un piper cub pour observer les requins. Le pilote les signale par radio et on sonne une cloche. Je vous assure qu'à ce moment-là tout le monde fait vite pour sortir de l'eau. Sur d'autres plages, on utilise de grands filets pour arrêter les requins.

L'Australie est encore un continent à peu près sauvage et dans certaines contrées les lapins sont tellement nombreux que les fermiers empoisonnent les trous d'eau pour s'en débarrasser. Aussi on me recommande de faire très attention et, malgré la soif, de ne pas boire le long de la route.

J'ai vu sur ce continent à peu près tout : des déserts où rien ne vit, des montagnes où l'on peut skier et des plages merveilleuses. Il y a également de grandes plaines verdoyantes où l'on trouve de très grandes fermes laitières. Au point de vue géographique, il y a en Australie tout ce que l'on peut désirer.

On y rencontre de nombreuses personnes émigrées d'Europe et d'Angleterre. Il est aussi facile de trouver un Italien, un Suisse ou un Hollandais gardant des troupeaux qu'un Australien. Les prospecteurs viennent également du monde entier.

Les Australiens sont peut-être gentils et sympathiques, mais plutôt du genre brutal ! Si un Australien pense être victime d'une injustice, plutôt que d'attendre le lendemain pour arranger les choses, il pourchasse son adversaire dans la montagne et se bat avec. Il paraît que la nuit du samedi est la plus mouvementée de la semaine et on voit le lendemain beaucoup d'yeux pochés.

* * *

D'Angleterre en Australie, ce voyage m'a coûté au chapitre carburant (essence et huile), environ 50.000 francs. Si l'on ajoute les frais de nourriture, la dépense totale s'élève à 100.000 francs pour un voyage de sept mois. Mais je dois rappeler que je n'ai presque jamais couché à l'hôtel et j'ai toujours fait ma cuisine. La tente est la plus sûre des économies.

A cette somme, il faut évidemment ajouter le montant de la traversée par

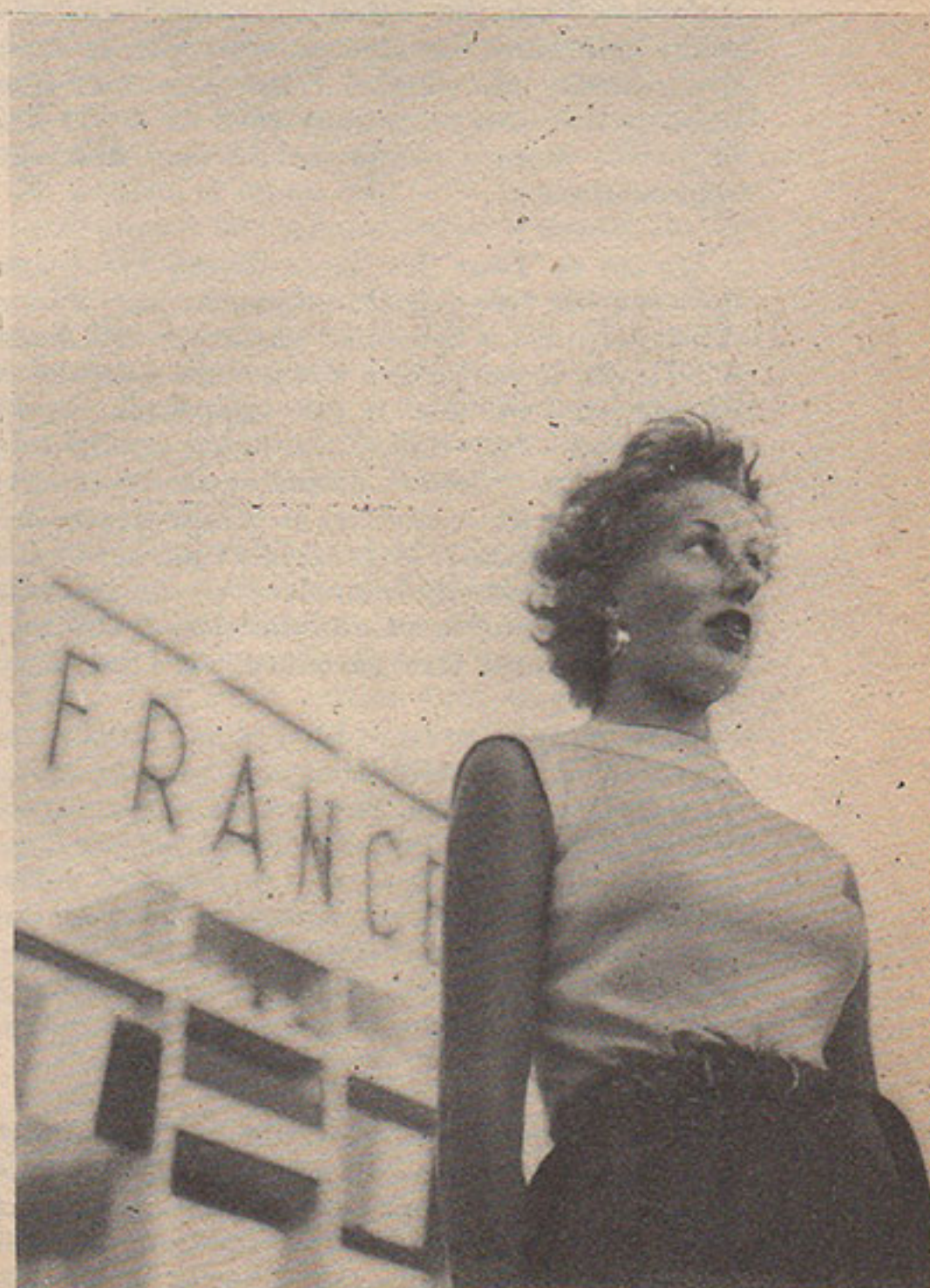
bateau mais un homme pourrait certainement payer ce voyage en travaillant sur un cargo entre les Indes et l'Australie.

A part une bougie défailante, de la poussière dans le carburateur et évidemment des crevaisons, je n'ai eu aucun ennui mécanique. Heureusement pour moi, car j'aurais bien été incapable d'y remédier.

Une chose que je tiens à faire remarquer c'est que pendant ce périple de sept mois, je n'ai eu que trois jours de pluie.

En ce moment, je fais des plans pour rentrer « à la maison ». Je suis venue jusqu'ici, non pas pour y vivre, mais pour voir du pays.

On me demande souvent si je pense faire le voyage retour sur ma moto. Bien que je ne sois pas encore certaine du mode de locomotion que j'adopterai, je suis sûre que ce ne sera pas le même que celui employé au voyage aller. J'aime la moto, mais il y a tout de même une limite à cet amour.





LE 3^e TOUR VES

NOMBREUX furent ceux qui auraient voulu participer ou même suivre cette manifestation vespiste, unique en son genre, qu'est le Tour des Trois Mers, Malheureusement le nombre des élus est restreint, et ceux qui restent sont déçus! C'est pour eux que nous avons suivi pendant près de 2 000 km la petite troupe composée de cent dix-sept représentants.

Qu'est ce Tour des Trois Mers? C'est une épreuve de régularité, répartie sur douze demi-étapes. La moyenne horaire a été fixée à 50 km; à part dans l'étape de Cosenza à Catanzaro où elle a été rapportée à 40 en raison des difficultés. Un point de pénalisation sera donné par seconde d'avance ou de retard sur le temps nécessaire à parcourir l'étape. Mais en fait tout se résume dans les 20 derniers kilomètres où un premier contrôle est établi, et aux derniers 1 000 mètres qui doivent être parcourus en 1 mn 40 s.

Pour remporter ou se bien placer dans cette épreuve, il faut évidemment une machine au point, mais il faut surtout un chronomètre d'une grande exactitude. Nous ne voulons en rien diminuer le mérite de l'équipe victorieuse, mais à deux équipiers ils avaient des chronomètres d'une valeur de 500 000 lire, et l'un des vespistes était le fils de l'ingénieur d'aéronautique Caproni. Sans commentaire!

Le chronomètre est devenu, pour six jours, le sujet de conversation générale. La seconde a pris une importance considérable. Il ne faut pas prendre de points de pénalisation ou tout au moins très peu, car l'honneur est en

jeu. Au contrôle des 20 derniers kilomètres entre équipes sympathisantes l'on synchronise son chronomètre avec celui du chronométriste officiel si on a eu le temps de le lui « voler », le temps bien sûr, par le chrono!

Nous partons de Salerno à 7 heures du matin, et commençons à nous familiariser avec les pilotes. Nous retrouvons un coureur du Tour d'Italie, le jeune Borghese qui pilotait une Ducati. Nous pourrions constater que, dans les virages, il couche au maximum sa Vespa et quelquefois il agrémentera la monotonie de la course par une chute au milieu d'un troupeau, ou un vol, sans importance, sur le capot d'une voiture américaine! Carimi, le pilote de chez Mondial, est également parmi les partants. La France est magnifiquement représentée avec neuf concurrents répartis en trois équipes: la première avec Michel Cheyrouze, René Landouch et André Choqueuse, la seconde avec Jacques Bourely, Michel Sarfati, Edouard Farouel, et la troisième avec Ralph de Carvalho, Raymond Fontanier, et Michel Pingot

L'Italie avait trente et une équipes, la Belgique deux, l'Autriche, l'Allemagne et la Suisse, une.

Venant de quitter la mer Thyrrénienne, nous nous dirigeons vers l'Adriatique, mais auparavant nous parcourerons 181 km pour atteindre Foggia. Au cours de cette étape nous avons été gratifiés d'une montée (820 m), qui a donné du fil à retordre aux 125 cm³. Car nous avons omis de vous le dire: à cette épreuve prennent part des 125 cm³ normales, certaines un peu moins normales, des 150 cm³ et des 150 Grand Sport avec quatre vitesses qui furent nettement avantagées surtout dans les montées. Dans cette première étape deux

étrangers chutent: le Suisse Bianchi qui devra abandonner le surlendemain à la suite d'une blessure au bras, et l'Autrichien Heinz Hofman qui, voulant éviter un concurrent, tomba et se fractura la clavicule droite. Nous avons remarqué que bien souvent des chutes surviennent par suite de l'indiscipline des concurrents qui précèdent le malheureux qui ira prendre contact avec le bitume, ou alors que l'un d'eux s'élance dans un virage mais ne sait plus en sortir. Et, bien souvent, c'est celui qui suit qui est le plus touché!

A Foggia tout le monde arrive assez bien, les champions du chronomètre et les novices! Nous avons envie de placer les Français dans cette catégorie, mais ils affichent pour la première équipe un magnifique « sans pénalisation », et les deux autres seulement 2 petits points.



Ultime conciliabule avant le départ de l'équipe victorieuse composée de: Ermanno Spadoni, Massima Violati, Giovanni Caproni.

Passage de l'équipe victorieuse dans un paysage caractéristique à Agrigento.

et la France II est 20^e avec 7 points de pénalisation.

Réveil très matinal à 5 heures du matin, car aujourd'hui nous aurons deux étapes dures : la première par son kilométrage : 308 km, et la seconde par son parcours et son festival de virages. Un vent chaud s'élève ce qui n'arrange guère les choses au point de vue atmosphérique — car sur tous les fronts le moral est au maximum d'optimisme. Nous voyons souvent un groupe plus ou moins importants de Vespa se faire tirer par une Grand Sport, et si les étrangers étaient timides au début, ils apprirent bien vite, et eurent parfaitement raison. A la guerre comme à la guerre! Après 103 km de course, nous touchons la mer Ionienne à Taranto. Suivent 135 km de plat, qui n'en finissent plus, enfin une petite grimpe et nous sommes à Cosenza. Surprise au tableau du jour :

PISTE DES TROIS MERS

A Palerme, M. Pierre Veau entouré de quelques concurrents de l'équipe de France. De gauche à droite : Michel Sarfati, André Choqueux, Michel Cheyrouze, René Landouch, Edouard Farouel.

la France III fait un beau 0 et les deux autres équipes prennent 4 points chacune! Après un repos qui fut le bienvenu, nous nous mettons en route pour cette très dure étape. Alors que les 150 G.S. grimpaient à leur main, les 125 cm³ « normales » prenaient des risques très grands. Car si les 150 G.S. pouvaient sur incident mécanique rattraper tranquillement le temps perdu, les 125 devaient aller le plus

le chronométré officiel ne démord pas. C'est un coup très dur pour nos vespistes et nous pensons pas très régulier! Au classement général l'équipe de Trieste est toujours en tête, la France II est 17^e, la France III, 18^e et la France I, 38^e.

Troisième jour de course, nous allons accomplir la dernière étape en Italie et passer en Sicile. Les 178 km de Catanzaro à Reggio Calabria sont assez durs. L'on passe de 400 à 600 m très rapidement, puis on redescend à quelques mètres du niveau de la mer pour remonter à 700 m. C'est une étape à ascenseur. A l'arrivée coup de théâtre. La Venezia Giulia, c'est-à-dire Trieste menace de ne pas continuer car elle estime que les 26 points attribués sont injustifiés. Après la France Trieste, décidément pas de veine! La seule récompense pour cette sympathique équipe, sera une victoire morale de ce Tour.

Le détroit de Messine passé nous commençons le tour de la Sicile. En selle pour atteindre Siracusa (173 km). Etape sous un soleil de plomb qui d'ailleurs ne nous lâchera plus jusqu'à la fin de cette épreuve. Encore excellente performance française : la France II n'obtient aucune pénalisation, la France I, un seul point, et la France III, 10 points. Alors que l'équipe du Lazio est en tête, au classement général, la France II est 14^e avec un total de 20 points, la France III, 23^e avec 36 points, et la France I 37^e avec 141 points.

Quatrième jour de course avec dans la matinée une étape courte de 87 km — Siracusa-Ragusa — et l'après-midi 140 km seront nécessaires pour atteindre Agrigento. Tout se passe pour le mieux mais le plus acharné ennemi des vespistes est l'âne! L'on en rencontre à chaque mètre, et ces quadrupèdes sont légèrement énervés au passage de ces modernes centaures. Sont-ils jaloux ou veulent-ils tout simplement être envoyés en retraite?

Incidents mécaniques et température tropicale n'arrêtent pas nos vespistes et après un lever général à 6 heures du matin, nous quittons Agrigento pour rejoindre Palerme après avoir fait étape à Trapani, où la France II reçoit une magnifique coupe offerte par la municipalité de cette ville, en récompense de sa première place des équipes étrangères.

Ennuis de chronomètre et nos compatriotes récoltent quelques points de pénalisation. Ce soir à Palerme le classement général s'établit ainsi : France II est 16^e avec 39 points, France III 28^e avec 90 points et France I qui a légèrement rematé est 33^e avec 175 points.

Dernière étape qui de Palerme nous conduira à Messine avec arrêt à Cafaldù. Ne croyez surtout pas que nos vespistes soient découragés, ils continuent à se défendre fort gaillardement, surtout la France II qui veut maintenir sa première place parmi les équipes étrangères.

Une foule nombreuse attend les vespistes sur la ligne d'arrivée de Messine. La grande malchanceuse de cette journée fut la France II qui eut une collection d'ennuis de toute sorte. Les deux autres équipes grignotèrent quelques places, et se classèrent ainsi au classement final de ce Tour des Trois Mers : France II 15^e avec 40 points, France I 32^e avec 176 points et France III 37^e avec 942 points.

L'équipe victorieuse fut celle de Rome qui prépara cette épreuve avec beaucoup de sérieux, et des chronomètres de grandes précision.

Déjà l'on murmure que nous avons assisté au dernier Tour des Trois Mers, et que l'on prépare déjà un Tour d'Afrique et un Tour d'Europe!

Hélène CINTIOLI.



A 14 h. 30 l'on quitte Foggia pour Bari et 142 km doivent être parcourus. Il commence à faire chaud, et cela empirera jusqu'à la fin du Tour! Dans cette étape pas d'émotions fortes, c'est un parcours plat et les étrangers font connaissance avec les routes italiennes, et surtout la façon de piloter la Vespa de la part de leurs amis italiens. Tous à plat ventre et l'on fonce à bloc!

A l'arrivée de Bari l'équipe en tête est celle de Trieste avec Paladini, Miazzi et Cordiglia. Ce sont des as du chronomètre! Au classement général la France II a 4 points et est 15^e, la France I 19^e avec 6 points,

vite possible et garder une certaine avance avant les derniers 20 kilomètres. Quels stratèges ces vespistes! Quelques-uns désirant sûrement rectifier un virage vont atterrir sur les contre bas de la route, mais tout le monde remonte sur sa Vespa, et à l'arrivée il n'y aura pas de gros bobos. De temps à autre nous voyons un vespiste occupé à faire une mécanique très rapide, et foncer afin de récupérer les minutes perdues! Au dernier kilomètre les machines sont un peu fatiguées, la France II prend 9 points de pénalisation, la France III 12 points, et la France I, d'une façon inexplicable en encaisse 126! L'on demande un bref contrôle, mais

COURRIER DES LECTEURS



M. Didier PERRON,
3 bis, avenue des Routes,
TOULON (Var).

Monsieur le Directeur de *Motocycles*,

Je lis aussi régulièrement *Motocycles* que l'*Auto-Journal* et, ayant la certitude que le second aide avec autant de courage et de persévérance aussi bien les fabricants que les clients de l'automobile, je souhaite très sincèrement trouver dans les colonnes de votre journal le même langage en ce qui concerne les scooters et les motos.

Il ne faut pas craindre de signaler toujours les mêmes défauts ni de saluer toujours les mêmes qualités, sans s'occuper de leur nationalité. Les motos de luxe françaises ont de tous les temps attendu de nombreuses années avant de bénéficier des perfectionnements apportés aux automobiles, même de modèles utilitaires. Il faut avoir le courage de dire la vérité car elle mérite la lumière; rien de constructif ne peut être fait sans elle.

Je serais très heureux de connaître le point de vue de vos lecteurs sur ma façon d'envisager la gamme des modèles de scooters et de motos que je souhaiterais voir fabriquer en France. Peut-être jugerez-vous utile de les consulter sérieusement; ce serait un sujet dont le développement pourrait être très instructif pour tout le monde. Votre opinion étant beaucoup plus éclairée que la mienne, je vous serais reconnaissant de me la faire connaître.

Dans l'ensemble, tout ce que je préconise plus loin existe, mais beaucoup plus à l'étranger que chez nous. Le parc motocycliste français sera bientôt reconstitué, donc cette clientèle deviendra de plus en plus difficile. La production étrangère nous a montré la voie du modernisme et des prix; entre autres la N.S.U. Max 250 cm³ ne craint pas la comparaison avec nos marques montant dans leurs cadres le 250 cm³ A.M.C., tout en étant vendue en France sensiblement au même prix malgré l'important handicap des barrières douanières. D'autre part, il faut espérer que ces entraves au libre jeu de la concurrence ne pouvant que retarder le vrai progrès, vont diminuer progressivement et rapidement, ouvrant ainsi un véritable marché européen donnant satisfaction à tous.

Il est donc urgent qu'une sérieuse coordination dans cette industrie, sur le plan national, donne beaucoup plus de satisfaction et de sécurité à ceux qui en vivent comme à ceux qui la font vivre. Je crois très fermement que si les constructeurs français se partageaient équitablement et logiquement le programme développé ci-dessous, leur clientèle s'estimant comblée ne souhaiterait plus rien recevoir de l'étranger qui, lui-même, se fournirait plus largement chez nous. Dans le but de pouvoir lutter à armes égales avec l'étranger, les très grands fabricants de motocyclettes auraient intérêt à suivre l'exemple de ceux de l'automobile, entre autres Simca-Ford, afin de pouvoir pousser au maximum la standardisation et la très grande série. Pour les fabricants importants, mais de deuxième ordre, ils devraient orienter leur activité sur des spécialités: l'un les

moteurs deux temps à transfert, un autre ceux à équicourant, un troisième les quatre-temps culbutés, un quatrième ceux à A.C.T., un cinquième les cadres à simple berceau, et ainsi de suite; ceux étant moins

préparés sur le plan industriel se chargeraient du montage et de la diffusion. Cette façon de travailler devrait donner de magnifiques machines à un prix de revient ne craignant plus la concurrence.

1° CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

A) *Aspect*. — Machines nettes, simples, d'aspect ramassé (basses, courtes, montées sur des roues de petit diamètre). Peu de chrome, émaillage impeccable très généralisé.

B) *Propreté*. — Très facile à nettoyer grâce à l'absence de recoin. Le conducteur et le passager ne pourront être salis par la mécanique qui n'aura elle-même rien à craindre des intempéries; le carburateur, le filtre à air (très efficace), la bougie, la batterie d'accumulateurs, le câblage électrique et les câbles de commandes seront carénés au maximum, tout en étant parfaitement accessibles en cas de nécessité.

C) *Poids*. — Le centre de gravité sera placé le plus bas possible et porté au maximum vers l'avant. L'extrême légèreté guidera le fabricant dans le choix des matières premières, mais il ne devra jamais perdre de vue la qualité qui sera irréprochable.

D) *Embrayage*. — Très progressif mais débrayant totalement, même à froid.

E) *Roues*. — Interchangeables, dont le montage et le démontage puissent être faits très facilement, même par des mains féminines.

F) *Freins*. — Moyeux-freins à double came et très grande surface de freinage, parfaitement ventilés et rigoureusement étanches. Commandes hydrauliques et conjuguées.

G) *Suspension*. — A grand débattement et possédant une flexibilité variable impeccable parfaitement amortie, lui permettant d'effacer correctement l'obstacle quels que soient l'état de la route, la charge et la vitesse. Toutefois, elle ne devra jamais talonner.

H) *Garde-boue*. Très profonds et enveloppants au maximum, sans être pourtant une gêne pour un démontage ou un remontage rapide des roues.

I) *Autonomie*. — Réservoir d'essence permettant un kilométrage important sans ravitaillement obligatoire. Le robinet (ne suintant pas) devrait permettre une réserve suffisante. Le bouchon parfaitement étanche fermerait à clef. Le réservoir sera fixé élastiquement sur le cadre.

J) *Commandes*. — Le strict minimum en recherchant la simplification par l'automatisme. Elles devront être douces tout en étant très précises. Elles seront réglables, faciles à entretenir, posséderont un coefficient de sécurité très élevé, donc pratiquement incassables.

K) *Installation électrique*. — Commandées par un robinet de batterie, les canalisations seront groupées au maximum et parfaitement isolées; en plus de l'allumage, de l'éclairage et de l'avertisseur sonore, la batterie alimentera des indicateurs de direction très visibles et un stop d'une lecture facile, même à bonne distance.

L) *Coffre à bagages*. — Se trouvant sur le garde-boue avant (faisant corps avec lui) avec phare à visière encastrée; il permet, trait le logement facile de bagages légers (combinaison, pull-over, écharpe, gants, lunettes, etc.), ainsi qu'une chambre à air, une bougie et l'outillage. Il serait parfaitement étanche et fermerait à clef.

M) *Anti-vol*. — Par blocage du guidon en position braquée; de plus, la même clef devrait commander le contact électrique de l'allumage du moteur, le robinet de batterie, le bouchon du réservoir d'essence et le coffre à bagages.

N) *Silence*. — Obtenu au maximum dans le fonctionnement des engrenages de transmission (qui ne devront pas siffler), du moteur de l'admission, de l'échappement et des freins, ainsi que dans l'absence totale de vibration.

2° UTILISATION

Les scooters et les motos devraient être divisés en deux grandes familles ne prêtant à aucune confusion, dont les caractéristiques particulières seraient les suivantes :

A) TOURISME VILLE

Emaillage : Trois nuances de couleur mode au choix.

Moteur : NORMAL.

Accélération : Commande des gaz à course normale.

Boîte de vitesses : Quatre rapports relativement rapprochés (grande souplesse de conduite).

Selle : Confortable et résistante; deux monoplaces ou une biplace au choix.

Protège-jambes : Galbés et de hauteur suffisante pour assurer une parfaite protection.

Pneus : A grosse section et basse pression.
 B) **COMPÉTITION - AMATEUR**
 Emaillage : Deux nuances de couleur vive au choix.

Moteur : **COMPÉTITION**.
 Accélération : Un carburateur par cylindre ; commande des gaz à course réduite.

Boîte de vitesses : Quatre ou cinq vitesses étagées pour la compétition.
 Selle : Monoplace de compétition.
 Pneus : Compétition.

3° MOTEURS

Une gamme de quinze types de moteurs répartis dans les cylindrées suivantes :

		10 MONOCYLINDRES			5 BICYLINDRES	
		3 de 125 cm ³	4 de 175 cm ³	3 de 250 cm ³	2 de 250 cm ³	3 de 350 cm ³
7 A DEUX TEMPS	4 à transfert	A	B		C	D
	3 à équi-courant		E	F		G
3 A QUATRE TEMPS	3 culbutés	K	I	J		
	5 à A.C.T.	H	L	M	N	O

Ils devraient tous être fixés élastiquement dans leur cadre.
 Chacun de ces quinze types de moteurs serait fabriqué en deux versions :

A) **NORMALE**

Taux de compression et régime maximum peu élevés, fonctionnant à l'essence normale et fournissant de nombreux chevaux à bas régime.

B) **COMPÉTITION**

Taux de compression et régime maximum très élevés, fonctionnant au supercarburant seulement et fournissant de nombreux chevaux surtout à haut régime.

4° CADRES

Les cadres étant tous parfaitement rigides et de qualité irréprochable feraient partie indifféremment de la famille « TOURISME » ou « COMPÉTITION » groupant chacune :

		DEUX TEMPS		QUATRE TEMPS	
		Transfert	Equi-courant	Culbuté	A.C.T.
15 MOTOS	2 Légers et courts (ville) : chaîne sous carter étanche 125 cm ³ mono	A		H	
	2 Confortable (tourisme) : arbre de transmission. 175 cm ³ mono	B		I	
4 SCOOTERS	5 Cadres à simple berceau : Chaîne sous carter étanche	A		H	K
		B		I	
	5 Cadres à caisson poutre Chaîne sous carter étanche		E		L
			F	J	M
	5 Cadres à double berceau. arbre de transmission 250 cm ³ Twin	C			N
	— — 350 cm ³ —	D	G		O

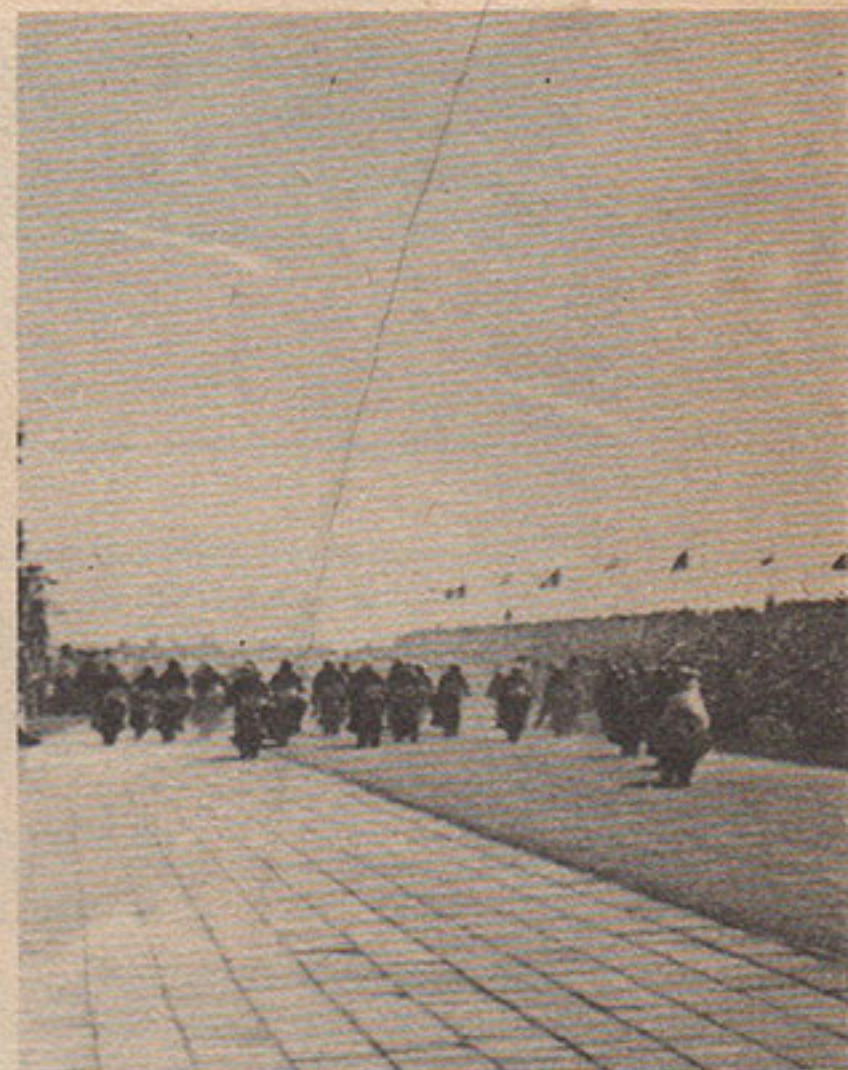
Nous pensons que si les constructeurs réalisent une entente pour se spécialiser chacun dans une catégorie ou un type de machine, il en résultera peut être un abaissement des prix ; par contre, et c'est là le point sensible, chaque maison étant certaine de la clientèle correspondant au type défini qu'elle fabrique, certaine de ne pas être concurrencée sur le marché, aura tendance à conserver le plus longtemps possible et sans modifications ni améliorations, les machines qu'on ne peut trouver ailleurs que chez elle. Donc, immobilisme et pas de progrès.

Les cadres des motos à caisson poutre et à double berceau devront posséder à l'arrière un système d'attache destiné à recevoir éventuellement une remorque monoroue.
 Soyez assuré, Monsieur le Directeur, de mes sentiments les meilleurs.

Toulon, le 24 août 1954.

Le grand prix de Hollande

(DUTCH T.T. 1955)



POUR le Français qui vient de parcourir sur des centaines de kilomètres les autostrades qui sillonnent en tous sens les Pays-Bas, et dont la perfection même devient fastidieuse, car, « après la plaine plate, une autre plaine plate »... une surprise l'attend dès le franchissement du portique monumental en forme de T.T. qui l'accueille à l'orée d'Assen, la ville-clé du circuit : en effet, et bien des jours avant la course, une ambiance extraordinaire règne dans la coquette cité qui pour la vingt-cinquième fois est le centre de l'épreuve motocycliste nationale : toutes les rues sont pavées, bordées d'écussons portant le symbole T.T. Les vitrines des magasins sont ornées d'emblèmes motocyclistes, de photos de coureurs et de vues du circuit ; les pâtisseries offrent des tartes sur lesquelles on a dessiné un coureur en action — les charcutiers au lieu de crème, manifestent leur talent dans le même sens, mais avec du saindoux ! Des serviettes-éponge sont vendues dans de grands magasins, qui

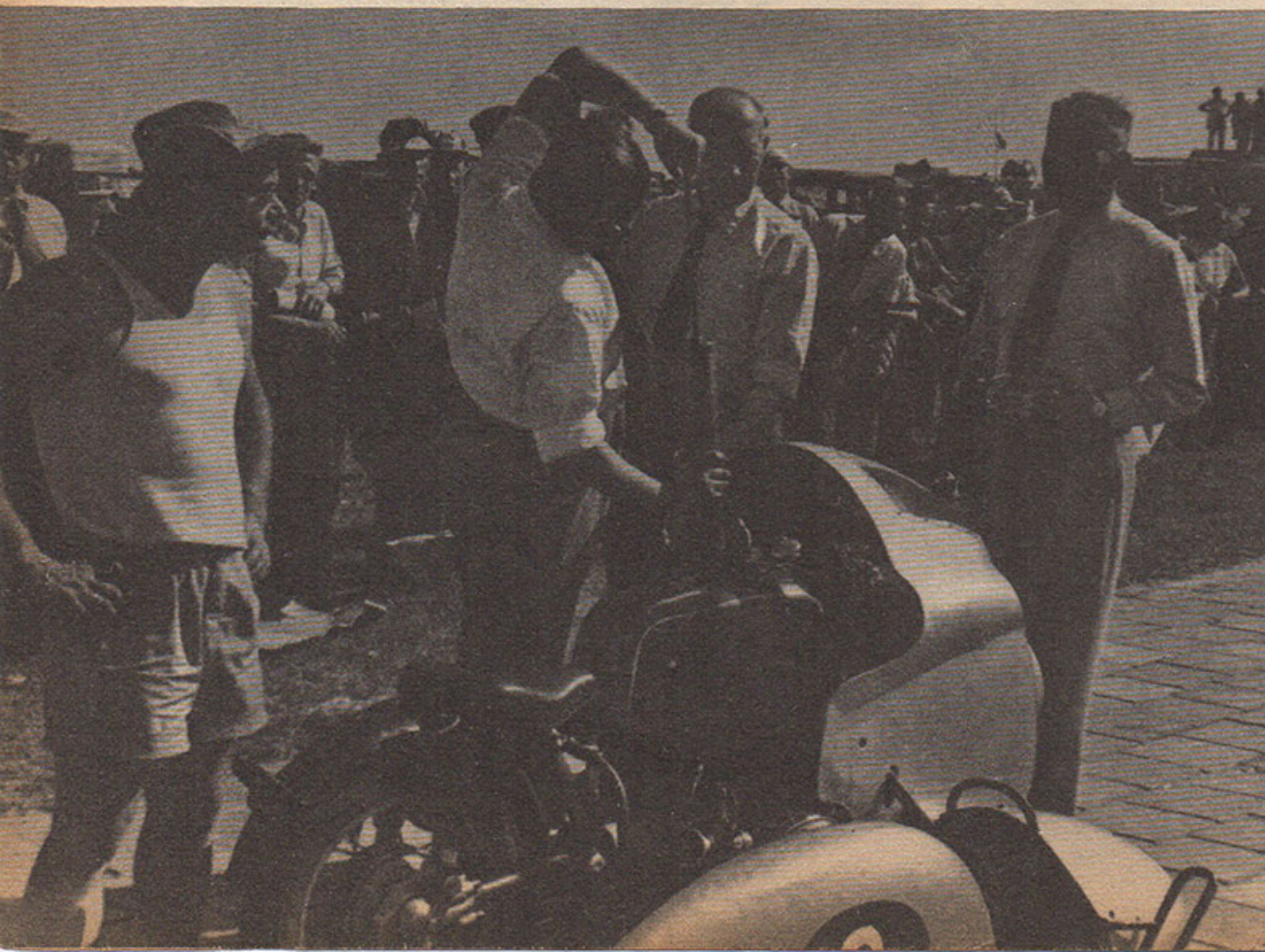
elles aussi sont brodées des fameuses initiales T.T. avec, au centre, l'effigie d'un pilote en action. Un cinéma propose des séances *gratuites* pour la projection du film de la course 1954, et toutes les activités de la population sont ainsi axées sur la propagande à la gloire du « Dutch T.T. »...

Pendant les trois jours consacrés aux entraînements (de 9 h à 21 h) un nombreux public, une véritable foule à certaines heures, se presse déjà sur les gradins du circuit, et le jour de la course, dès l'aube, les routes d'accès ressemblent à des fourmilières... car il est courant ici de compter 150 000 à 200 000 spectateurs. Et tout ceci dans un pays infiniment moins peuplé que la France, où l'on rencontre bien plus de bicyclettes que de motos, et où le paupérisme est plus marqué que chez nous.

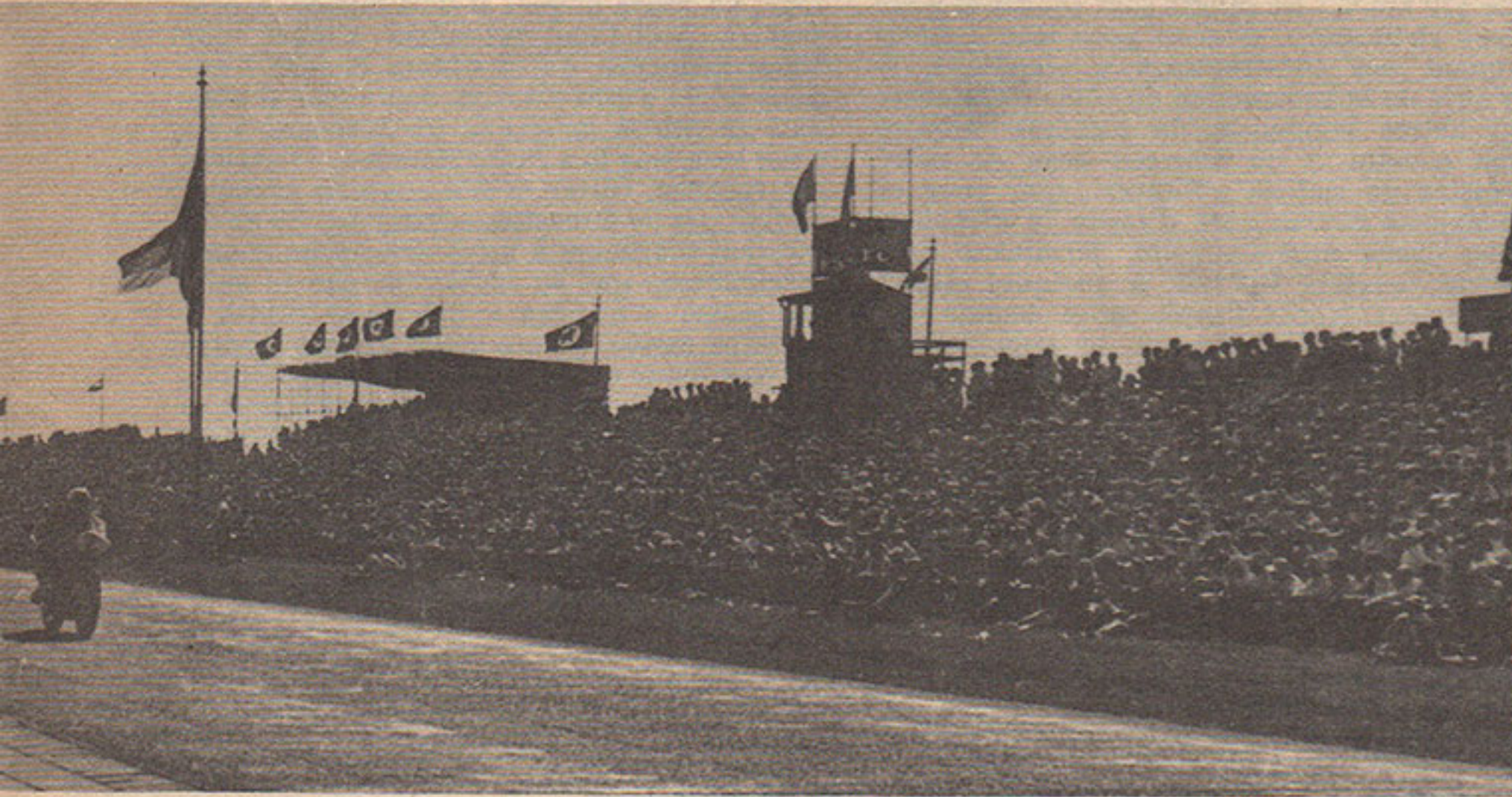
Quand donc les « Responsables » du sport motocycliste en France comprendront-ils que nous possédons nous aussi en puissance, les foules qui assureraient le succès de toute

manifestation motocycliste digne de ce nom ? Ils n'ont pas même l'excuse d'ignorer ce qui se passe chez nos proches voisins (aussi bien en Allemagne qu'en Belgique ou en Italie) puisque à Assen comme aux autres grandes épreuves, nous avons pu voir officier un compatriote, porteur du brassard « International Jury » et par ailleurs qui se trouve être l'un des dirigeants du plus important (numériquement) club motocycliste français. Souvenons-nous qu'il y a deux mois, pour les Grands Prix de France à Reims, la publicité antérieure à cette épreuve avait été tellement discrète, comme toujours, que les organisateurs pouvaient arguer, avec une sorte de « délectation morose », n'avoir enregistré qu'une quinzaine de milliers d'entrées au circuit. Ce ne sont pas tant des scrutateurs de règlements qu'il nous faudrait à la tête du sport motocycliste français, que des enthousiastes, qui auraient foi en leur mission. Tout Français connaît au moins les noms de Bobet ou de telle vedette de football, mais combien parmi les non-lecteurs des revues spécialisées ont entendu parler de Monneret ou Collot par exemple ? Que l'on ne vienne pas nous dire que la presse est réticente, car elle ne demande qu'à être convaincue, et « nos » dirigeants, qui savent si bien user de leurs hautes relations pour d'autres fins, n'auraient que bien peu de démarches à s'imposer pour obtenir le concours actif de nos confrères de la Presse quotidienne écrite et parlée...

Mais ne nous laissons pas entraîner par de légitimes rancœurs et revenons au circuit : Le « Circuit de la Drenthe », à 3 km d'Assen, a été rectifié cette année, et son nouveau tracé, tout en sinuosités, a porté sa longueur à 7 704 m. Les moyennes que l'on peut y atteindre n'ont rien de comparable à celles réalisées à Reims ou à Francorchamps par exemple ; c'est un circuit de pilotage, qui met à l'épreuve, essentiellement les boîtes de vitesses et les freins, et aussi, naturellement les qualités de vireurs des pilotes. (Nous avons bien regretté l'absence de Collot et de Monneret.) Pour la circonstance, mis à part les side-cars, les carénages des grosses machines étaient peu employés sur les machines d'usine ; les Gilera par exemple en étaient revenues au simple capotage de la



Les commissaires effectuent un prélèvement.



Les tribunes sont particulièrement garnies au départ des 500 cm³.



Toute la ville était pavée aux couleurs du T.T. Hollandais.

fourche avant, à la mode de 1953. Par contre, les petites cylindrées, 125 et 250 cm³, compensaient dans une certaine mesure la moindre puissance de leurs moteurs par le carénage enveloppant qui est de règle maintenant en compétition. N'atteignant pas des vitesses de pointe très élevées, les petites machines bénéficient du réel avantage de ce semi-aérodynamisme à partir de 100 km/h, sans éprouver l'inconvénient du freinage moins effectif qui en est la contre partie avérée. Idem pour les side-cars (en néerlandais « Zijspannen » !) qui, presque tous maintenant, ont adopté des petites roues de 16, qui surbaissent l'ensemble, avec réservoir d'essence rapporté sur le « panier » avec pompe électrique d'alimentation, solution dont Oliver fut le précurseur en 1953. Ces carénages ont posé notamment pour les side-cars de nouveaux problèmes de refroidissement tant du moteur que du frein avant. Si, sur les ensembles B.M.W. on paraît se contenter d'un courant d'air orienté vers le tambour de frein (pour le moteur flat-twin les culasses sont refroidies de par leur disposition même) sur les attelages de Smith et Oliver notamment des tunnels d'aération font office de soufflerie sur la culasse du mono cylindre, tandis que des tubulures souples (genre tuyaux masque à gaz) pour permettre le braquage de la roue, viennent de la partie avant du carénage et sont fixées directement sur le flasque du frein, pour y souffler de l'air frais à l'intérieur, une ouverture d'évacuation étant prévue à la partie postérieure du frein.

« Piper » Harris, le champion anglais, a abandonné sa Matchless, et possède maintenant une Norton.

Et sous un soleil déjà brûlant le départ de la première course est donné à 10 h 15 en ce beau samedi de juillet (les Hollandais à l'instar des Anglais, respectent *absolument* le jour dominical).

Sur 35 engagés, 24 pilotes sont en piste, catégorie 250 cm³ : les firmes M.V., N.S.U. (officieusement), Guzzi et Adler, y présentent leurs dernières « spéciales » montées par leurs meilleurs pilotes. Au premier tour,

c'est le Suisse Taveri qui passe en premier lieu sur sa M.V. suivi de près par Lomas (l'homme as de cette année depuis ses deux victoires au T.T. de l'île de Man) mais au tour suivant la Guzzi a pris la tête du peloton, et la gardera malgré les efforts de ses rivaux. Cette course a été marquée par le magnifique duel qui opposa Masetti sur M.V. à Muller sur N.S.U. lesquels firent les 130 km du parcours pour ainsi dire roue dans roue, duel se terminant à l'avantage de Muller malgré un bref arrêt au stand. Consolation pour N.S.U. dont plusieurs machines durent abandonner sur ennuis mécaniques (Baltisberger, Brand, Stein, etc.)

La course des 250 cm³ semblait ainsi se terminer sur la victoire de Lomas-Guzzi, mais on apprit alors que le pilote anglais était déclassé au profit de son suivant immédiat Taveri, pour avoir omis d'arrêter son moteur pendant qu'il refaisait le plein d'essence au stand pendant la course... Cette imprudence coûte à Lomas la première place qu'il occupait au classement du championnat du monde. *Dura lex...*

Puis c'est au tour des 350 cm³ de venir se ranger sur la ligne. Les résultats des entraînements démontrent que la victoire ne peut échapper à Guzzi, malgré les belles prestations des D.K.W. dont les trois cylindres deux temps paraissent tout à fait au point à présent, après la longue et minutieuse préparation qu'elles ont subie au cours des trois dernières années. La firme italienne revendique cette catégorie comme étant son fief en 1955 et entend le prouver une nouvelle fois. Derrière les machines d'usine s'aligne la cohorte des coureurs privés, qui, comme toujours dans les épreuves comptant pour le titre mondial sont là comme figurants, car ne disposant que des motos que veulent bien leur céder les marques, et qui sont loin de développer la puissance des machines engagées par les usines. A ce sujet, il faudra bien, là aussi, en venir à des formules nouvelles, et peut-être officialiser un jour ce qui a été tenté timidement déjà en Belgique, c'est-à-dire établir des classements, et même des courses, séparés pour les pilotes d'usine et les « privés » (privés de tout soutien

efficace). Ce serait justice, car on ne s'intéresse, c'est humain, qu'aux exploits des coureurs disposant des machines hors série, et les performances, souvent valeureuses, des pilotes indépendants passent inaperçues.

Cette course des 350 cm³ aurait été sans histoire, puisque comme prévu trois Guzzi prirent les trois premières places en se jouant (échelonnées de 1 h 13' 36" 2/10 à 1 h 13' 36" 7/10) si un incident peu banal n'était survenu au deuxième tour où l'on put voir une quinzaine de coureurs « indépendants » s'arrêter au parc et abandonner d'un commun accord, voulant ainsi protester contre l'insuffisance des primes de départ qui leur avaient été attribuées. On pouvait craindre leur retrait définitif pour les courses suivantes, mais après de longs palabres et sur intervention de certains coureurs pourtant étrangers au débat (dont Duke) ce qui est une belle preuve de solidarité, l'affaire put s'arranger à la satisfaction de tous. Une mention spéciale doit être faite pour Hobl qui lutta tant qu'il put, en prenant des risques incessants contre les Guzzi, mais il ne put faire mieux que de réduire l'écart à 17" de son plus proche adversaire.

Après une pause, bien venue pour faire un sort au sandwich précautionneusement emporté (ou au hareng du même nom pour certains, car la Hollande est le pays du poisson) on appelle au micro les concurrents de la catégorie 125 cm³. Cette catégorie dont la cylindrée s'apparente à celle des moteurs de M. tout le monde, surtout chez nous, est celle qui, à notre avis, doit susciter le plus d'intérêt chez les motocyclistes pratiquants, car s'il n'est pas contesté que le spectacle offert par un Duke qui « s'envole » (le terme prend ici sa valeur réelle) sur sa quatre cylindres 500 vous fait ressentir un frisson d'enthousiasme, on ne peut prétendre non plus que ces bolides un peu monstrueux préparent la moto utilitaire de l'avenir (et il est d'ailleurs de plus en plus question de réduire la capacité en centimètres cubes des motos de compétition). Donc, les 125 cm³ qui n'ont pas fini de nous étonner par leurs performances en course, représentent bien à l'heure actuelle les « machines labora-

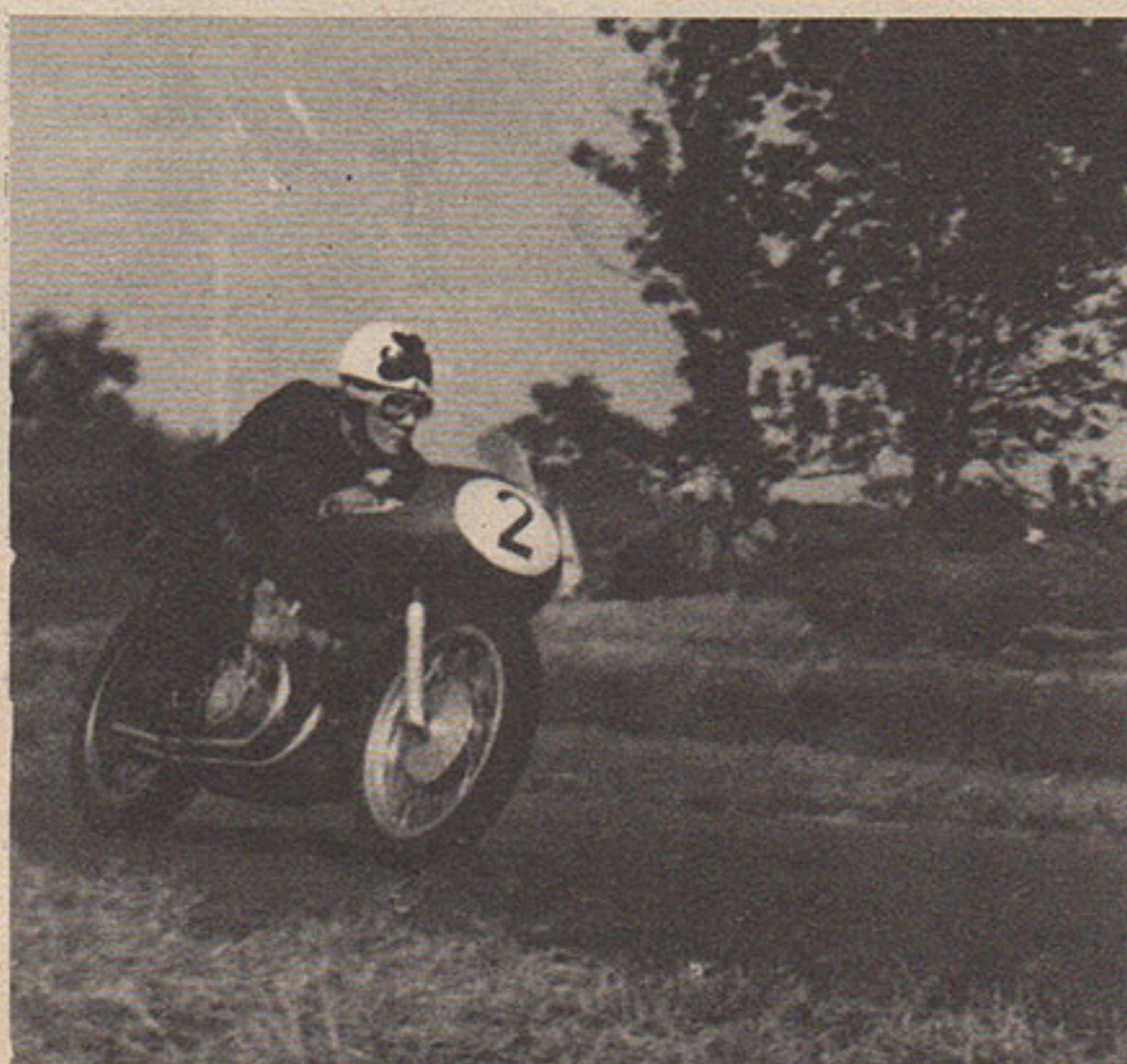
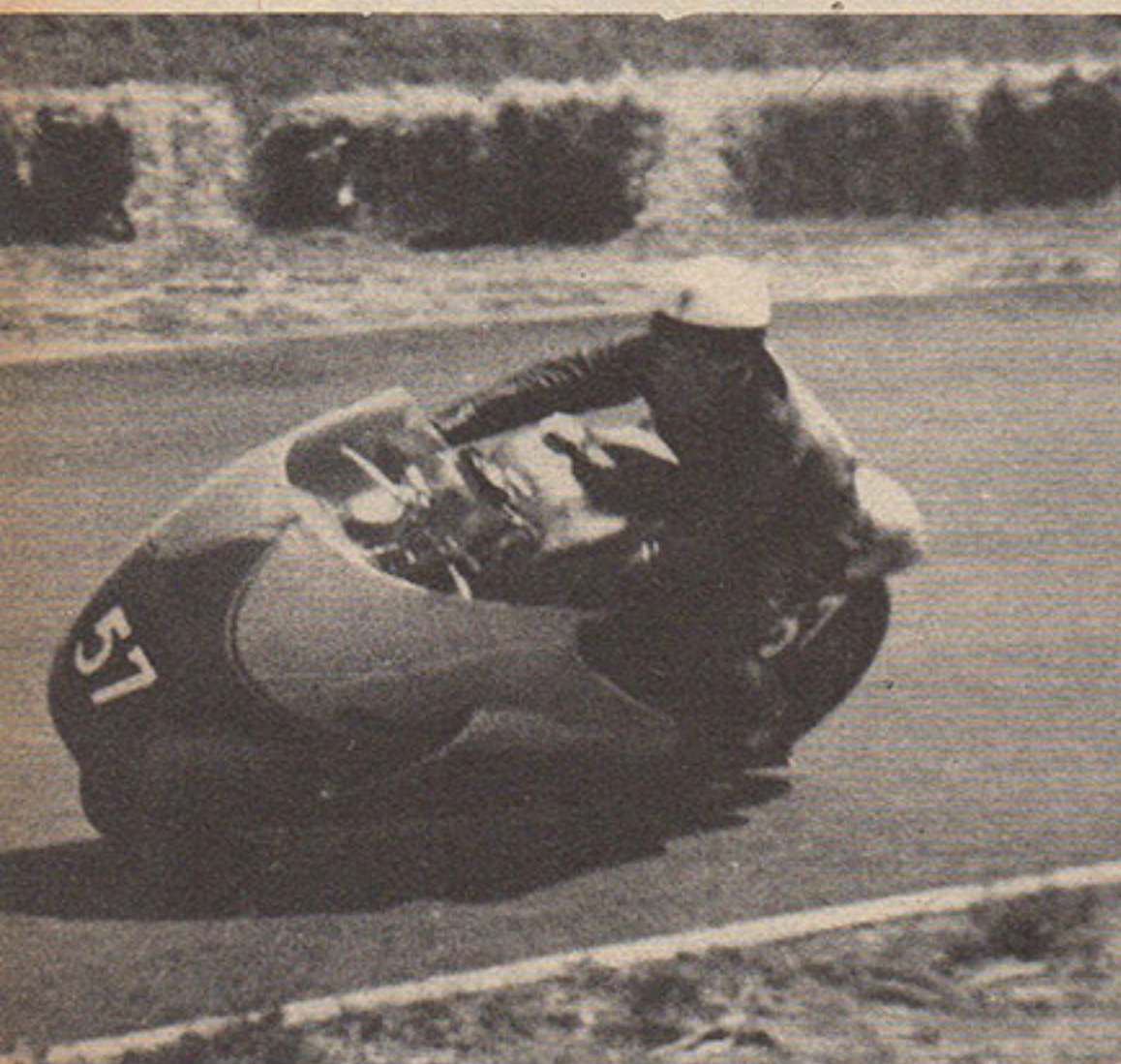


de 170 km/h ; les pilotes sont choisis et pour leur virtuosité... et aussi pour leur gabarit (quant nos constructeurs y viendront, il y aura de la prospection du côté de Chantilly et autres résidences de jockeys). Admiré (en passant...) un nouveau venu de notre voisine du sud-est : Venturi, qui, pour sa deuxième course hors d'Italie, a démontré une classe exceptionnelle, terminant deuxième derrière Ubbiali, à quelques mètres seulement, après l'avoir suivi comme son ombre pendant les 14 tours, et probablement pour en avoir reçu l'ordre, ne cherchant pas à faire mieux.

Taveri (M.V.) qui est l'un des pilotes de grande classe qui formait le trio de la marque, était parti en tête avec sa fougue habituelle, suivi de Ubbiali et de Venturi ; il fut victime de son ardeur trop grande et sa mécanique

Smith vérifie son compteur sur l'appareil du même nom.

tour, au cours duquel il doit laisser le passage à Noll-Cron lui-même attaqué par Faust-Remmert, qui doublera bientôt l'Anglais après s'être dit sans doute (car il connaît un peu la langue de Shakespeare) « Its a not long way to « Piper Harris »... Derrière ces vedettes, Oliver et son nouveau passager ne font pas les étincelles escomptées, ils abandonnent d'ailleurs à mi-course, pour ennuis mécaniques, qui se révéleront par la suite du même « tonneau » que pour Smith : soupape cassée, piston crevé. Harris rentre au parc pour ennui mécanique moins grave. Nos compatriotes Drion et Murit-Flahaut se passent et se repassent, faisant excellente impression sur ce circuit où ils viennent pour la première fois, et la course se termine par la victoire de Faust, qui, cette année, décidément, délaisse quelque peu la... marguerite pour les lauriers, qui sont mérités.



← De gauche à droite : →

Hobl qui fit une bonne course. (350 DKW).

Armstrong, 2^e sur Gilera 4.

Duke devant la caméra, toujours calme et détendu.

Taveri, 1^{er} en 250 sur M.V.

Kavanagh 1^{er} en 350 sur Guzzi.

toires » qui doivent apporter des solutions neuves aux motos commercialisées, et puisque « enfin » elles ont été admises sur nos circuits nationaux, l'écho des exploits qu'elles permettent de réaliser secouera peut-être un jour l'apathie des constructeurs de « vélos à moteur » bien de chez nous, pour les pousser à nous offrir les mécaniques capables d'un service comparable à celui que l'on peut attendre raisonnablement d'un véhicule à usage aussi universel qu'une moto digne de ce nom ?

Que le lecteur veuille bien excuser cette digression, et revenons à nos... M.V. : en effet, en l'absence des Mondial officielles, la marque italienne était seule, si l'on veut bien ne mentionner que pour mémoire la Mondial du privé autrichien *Grimas* (lequel n'eut pas pour autant le sourire en se voyant seul supporter de sa marque).

On voyait en outre quelques machines de construction hollandaise avec moteur Villiers (Eysink, Sparta, Batavus), mais en se rappelant ce que ces petites M.V. nous montrèrent à Reims, le résultat ne pouvait faire aucun doute. Rappelons que ces 125 M.V. ont un moteur double arbre qui tourne à près de 12 000 tr/mn et développe alors dans les 17-18 ch (plus de 140 chL) et ont une vitesse de pointe avec grand braquet de plus

le lâcha après 4 tours, après qu'il eut établi le record à la moyenne de 118,833 km/h.

Tous les autres coureurs finirent à plus d'un tour du vainqueur.

Puis vers 15 h, les side-cars sont rassemblés, la chaleur est pénible, et les moteurs vont souffrir dans cette atmosphère de four ; le public est friand des acrobaties des passagers et dans le silence relatif des secondes qui précèdent le « start », on perçoit comme le halètement des dizaines de milliers de poitrines qui attendent le moment où le drapeau va donner le signal. L'instant arrive et pilote et passager poussent tout corps tendu, les moteurs rugissent, ils sont partis... A l'issue du premier tour, ayant déjà pris une certaine avance, c'est l'équipe Harris-Campbeel qui débouche de la courbe précédant les tribunes, suivi de très près par Smith-Dibben et ensuite les B.M.W. de Noll-Cron, Faust-Remmert, la Norton d'Oliver-Bliss, les Français Drion et Murit-Flahaut qui se suivent comme à un défilé, et tous les autres « privés » : Schneider-Strauss ayant des ennuis avec leur B.M.W ne sont pas « dans le coup ». Smith-Dibben saute Harris-Campbeel dès le deuxième tour, et prennent du champ, jusqu'au quatrième tour où ils doivent abandonner sur ennuis mécaniques. Harris tient la tête à partir de ce moment jusqu'au neuvième

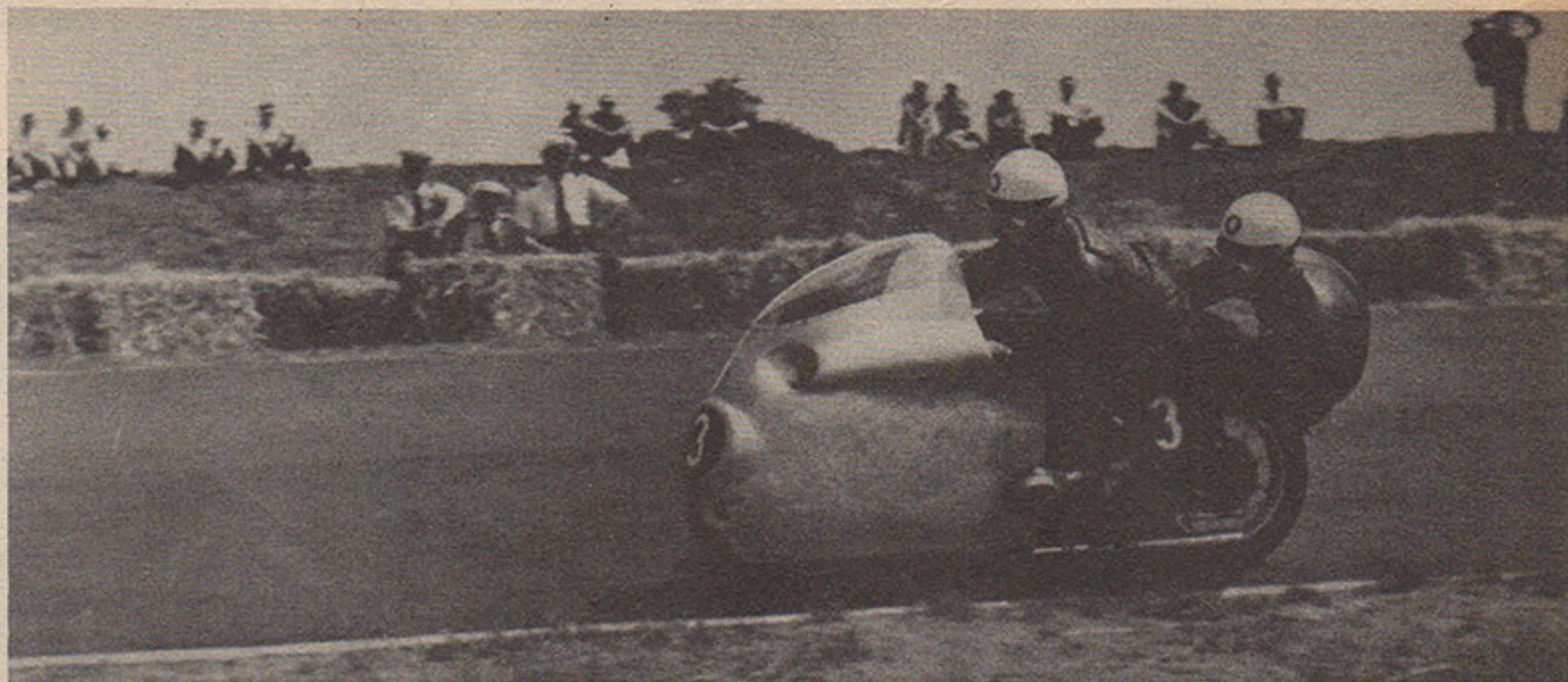
Cependant, dans le parc des coureurs on entend déjà les vrombissements des moteurs que l'on chauffe (et pourtant, le soleil...) et de cette... harmonie... se dégage les do-dières de l'échappement des quatre cylindres Gilera et M.V. dont la stridence émerveille les mécanos italiens. La foule s'agite encore un peu plus, et à perte de vue, l'on voit comme onduler cette multitude de chapeaux multicolores qui garnissent les gradins en prétendant donner de l'ombre aux têtes des spectateurs. Dès l'arrivée de Duke sur la piste, qui prend sa Gilera des mains de son mécanicien, c'est une ovation qui ressemble à un rugissement car c'est Duke qui est l'idole de la foule, et l'on est venu de loin pour le voir gagner...

Il répond gentiment, comme à son habitude, car sa simplicité n'est pas la moindre de ses qualités (on voudrait en dire autant de certains autres Championnismes) et bientôt c'est le lâcher d'une trentaine de coureurs dans le déferlement des moteurs lancés à plein régime. Contrairement à l'attente générale, ce n'est pas Duke, mais bien son équipier Armstrong qui revient le premier devant la ligne, à très peu l'un de l'autre d'ailleurs, puis déjà distancé, c'est le pilote de M.V. Masetti, lui-même pourchassé par l'indépendant Brown, un Australien dont c'est la troisième course en Europe (16^e au

Faust et Remmert en pleine action.

Senior de l'Ile de Man) et dont on reparlera (s'il sait se garder des chasseresses d'auto-graphes...). Déjà très étiré, le peloton des « privés » que le train mené par les leaders doit, tant soit peu, écœurer.

On voit, au bout de quelques tours, surgir une troisième Gilera, machine d'usine confiée au champion hollandais Veer, qui se rapproche de plus en plus du duo formé par Masetti et Brown, et que la foule encourage par ses cris à chacun de ses passages. Aux deux tiers de la course, Veer réussit à prendre le meilleur sur Brown dont la Matchless ne peut rivaliser avec la quatre Gilera (sauf s'il se fait aspirer comme il l'a fait avec Masetti) et cela devient de la frénésie quand le public s'aperçoit que Veer regagne peu à peu du terrain sur Masetti, qu'il réus-



sira à doubler au cours du dix-neuvième tour (c'est alors de véritables hurlements de joie). Veer sera ainsi troisième, après Duke et Armstrong, pendant quatre tours, puis se fera reprendre cette place par Masetti, qui ne lui fera plus de cadeau par la suite. A signaler, moindres seigneurs de ces joutes, les « privés » britanniques Phil Heath Cook et l'Allemand Hansgunther, qui se livrèrent un farouche combat, se passant et se redépassant sans cesse, provoquant les bravos des spectateurs. Et ainsi se terminait sur la victoire nette de Duke qui conduisit sa course sans avoir jamais l'air de forcer, comme à l'habitude, cette magnifique journée de sport motocycliste.

On enregistra environ 160 000 entrées, l'organisation impeccable, dans un style un peu... germanique... devrait toutefois laisser plus de facilités aux reporters, et notamment aux photographes, que l'on ne laissait pas approcher à moins de 20 m de la piste, ce qui comblera peut-être les marchands de téléobjectifs, mais qui est bien gênant pour prendre des vues de course quand on n'a pas prévu cet accessoire ! Une pétition fut rédigée par les reporters présents, à qui l'on promet une amélioration pour l'an prochain !

H.F.D.

RÉSULTATS

Catégorie 125 cm³ — 1. Ubbiali (M.V.), 14 tours, 107,860 km en 57' 17" 2/10, moy. : 112,977 km/h; 2. Venturi (M.V.), 57' 17" 4/10, moy. : 112,963 km/h; 3. Grimias (Mondial), à 1 tour; 4. Webster (M.V. client), etc.

(Meilleur tour par Taveri, 3' 53" 4/10; 118,833 km/h.)

Catégorie 250 cm³ — 1. Taveri (M.V.) (sur déclassement de Lomas), les 17 tours soit 130,970 km en 1 h 4' 22" 4/10, moy. : 122,076 km/h; 2. Lomas (M.V.), sur déclassement, temps non indiqué; 3. Muller (N.S.U.), etc.

(Tour le plus rapide par Lomas en 3' 40", moy. : 126,072 km/h.)

Catégorie 350 cm³ — 1. Kavanagh (Guzzi), 20 tours soit 154,090 km, en 1 h 13' 36", moy. : 125,615 km/h; 2. Lomas (Guzzi), 1 h 13' 36" 4/10; 3. Dale (Guzzi) 1 h 13' 36" 7/10; 4. Hobl (D.K.W.), 1 h 13' 53" 6/10; 5. Hoffmann (D.K.W.), 1 h 15' 44"; 6. Bartl (D.K.W.) etc.

(Meilleur tour par Dale en 3' 34" 5/10; moy. : 129,305 km/h.)

Catégorie Side-cars. — 1. Faust-Remmert (B.M.W.), 14 tours soit 107,860 km en 55' 45" 1/10, moy. : 116,082 km/h; 2. Noll-Cron (B.M.W.); 3. Mitchell-Georges (Norton); 4. Murit-Flahaut (B.M.W.); 5. Drion-Inge Stoll (Norton), etc.

(Tour le plus rapide par Smith-Dibben en 3' 51" 9/10, moy. : 119,602 km/h.)

Catégorie 500 cm³ — 1. Duke (Gilera), les 27 tours soit 208,020 km en 1 h 37' 0,3" moy. : 128,585 km/h; 2. Armstrong (Gilera), 1 h 37' 39"; 3. Masetti (M.V.), 1 h 39' 09" 2/10; 4. Veer (Gilera), 1 h 39' 14" 2/10; 5. Brown (Matchless), 1 h 39' 49" 4/10; 6. Grant (Norton); 7. Bakker (Norton), etc.

(Tour le plus rapide par Duke et Armstrong en 3' 31" 6/10, moy. : 131,077 km/h.)



**DERNIER NÉ
DES SPORTS
MÉCANIQUES**

Comme nous l'avions annoncé dans notre numéro du 15 juin, le sidecar-cross de Rennes devait permettre de procéder à une véritable confrontation des sidecaristes français.

MOTOCYCLES en profite pour « faire le point » de ce dernier-né des sports mécaniques.

RENNES : De notre envoyé spécial.

CETTE « réunion » — réunion est bien le mot — des équipages composant la totalité de l'effectif de nos sidecar-crossistes prévue — et organisée pour le 19 juin tomba à l'eau : la piste littéralement inondée par l'orage fut impraticable et la réunion dut être remise... remise au 14 juillet par la grâce et la compréhension de la F.F.M. qui, pour une fois, voulut bien jouer avec ses sacro-saintes dates.

Donc le 14 juillet à Rennes tous les sidecaristes français, quinze équipages, étaient là, plus un et non des moindres, nous avons nommé en l'occurrence notre camarade Bourgeois resté deux ans sur la touche du moto-cross à la suite d'une fracture de la jambe et faisant à Rennes une rentrée et des premières armes très remarquées dans cette nouvelle spécialité... C'était donc la première opportunité de confrontation, en quelque sorte une possibilité de recensement général et de première cotation individuelle... cotation tenant compte bien entendu de la casse qui n'a pas manqué de se manifester mais dans une proportion que nous qualifierons pour le moins d'inquiétante, puisque cette casse a dépassé, nous le verrons plus loin, 40 %.

Mais faisons, à priori, pour les non initiés, un tour d'horizon de ce qu'est le sidecar-cross.

L'accolement des deux mots : *side-car* et *moto-cross* est né de la transplantation du side-car de compétition hors de son circuit de vitesse traditionnel, la piste, sur le terrain de moto-cross. En fait,

c'est surtout une transposition du plan lisse horizontal dans le plan vertical tous terrains. Le résultat n'est pas à proprement parler un compromis des deux... S'il fallait choisir une appartenance préférentielle, elle incomberait indiscutablement au moto-cross et on peut en quelque sorte aller vers cette définition : *le sidecar-cross c'est spécifiquement du moto-cross mais pratiqué en équipe avec un side et un passager.*

HISTORIQUE

Ce sport a débuté voici trois ans (il en est exactement dans sa troisième saison) en Belgique et ceci, après avoir été précédemment pratiqué sous forme de sidecar-trial. Il a connu dès le début un vif succès auprès du public... succès dû d'abord à son aspect d'exhibition car, à priori, il semblait impossible que des sidecaristes puissent se propulser à travers les convulsions d'un circuit de cross. Mais assez vite, et l'éducation moto-cross aidant, il a trouvé outre Quiévrain et à l'instar du moto-cross sa véritable justification de sport. Ainsi, d'exhibitions d'abord imbriquées entre les manches de moto-cross, il est devenu *un sport reconnu, avec son règlement et ses championnats* (le deuxième a été couru cette année). Voici les noms et les montes des principaux équipages belges : Fresnay (F.N.), champion de Belgique 1953; Lickens (Saroléa), champion de Belgique 1954; Van der Berg (F.N.); Dhom (Matchless); Brems (B.S.A.), Van Hovre (B.S.A.).

En Angleterre — berceau du moto-cross — le sidecar-cross est encore pratiquement inexistant.

Voyons maintenant où il en est chez nous.

LE SIDECAR-CROSS EN FRANCE

Voici deux ans, quelques équipages vinrent de Belgique pour courir en exhibitions-démonstrations en supplément de programme moto-cross (on ne sera pas étonné que les premières manifestations de ce genre aient été des initiatives du M.C. Maine, obédience Seery et de l'A.M.S. à Montreuil).

Le public, cependant habitué de moto-cross, fut littéralement emballé et les organisateurs comprirent immédiatement que ces rodéos extrêmement spectaculaires étaient un atout publicitaire neuf, susceptible d'augmenter l'affluence. Parallèlement, l'idée fit son chemin dans l'esprit d'un certain nombre de moto-crossmen français qui, il va sans dire, lorgnèrent de très près les sidecars *made in Belgium*. Pendant l'entracte hivernal, l'idée se cristallisa, quelques équipages se formèrent et les premiers sidecars furent montés en secret à grand renfort de tubes, de soudures et de plans tirés sur la comète. Au début il y avait ainsi en France trois ou quatre équipages, puis d'autres se montèrent en cours de saison. Comme prévu, certains organisateurs et non des moindres, inclurent



OU EN EST LE SIDE-CAR CROSS ?

des intermédiaires de sidecar-cross de plus en plus nombreux à leur manifestations mais cette fois avec participation française et sous forme de compétitions. Evidemment les Belges, étant donné leur expérience en la matière, dominèrent nettement la situation, à peu près comme le firent les Anglais au commencement du moto-cross.

En fait, 1954 fut pour les Français une saison d'essai où les vocations se cherchaient encore, comme d'ailleurs les équipages, car ce sport nécessite des accordailles tout à fait exceptionnelles entre le pilote et le passager — accordailles de réflexes, de caractère, de poids, aboutissant à une seule et même réaction sportive... saison d'essai aussi et surtout pour le matériel et pour les tracés qui doivent, dans une certaine mesure, être adaptés à ces engins plus larges aux caractéristiques dynamiques différentes. Pour faire une comparaison, disons que la course de sidecar-cross est au moto-cross ce qu'était la course de chars à la course équestre. Elle réclame un peu l'ambiance d'arène, il lui faut un « cirque » plus panoramique, entendons moins fragmenté par passages que le moto-cross et il semble que les organisateurs ne l'aient pas encore tous suffisamment compris.

Pratiquement, 1955 aura été la première année de réalisation. La France compte maintenant une vingtaine d'équipages... équipages encore hétéroclites, mais comprenant d'ores et déjà de très bons éléments. Ce fut également la première « saison » par le nombre des réunions : quelque vingt, avec la distribution géographique suivante : Montreuil, Rouen, Chemire-le-Gaudin, Susse, Rennes, Cholet, Orléans, Niort, Romilly-sur-Aigre, Angoulême, Châteauneuf-sur-Charente, etc.

En bref, la France se trouve au deuxième rang et il est étonnant que les

Anglais se soient ainsi deux fois laissés distancer.

Evidemment — et c'est logique — il y a encore chez nous une certaine inertie sur le plan de l'organisation proprement dite de ce sport tout neuf : sa juridiction exacte reste à faire, mais déjà des projets de règlements et de championnats sont déposés et certainement le sidecar-cross aura l'année prochaine tout à fait droit de cité au sein des disciplines motocyclistes... mais en cela encore les Belges nous auront montré la voie, le mieux serait peut-être de nous aligner d'emblée sur leur règlement, plutôt que de chercher des initiatives pas toujours heureuses comme on l'a fait pour le moto-cross notamment en ce qui concerne la formule de Championnats... et des cylindrées.

LE MATÉRIEL

Il se compose, il va sans dire, d'une moto de cross, évidemment de 500 cm³ puisque c'est la cylindrée plafond tolérée par les règlements, à laquelle est attelé de façon spéciale, un sidecar non moins spécial.

De la construction du side et surtout de la façon dont il est attelé dépendent les résultats, c'est-à-dire la tenue sur l'obstacle et le potentiel à virer. Le panier, disons plutôt le plancher du sidecar, est solidaire du cadre de la moto, c'est-à-dire entretoisé avec lui de façon rigide. L'ensemble se trouve donc suspendu en trois points : fourche avant, bras oscillants arrière de la moto et suspension de la roue du side. Celle-ci travaille de façon indépendante, soit par déplacement dans un berceau, soit tenue au bout d'un bras oscillant transversal articulé quelque part entre la moto et le sidecar. Son débattement est autorisé soit par des amortisseurs cou-

lisieux du type Geerling ou Vistoli, soit par des anneaux de caoutchouc Neimann. Le débattement de cette roue atteint et souvent dépasse 10 cm.

Le châssis et les attelles du sidecar sont en règle quasi générale des éléments « Précision » interprétés à la manière de chacun.

Notons que c'est la partie cycle de la moto elle-même qui fait presque toujours les frais de la casse, mais nous verrons cela sur le terrain lors du reportage de la course de Rennes. Plutôt que d'entrer dans des descriptions qui risqueraient d'être touffues, nous avons à votre intention photographié à Rennes les sidecars et les détails qui nous ont parus les mieux conçus et les plus représentatifs des techniques françaises actuelles. Nous vous y renvoyons donc.

LA TECHNIQUE DE PILOTAGE

Pour le spectateur non averti, elle se présente à peu près comme ça : le passager est une sorte de diabolon qui jaillit de sa boîte — la boîte c'est le side, un side d'où il veut toujours semble-t-il sauter en marche... et que je t'enjambe la roue, mais c'est raté puisqu'il rentre aussi sec pour se jeter par-dessus celle de la moto... pas moyen non plus, il y a sans doute un élastique qui le remet dedans, et ça continue ainsi pendant un bon bout de temps : sorti, rentré, sorti, rentré. En désespoir de cause, il essaye bien d'arrêter le pilote en l'étouffant avec les deux bras, mais ça rate encore — il n'a plus qu'un moyen de sortir de là : sauter par-dessus le nez ou par-dessus le cul du side, mais il y a des barrières partout. Complètement éccœuré, il finit par se mettre à croupetons dans la ligne droite. Derrière ça fait une poussière terrible, un espèce de brouillard dense où il y a d'autres sides qui essayent de les télescoper. Pendant ce temps, l'engin continue sa course folle, grimpe, vire ou pique contre le mur comme s'il avait le boisseau coincé ouvert en grand.

Le pilote, lui, a une défense inverse : on a tout de suite compris qu'à titre de propriétaire il a décidé de mourir avec le taxi ou de sauver les meubles : et que je te tire avec les deux bras sur le même côté du guidon pour essayer

de finir le virage... et d'entamer le suivant qui, comme de bien entendu, arrive tout de suite après... et les voilà qui sautent dans des trous affreux et qui en ressortent tout droit contre le mur, quel boulot! Ce qu'il y a d'étonnant c'est qu'ils s'arrêtent quand même au drapeau à damiers, on aurait cru qu'il aurait fallu un fusil pour les abattre!

Pour le spectateur au courant, c'est plus subtil, les déports latéraux (position vomitoire par-dessus la roue de la moto ou position avant ou arrière par-dessus la roue du side) contre-balancent par gravité les effets centrifuges. La position arrière a pour but d'alléger la fourche dans les attaques à pic ou de faire adhérer le pneu aux reprises. La position avant, fesses sorties, en tirant des deux bras d'un grand coup, vise, elle, à ramener l'attelage dans la corde du virage. Quand le passager attrape le pilote à bras-le-corps c'est pour faire adhérer la roue et délester la fourche.

La mobilité est l'atout n° 1 du sidecar, il vire plus court et plus vite que le solo — il a l'avantage aussi au freinage — ce qui permet à un équipage bien entraîné d'entrer à toute allure et de s'écraser presque sur place en pivotant, la moto prenant appui sur le side (quand il est

placé de ce côté, autrement le passager sort au maxi pour compenser la levée). L'ennemi du sidecar-cross par contre est la reprise forcément réduite, du fait du poids — quelque 320 kg tout compris — et de l'adhérence de la roue plus limitée en terrain meuble. Les tracés doivent donc s'inspirer de ce fait et éviter les « sous-obstacles » par exemple ceux coupant l'élan avant un mur. Par contre, les chicanes vites et à plat sont extrêmement spectaculaires. La garde au sol du side est réduite au maximum, elle ne dépasse guère 15 ou 20 cm mais elle est compensée par un avant-châssis en forme de ski qui évite de butter. D'ailleurs c'est surtout le passager qui est commis à cette fonction en se mettant en arrière au moment opportun. La rapidité du sidecar-cross peut être estimée comparativement au moto-cross de la façon suivante : sur les terrains que les meilleurs solos parcourent en 2 mn, le sidecar mettra lui, environ 2 mn 20 s se rattrapant dans les virages courts et perdant, on le sait, lors des reprises.

Après avoir vu le sidecar-cross sur le papier, passons maintenant à la course proprement dite, telle qu'elle s'est déroulée à Rennes. Etudions d'abord le circuit.

deux fois de suite par les conditions atmosphériques : déluge du 19 juin, canicule du 14 juillet.

LA COURSE

Ce fut une course à épisodes alignant deux séries comptant chacune la moitié de l'effectif, soit en l'occurrence huit équipages choisis par tirage au sort. Ces séries devaient être disputées en deux manches par addition de points et être suivies par une finale alignant les cinq premiers classés de chaque série, soit en tout dix équipages, mais la casse très importante a obligé les organisateurs à modifier ce programme en cours d'action et à rassembler tous les rescapés.

La première série alignait : Perlin et son passager Segal de l'A.M.S. sur B.S.A., Gervais du M.C. Normandie sur Saroléa, Brûlé Lionel de l'A.M.S. sur A.J.S., Guimier du M.C. Loir-et-Cher sur Ariel, Theveney du M.C. Châtillonnais sur B.S.A., Sagette de l'A.M. Unverre sur B.S.A., Cambis du M.C. de France et Le Du du M.C. Paris sur Triumph.

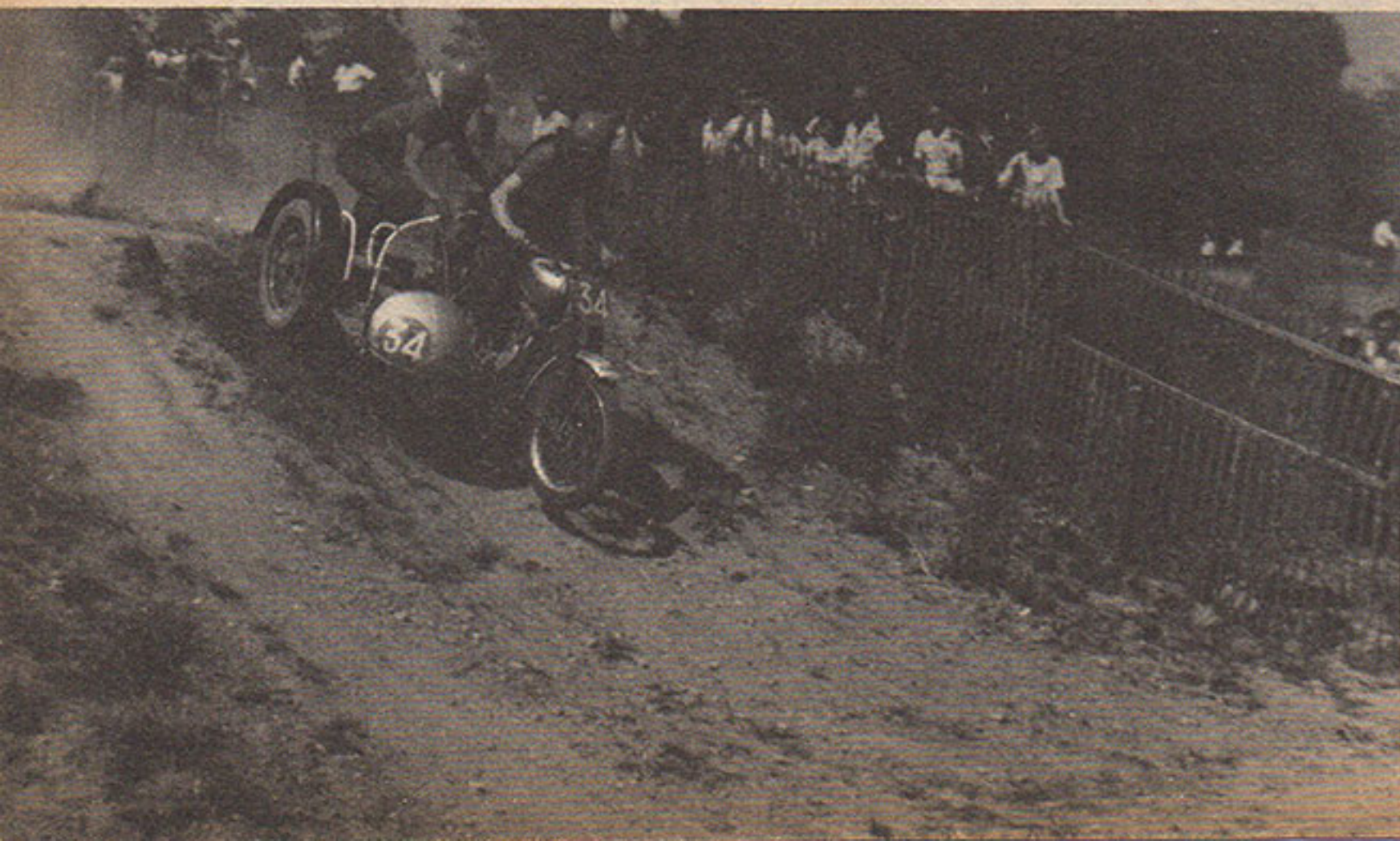
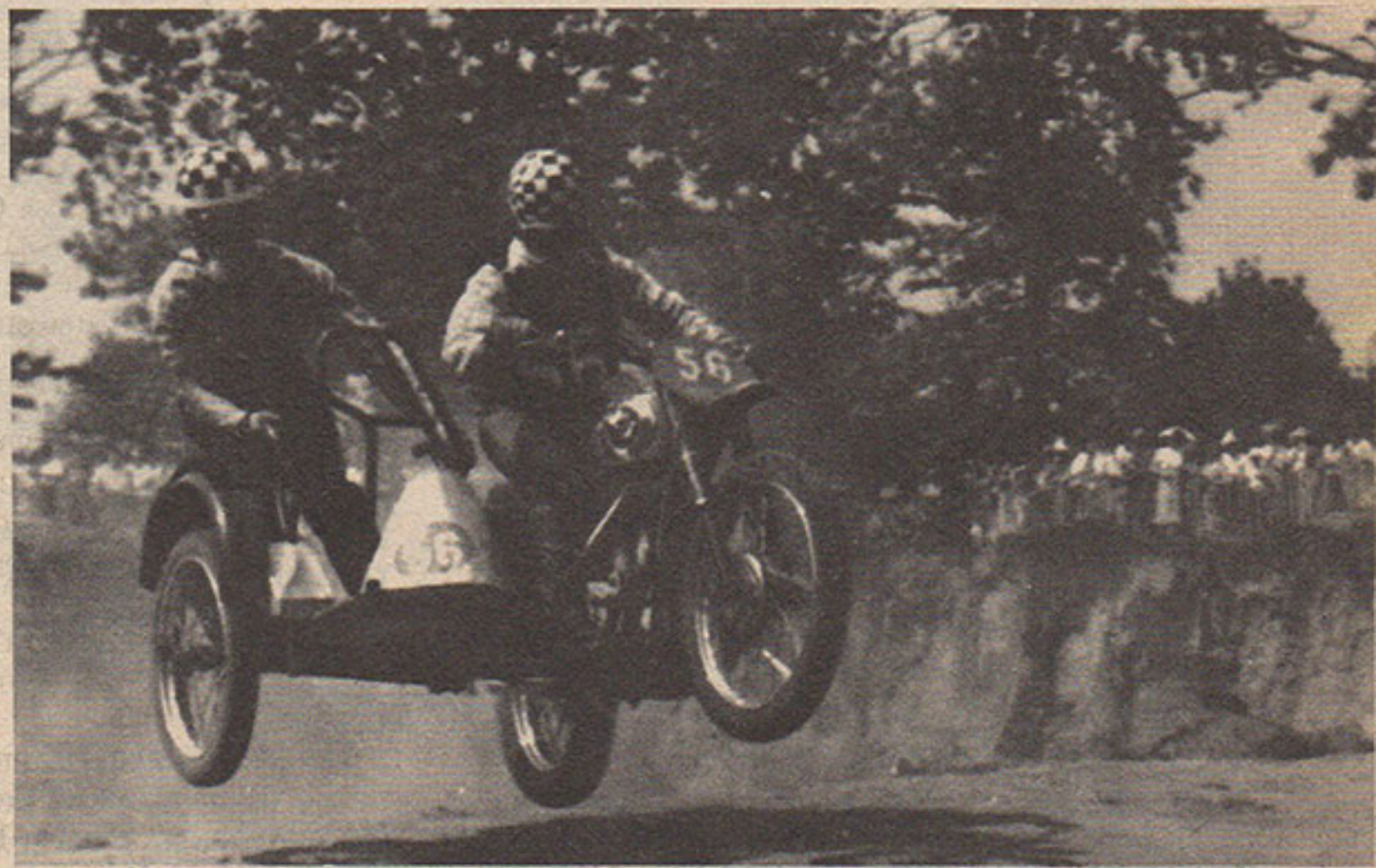
A la levée de la starting-gate c'est le rush en avant, tout de suite le métier parle, ce métier qui consiste surtout à jouer de la poignée en fonction de l'adhérence pour ne pas meuler et obtenir la poussée maximum. Perlin arrive premier à la butte qui fait office de goulot

LE CIRCUIT DE RENNES

C'était celui bien connu de la Freslonnière, revu et corrigé à la demande des sidecars, c'est-à-dire élargi partout, mais encore à notre avis trop sinueux. Il se caractérise par une falaise de sable tranchée net, haute d'une quinzaine de mètres et attaquée et descendue consécutivement quatre fois de front, soit par huit glacis abrupts côte à côte avec autant de virages en épingle en haut et en bas.

Le départ situé au fond d'une vaste carrière de sable permet d'aligner vingt attelages et offre un déboulé de 80 m.

Belle organisation, doubles barrières partout avec entre elles un petit no man's land de sécurité, sonorisation excellente, commissaires dévoués et bien en place et, on l'a vu, plateau massif réunissant tous les sidecaristes du moment... Bref, un bel effort, bien mal récompensé

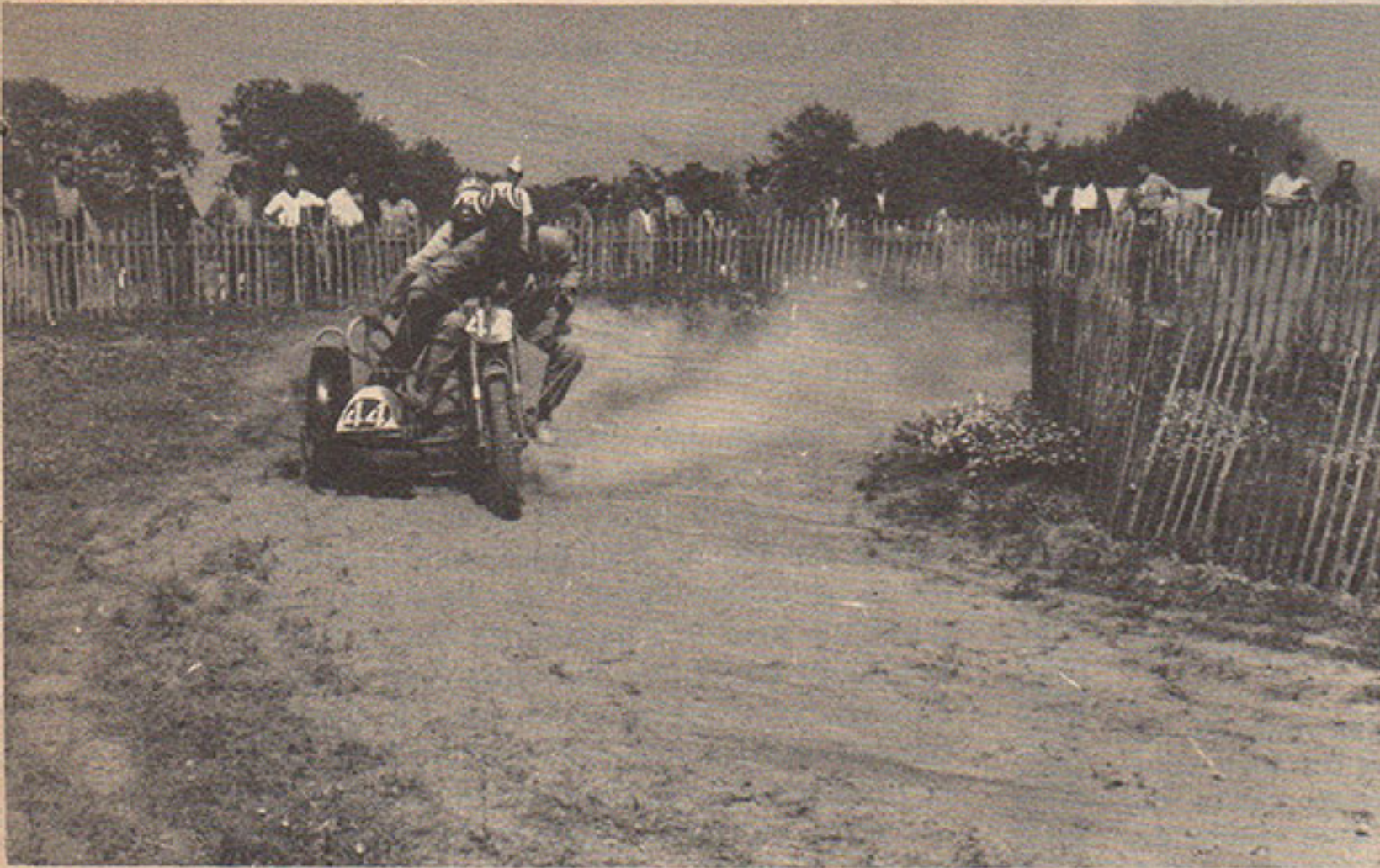


et sort avec Brûlé à ses trousses, talonné par Theveney — virage à droite, escalade du premier glacis, piqué dans le second virage et attaque du troisième, ce troisième le plus escarpé est malencontreusement précédé d'un pli de terrain qui casse l'élan. Les trois premiers passent, mais un concurrent cale dans le mur et provoque un accrochage sur le haut avec renversement arrière de deux sidecars hommes et matériel... ça fait un « boum » terrible avec des hurlements de moteur et une colonne de

poussière qui monte en forme de champignon — quelque chose comme l'explosion d'une bombe ! On se précipite, y a Guimier et son passager, Gervais et son passager, le tout mélangé à travers les sidecars à la renverse... Pendant ce temps Perlin se détache, au troisième tour il a déjà 22 s sur Brûlé ; Theveney et Sagette luttent un moment au bénéfice du premier. Déjà la course est faite et se terminera dans l'ordre : 1. Perlin, 2. Brûlé, 3. Theveney, 4. Sagette, 5. Gervais (cassé), 6. Guimier (cassé).

Voyons les styles :

Perlin fait montre d'une grande faci-



lité, il roule vite, avec aisance : son passager est extrêmement vif et adroit. Leur attelage à l'encontre des autres n'encaisse pas le terrain : il efface les bosses avec des délestages cabrés d'un style très moto-cross malgré la présence du panier.

Lionel Brûlé, lui, est plus puissant, mais aussi plus lourd et il encaisse davantage les chocs. Theveney aussi.

2^e SÉRIE

Au départ : Dubois Louis et son frère, les deux populaires champions du M.C. Maine sur Saroléa, Garcia de l'A.M.S. sur Ariel (équipage très caractéristique avec son side étroit à bras oscillant et son immense guidon style Indian), Denis du M.C. Mayennais sur B.S.A. (un Denis long comme un jour sans pain, mais qui en recevra autant comme autant), Godefroy du M.C. Normandie sur B.S.A., Glisson sur Ariel et enfin Adnet du Racing Motor-Club sur Ariel, râblé, et sa passagère une belle fille à l'allure très garçon.

Dès le départ, Dubois prend la tête

avec autorité et ne la quittera plus. Son style est tout de puissance et d'efficacité. Il n'encaisse pas le terrain, il le mate, mais la mécanique en prend un coup. Derrière lui, Garcia qui se démène comme un diable, tête baissée entre son grand guidon, ça y va à la manœuvre, il vire dur et sans attendre la fin ouvre en crabe et à plein pot, très audacieux il attaque les murs à la volée, saute haut sur la crête et plonge loin dans le trou qui fait suite ; c'est encore un peu désordonné, mais quelle fougue ! Derrière : Glisson et Godefroy se tiennent bien mais subissent durement le terrain. Enfin, Adnet, parti dernier, fait preuve d'une belle aisance. Félicitations pour sa tenue et celle de sa passagère, à la fois coulée et vive : trois fois vingt ans à eux deux et pas mal de poussières qui dit mieux !

Bourgeois, lui, est resté empêtré dans la starting-gate qui lui a un peu scié le cou, il râle mais c'est un bon gars, d'ailleurs, il aura le temps de se refaire aux manches suivantes. Ainsi Dubois gagne facile, mais notons-le avec seulement 15 s d'avance sur Garcia qui se donne à fond, épaulé par un passager tout à fait à sa hauteur (ce sont deux très grands gars).

3^e SÉRIE

Elle aligne les mêmes qu'à la première. Perlin, en fin malin, affûte à nouveau son coup et prend la tête devant Brûlé comme tout à l'heure, puis viennent ensemble Theveney et Sagette ; Gervais est en panne dans le marais, sa flasque arrière a été faussée à la chute de la première manche et sa chaîne saute.

Au deuxième tour, Brûlé casse son cadre au T et se retire — dommage, on le comptait parmi les meilleurs. De casse en casse, il n'y a plus que trois coureurs en piste : Perlin qui fait cavalier seul, Sagette et Theveney. A vrai dire, c'est assez morne.

4^e SÉRIE

Dubois s'affirme à nouveau devant Garcia et cette fois Bourgeois qui fait très brillamment ses classes, puisque c'est en tout et pour tout son vingtième tour au guidon d'un engin pareil : on entendra parler de lui.

Le déchet dépasse les plus noirs pronostics. Faisons le bilan : Verrechia qui a cassé une soupape de sa F.N. à l'entraînement répare fiévreusement, Guimier lui, qui a éventré sa boîte à l'accrochage du premier tour, joue du chalumeau oxydrique pour les copains, Brûlé essaye ainsi, sans succès, de faire souder son cadre, Gervais est pratiquement hors course, Godefroy a lui aussi cassé son cadre et a recours aux soins fumants de Guimier et j'en passe... en tout huit coureurs ont cassé, soit 40 % de l'effectif général. Il faut faire quelque chose, le président Poulain bat le ban et l'arrière-ban pour mettre tout ce qui reste en piste... ainsi douze coureurs s'alignent au départ, dont Verrechia enfin réparé. Tout le monde attend la bagarre de Perlin et Dubois les deux leaders des manches précédentes.

ATTELAGE PERLIN

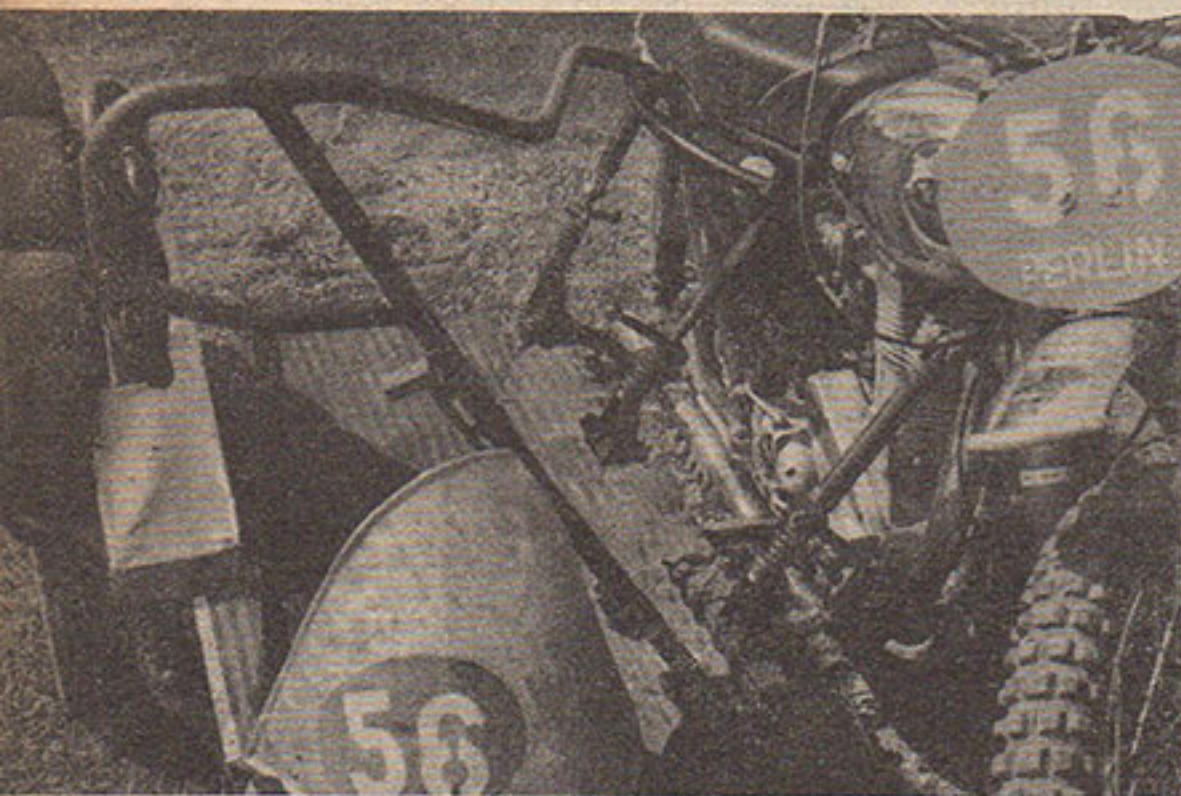
LA MOTO : C'est une 500 B.S.A. avant-dernier modèle, bras oscillants d'origine et coulisseaux Vistoli. L'embrayage a reçu un disque Ferrodo et un disque acier supplémentaire. Le cadre a été renforcé à l'avant par une potence très déliée reliant l'entretoise inférieure du cadre à la partie supérieure horizontale. Le guidon est cross conventionnel. Le taux de compression a été ramené à 7 à 1.

LE SIDE : Conception Perlin, monté avec des éléments Précision et beaucoup d'astuces. Il est tenu en cinq endroits — trois attelles supérieures du type rotule, une en bout d'une entretoise serrant les deux tubes du cadre avant, l'autre serrant le cadre à la commissure de la selle et du réservoir, la troisième à la fixation supérieure du coulisseau ; ces deux dernières étant reliées entre elles par une entretoise faisant office de main courante. Les deux fixations sont prises une à l'avant sur une entretoise épaulant



intérieurement les deux flasques moteur qui ont été percées, l'autre sur la partie arrière du cadre destinée à recevoir le cale-pied passager.

Evidemment le plancher et le garde-boue de la roue du side sont fixés de façon rigide au cadre de la moto. La roue du side (jante de 19, pneu 60/65 type Flèche d'Or) est articulée sur un court bras oscillant longitudinal relié à un coulisseau Girling (débattement 9 cm) et guidé par un galet venant prendre appui lors du débattement de la roue sur une plaque verticale soudée au châssis. La garde au sol est d'environ 15 cm.



1^{re} COURSE GÉNÉRALE

Evidemment le départ va avoir une importance déterminante, pour mon compte, je fais des vœux pour que Perlin ne reparte pas encore en tête... mais c'est compter sans sa roublardise et son métier et aussi sans son attelage qui est manifestement le meilleur du jour. Quant à son passager, c'est du vif-argent : prompt, précis et avec ça certainement dépositaire d'un tas d'astuces à la Perlin, visant à faire crocher la roue dans le meuble et là où les autres patinent.

Partis ! Evidemment Perlin devant, sûr, efficace avec des petites coquetteries pour la galerie et puis encore cette façon d'absorber les bosses avec les deux roues arrière sans encaisser

de la fourche. Plus tard je lui dirai : « Dommage que tu sois parti en tête » et lui de me répondre en vrai finaud : « J'y ai pensé, ma vieille, mais derrière moi il y a de la poussière, une bonne poussière des familles, bien épaisse qui rentre dans les lunettes, et puis j'aime faire ça à ma main en prenant de l'avance par-ci par-là quand on croit que je musarde sur ma lancée, enfin tu me comprends ! » Derrière lui, Bourgeois qui a trouvé la cadence tourne avec une aisance entrecoupée de forcings puis vient Garcia qui s'accroche au troisième tour avec un quidam et renverse le panier pour repartir en queue. Gervais, parti quatrième, est de nouveau en panne de chaîne, Verrechia qui fait son apparition tourne sûr, mais disparaît sans que nous sachions exactement ce qui lui est arrivé, puis Sagette régulier, Adnet et sa passagère tout à fait dans le coup ; Glisson, Theveney et Godefroy. L'arrivée s'effec-

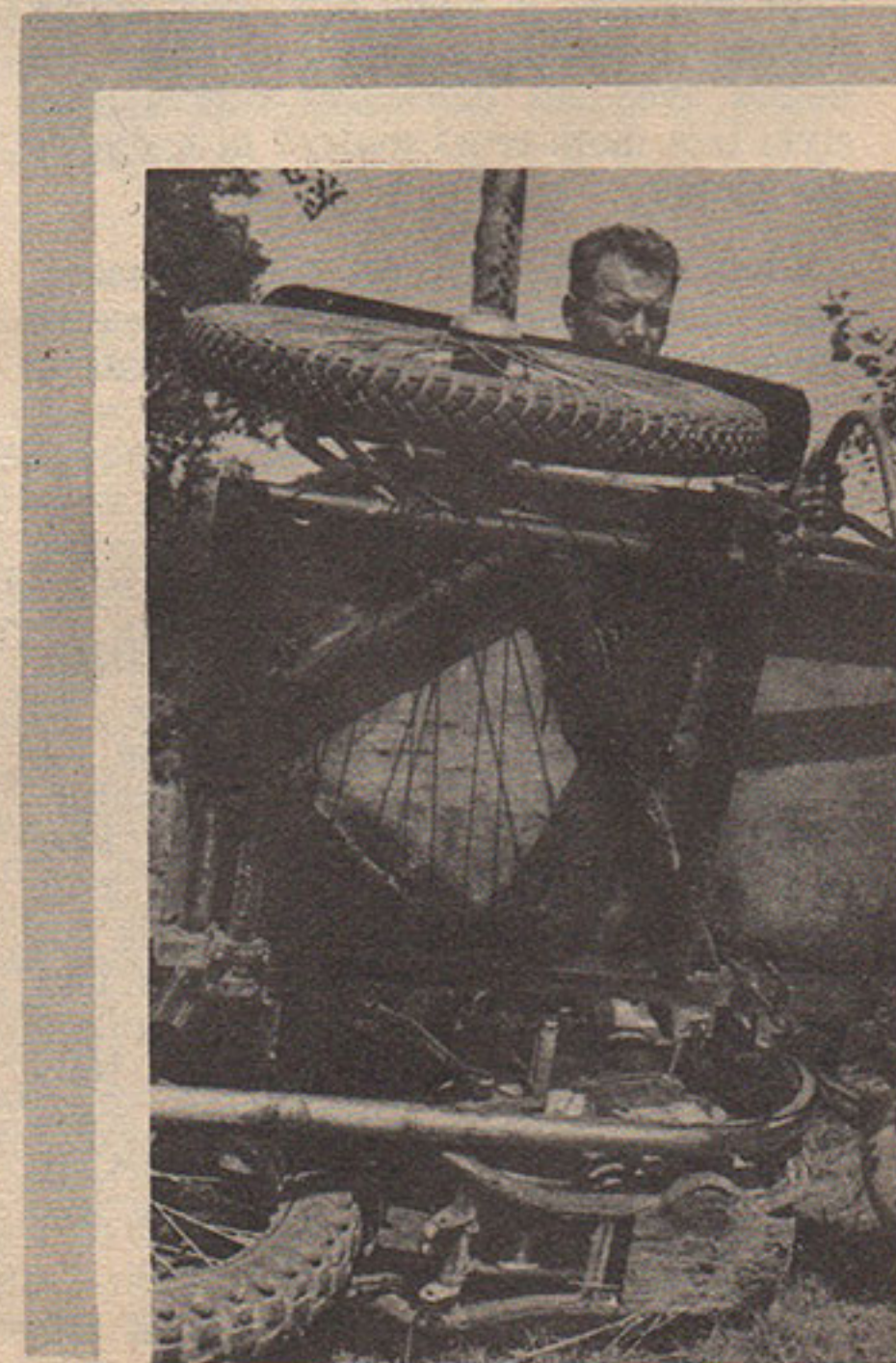
tue dans l'ordre : 1. Perlin, 2. Bourgeois, 3. Sagette, 4. Adnet, 5. Glisson, 6. Theveney, 7. Garcia, 8. Godefroy.

Mais au fait, qu'est devenu Dubois, le deuxième larron ? Culbuté dans la première montée et au premier tour en essayant de doubler Bourgeois : il a planté sa fourche et est allé s'assommer sur le guidon, lèvres fendues.

2^e MANCHE

Perlin, son passager et leur mécanique sont frais comme l'œil, un œil dans lequel il n'y a pas eu de poussière. Dubois lui, est assez amoché, on voit ses dents à travers la lèvre inférieure. Cependant, il repartira courageusement, mais son cadre est fêlé sous le T de fourche. J'espère encore que Perlin ne repartira pas en tête, espoir déçu.

La course est sans histoire, Perlin se sauve dès le départ et mène de bout en bout, mais avec, à distance respectueuse certes, un Bourgeois prêt à profiter de la moindre faute, un Bourgeois qui a encore pris de l'assurance et qui tourne vraiment très bien. En troisième position Dubois, courageux en diable, a complètement oublié que son cadre était fêlé, et devance Garcia fonceur comme devant — puis viennent Sagette toujours bien placé, Verrechia qui va à nouveau disparaître et Adnet dont la passagère est blessée au bras. Au dernier tour Dubois, dont le cadre s'ouvre, perd du terrain et termine presque sur le moteur à une roue devant Garcia. Le classement



de cette dernière épreuve s'établit comme suit : 1. Perlin, 2. Bourgeois, 3. Dubois, 4. Garcia, 5. Sagette, 6. Adnet.

CLASSEMENT GÉNÉRAL :

1. Perlin, 2. Bourgeois, 3. Sagette, 4. Adnet, 5. Garcia, 6. Glisson, 7. Dubois, 8. Verrechia, 9. Godefroy, 10. Theveney.

Voilà donc ce qu'a été cette course. Faisons maintenant — puisque c'était notre but — le point du sidecar-cross français à travers cette confrontation générale de nos équipages.

Voyons d'abord la casse... A Rennes elle a été heureusement exceptionnelle aux dires mêmes des participants. A quoi tient-elle? Sans doute pour une part au terrain — un beau terrain certes, préparé à grand renfort de « terrasses » puisque les huit glacis ont été taillés à la pelle dans cette falaise qui a pris un petit air de crête fortifiée du Hoggar avec ses tours intermédiaires. Effort méritoire d'un club sympathique, dont nous avons d'ailleurs à plusieurs reprises souligné l'entregent et que nous tenons à nouveau à féliciter.

Mais cette manifestation, neuve sous tous ses angles, peut et doit être considérée comme une expérience, donc comportant comme toute expérience qui se respecte des enseignements extrêmement utiles pour l'avenir et sans doute pour tous les terrains.

Quels sont-ils ?

Il faut supprimer les « sous-obstacles » — il y en avait deux : un « sous » le deuxième et principal glacis qui avait

pour effet de casser l'élan d'attaque, l'autre identique mais placé à l'envers, c'est-à-dire au bas de l'avant-dernier glacis qu'il fallait descendre. Le premier en coupant l'élan risquait de faire rater le mur... ce qui a entraîné des chutes en cascade, c'est dangereux et ça casse le matériel. L'autre, placé, lui, à la réception, empêchait cette plongée spectaculaire, cette trajectoire aérienne qui stupéfie le public, nous l'avons vu pour le dernier glacis, lui, libre en dessous.

Il faut aussi lors du tracé d'un sidecar-cross se rappeler que la reprise est le point faible de ces engins, il leur faut donc de grands virages, vites et arrondis ou des épingles placées sur des devers ; il faut aussi, étant donné cet aspect « course de chars » dont nous parlions tout à l'heure un circuit du type arène avec de grands dégagements, car la vue d'ensemble des équipages se poursuivant doit remplacer le coude à coude traditionnel du moto-cross.

Chemiré-le-Gaudin nous paraît un excellent exemple de bonne implantation géographique pour courses de sidecar-cross. Il s'agit d'un circuit épousant les bords d'une vallée en cuvette et aisément suivi par le public massé tant au centre que de façon circonférentielle.

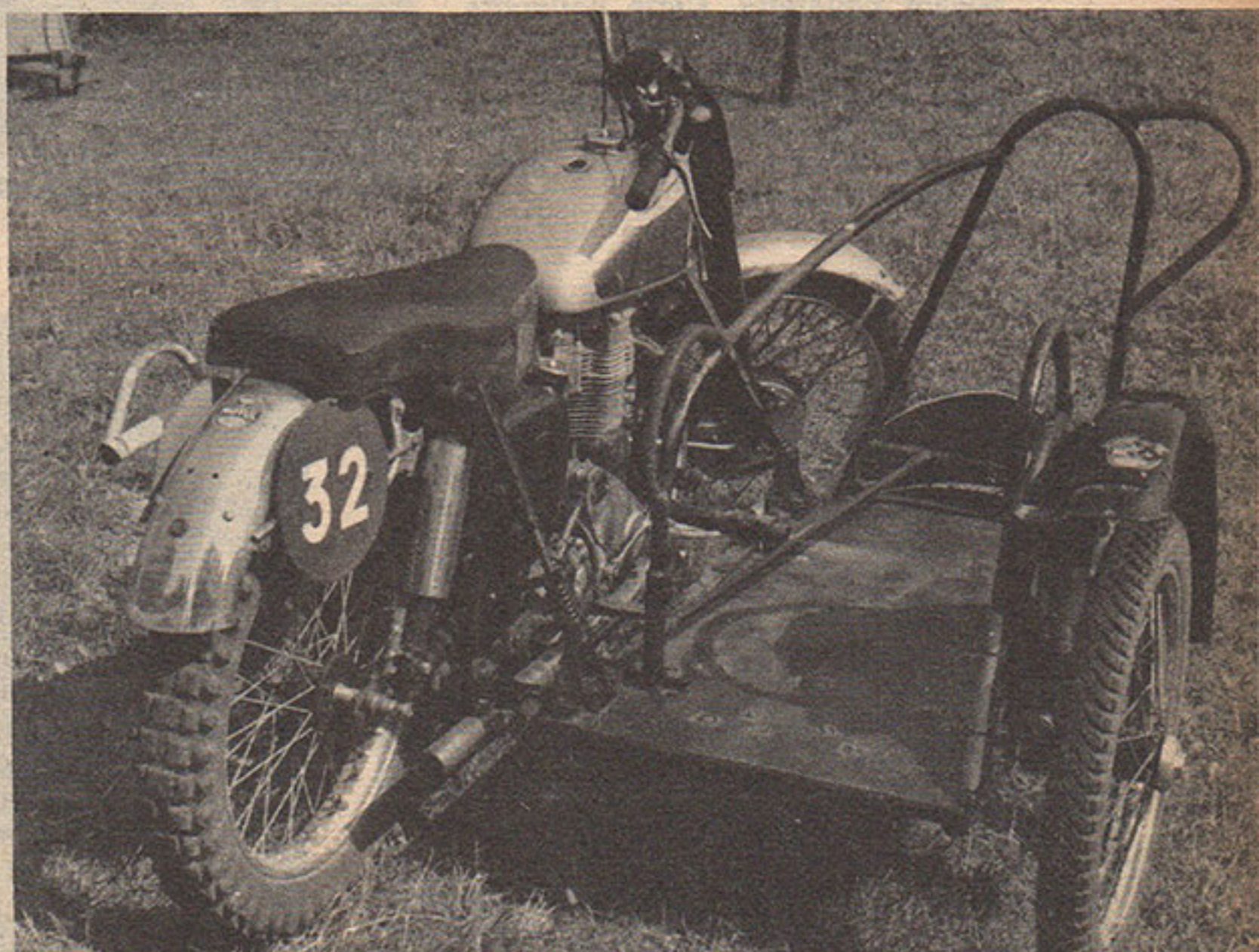
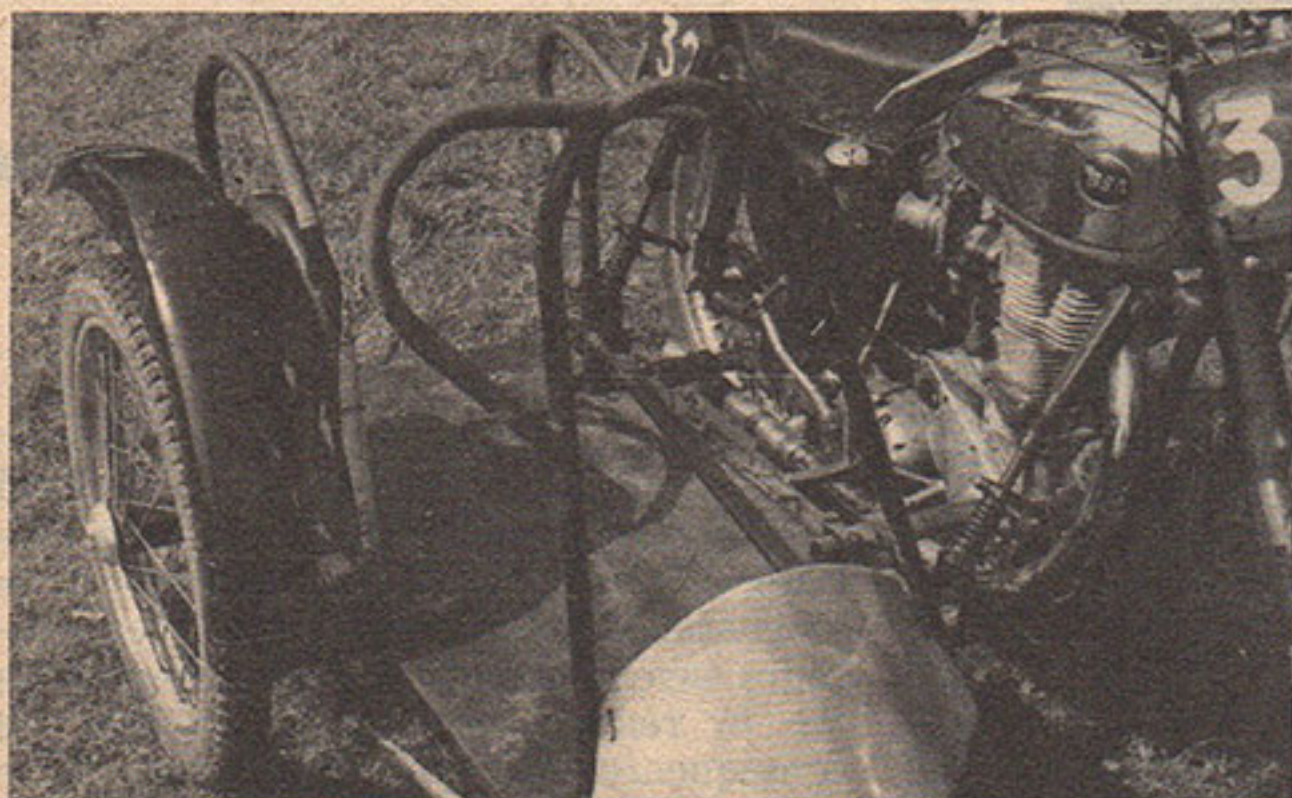
La casse était due, disions-nous un peu plus haut, d'une part au terrain... elle était due d'autre part, et c'est logique, aux efforts exceptionnels imposés aux machines par l'effet de torsion des parties cycles qui est une des grandes caractéristiques mécaniques du sidecar-cross... et dirions-nous sa *grande utilité*.



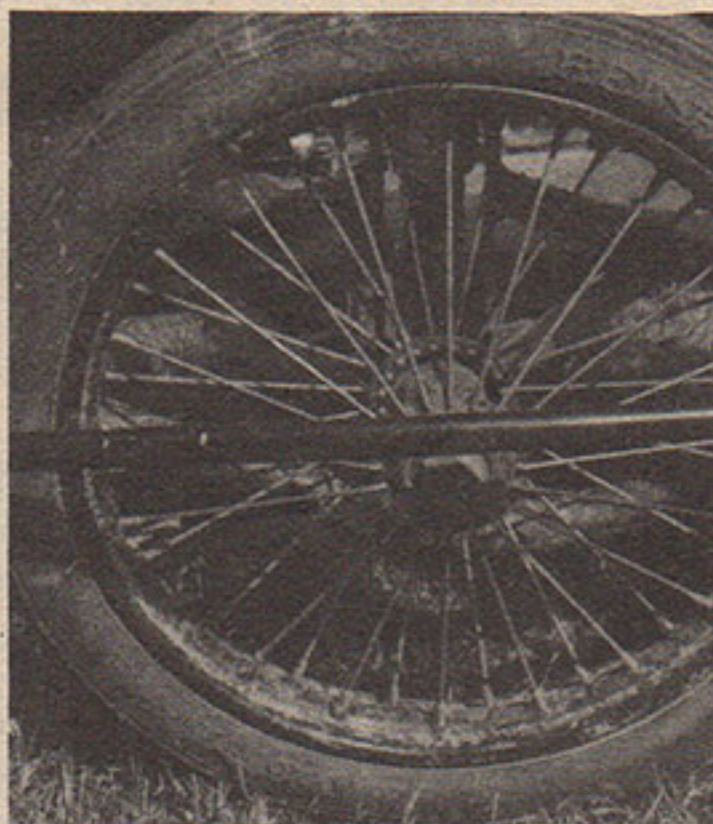
ATTELAGE THEVENEY

ATTELAGE BOURGEOIS

Il est assez semblable à celui de Perlin, mais tenu seulement à quatre endroits et aux extrémités par deux attelles et deux fixations inférieures. La suspension de la roue du side est du même principe que celle de Perlin.

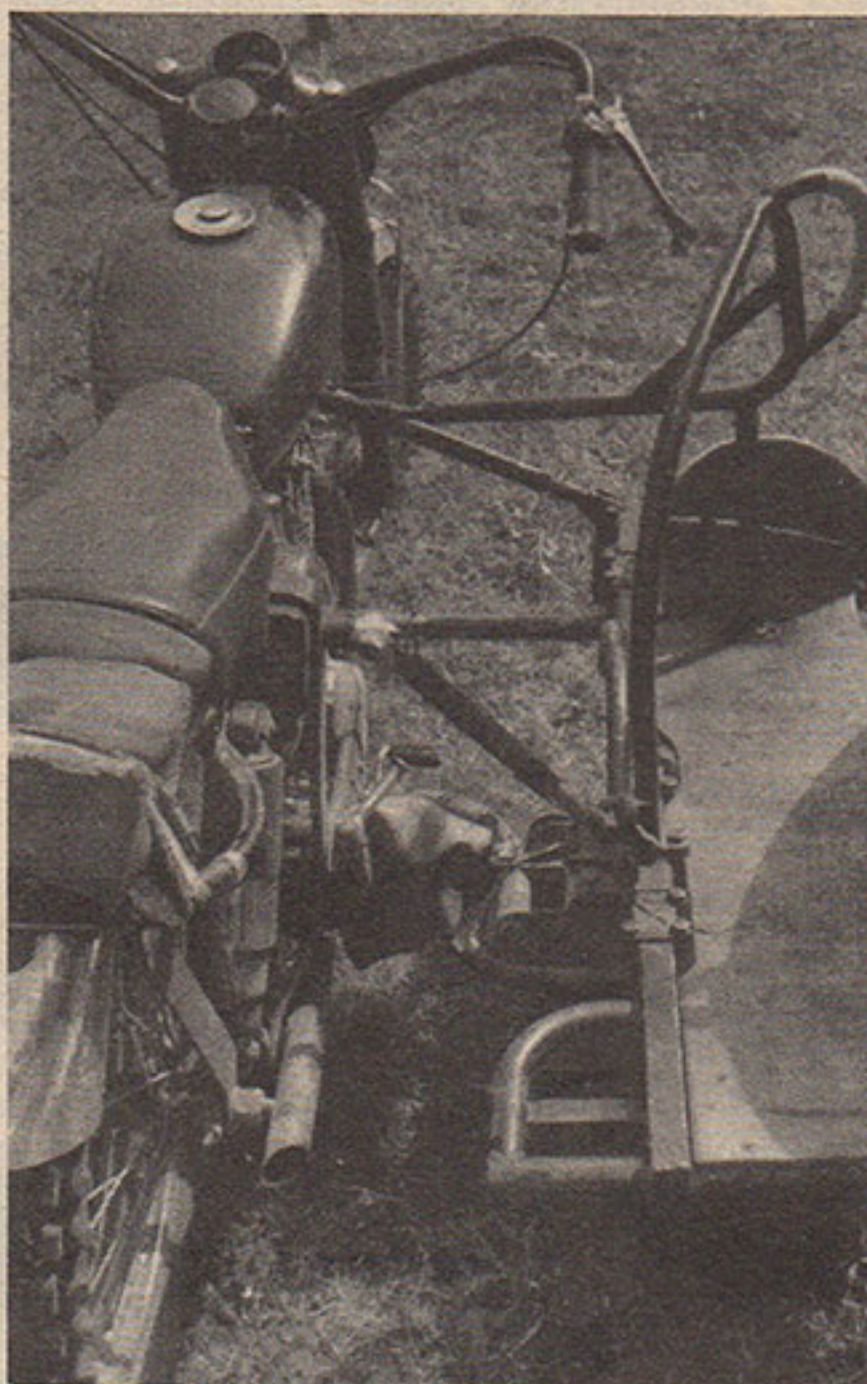


ATTELAGE GARCIA



LA MOTO : 500 Ariel - couronne arrière frétée à 60 dents, immense guidon type Indian.

LE SIDE : De conception très particulière. La roue bat en bout d'un bras oscillant transversal articulé entre la boîte de vitesses et le side sur un système cardan prenant appui côté moto sur une très grosse membrure entretoisant le cadre en trois points : cale-pied pilote, commissure de la selle et du réservoir et enfin flasque moteur avant. La rigidité de la fourche arrière a également été largement renforcée pour résister aux très importants efforts de torsion dus à ce montage très particulier du side. Le moyeu de la roue arrière est prolongé par un petit repose-pied destiné au passager. La roue du side qui débat en bout du bras oscillant transversal et non plus longitudinal comme précédemment est reliée à un amortisseur Vistoli travaillant verticalement. La partie arrière de la fusée a été munie d'un roulement faisant collerette. Cette collerette est guidée verticalement entre les bras de la potence qui sert de berceau au coulisseau. La roue est protégée par une rambarde transversale faisant également office de main courante.



LE SIDECAR-CROSS FACTEUR DE SÉCURITÉ

Le sidecar-cross, ce nouveau banc d'essai, appelle certainement une adaptation des parties cycles. N'oublions pas que le *scramble* actuel a mis près de cinq ans pour dominer le terrain, c'est-à-dire pour s'aligner avec une fourche et des bras articulés pratiquement incassables et avec des T de cadre à peu près impliables (les parties les moins solides restant à notre avis les jantes et les roues).

... La fonction crée l'organe, si vous modifiez la fonction il faut modifier la machine, ou le métal, ou peut-être la façon de le souder, ou tout à la fois, c'est un peu ce qui se passera à la lumière des expériences de ce nouveau banc d'essai et nous touchons ici du doigt l'utilité du *moto-cross* et du *sidecar-cross*. Indubitablement, le premier a déjà fait faire d'énormes progrès à la *sécurité de l'usager*. En effet, constatons que la partie cycle est la même pour les machines de cross, pour les machines de vitesse sur route et pour les machines de tourisme... Quelle garantie pour l'usager! D'ailleurs, qui peut le plus peut le moins, il ne saurait être question de blinder la machine et d'en faire une sorte de bulldozer — non, l'attelage du sidecar-cross doit être léger, nerveux, maniable comme un pur-sang. A ce titre et pour ouvrir une parenthèse, un des atouts de Perlin est certainement la finesse de son attelage. Perlin est un malin, une sorte de précurseur en matière de sport mécanique nouveau. Il est opportun de rappeler qu'il avait su aux temps héroïques du cross, s'imposer aux tout premiers plans par sa classe certes, mais aussi par ses machines qui avaient toujours un petit quelque chose de plus que celles des copains : quelques chevaux, des rapports de boîtes plus efficaces, des taux de compression à lui, des parties cycles solides et légères, et « faites-moi confiance » pour employer son expression favorite, il est bien parti pour récidiver en sidecar-cross.

ESSAI DE CLASSIFICATION DES VALEURS

Allons-y puisque c'est un des buts de notre enquête, mais je vais d'abord mettre mon casque, car il est bien malaisé d'être à la fois le camarade et le journaliste, mais dans le fond, les coureurs savent que je les aime bien et ils me le rendent un peu... j'espère en conséquence ne pas trop me faire enguirlander.

Il y a chez nous, à l'heure actuelle, une vingtaine d'attelages, soit trois ou quatre de plus que nous en vîmes à Rennes, en l'occurrence ceux de Coiffard (M.C. Suceen), de Rizzi (C.M. Meaux) et de Gautier (C.S. Meaux). Ils étaient au programme, mais n'ayant pas eu le privilège de les voir au départ, nous ne ferons pas de commentaire les concernant, si ce n'est renseignements pris, qu'ils ne semblent pas susceptibles de modifier l'essentiel de l'essai de classement qui va suivre.

Cependant, nous en citerons également deux autres, qui pour le moment n'ont pas persévéré... d'abord Gilbert Brassiné qui fit une tentative l'année dernière en début de saison avant son accident..., tentative étouffée dans l'œuf car il s'avéra flagrant qu'il était impossible pour lui de courir en solo et en side : question de calendrier et aussi de réflexes, les deux façons étant trop contradictoires pour celui qui court le haut du pavé.

Ensuite la défection de Scossa motocrossman de classe et indubitablement notre meilleur sidecariste de trial (passager Lionel Brulé) dont on attendait merveille dans cette nouvelle spécialité... Scossa qui est actuellement absorbé entièrement par les exigences professionnelles de sa station-service. Espérons quand même le voir entrer en lice, mais c'était maintenant qu'il eût été favorisé.

Arrivons-en à notre essai de classification.

Rennes a, somme toute, confirmé le palmarès de la saison dernière et de la première partie de la saison 1955, à part la casse de Brulé et de Gervais à qui on peut faire « crédit » et que nous classons en fonction des résultats précédents.

Le meilleur du moment est incontestablement Perlin et son passager pour des raisons indiquées plus haut. Déjà ils sont de taille à inquiéter les sidecaristes belges qui, d'ailleurs, ne se font pas faute de les « marquer » lors des rencontres internationales. Ce tandem gagne presque toutes les rencontres nationales et a fini plusieurs fois en inter devant certains Belges cotés. (1^{er} des Français à Cholet, 1^{er} des Français à Rouen (2^e au classement général derrière le Belge Van der Berg), 1^{er} ex æquo à Chemiré-le-Gaudin avec Garcia, 3^e au classement général à Susse (le premier des Français a été Dubois) a gagné une manche devant le Belge Van Hove, 1^{er} à Châteauneuf-sur-Charente, 1^{er} à Romilly-sur-Aigre, 1^{er} des Français à Niort, 3^e au classement général, 1^{er} à Rennes.)

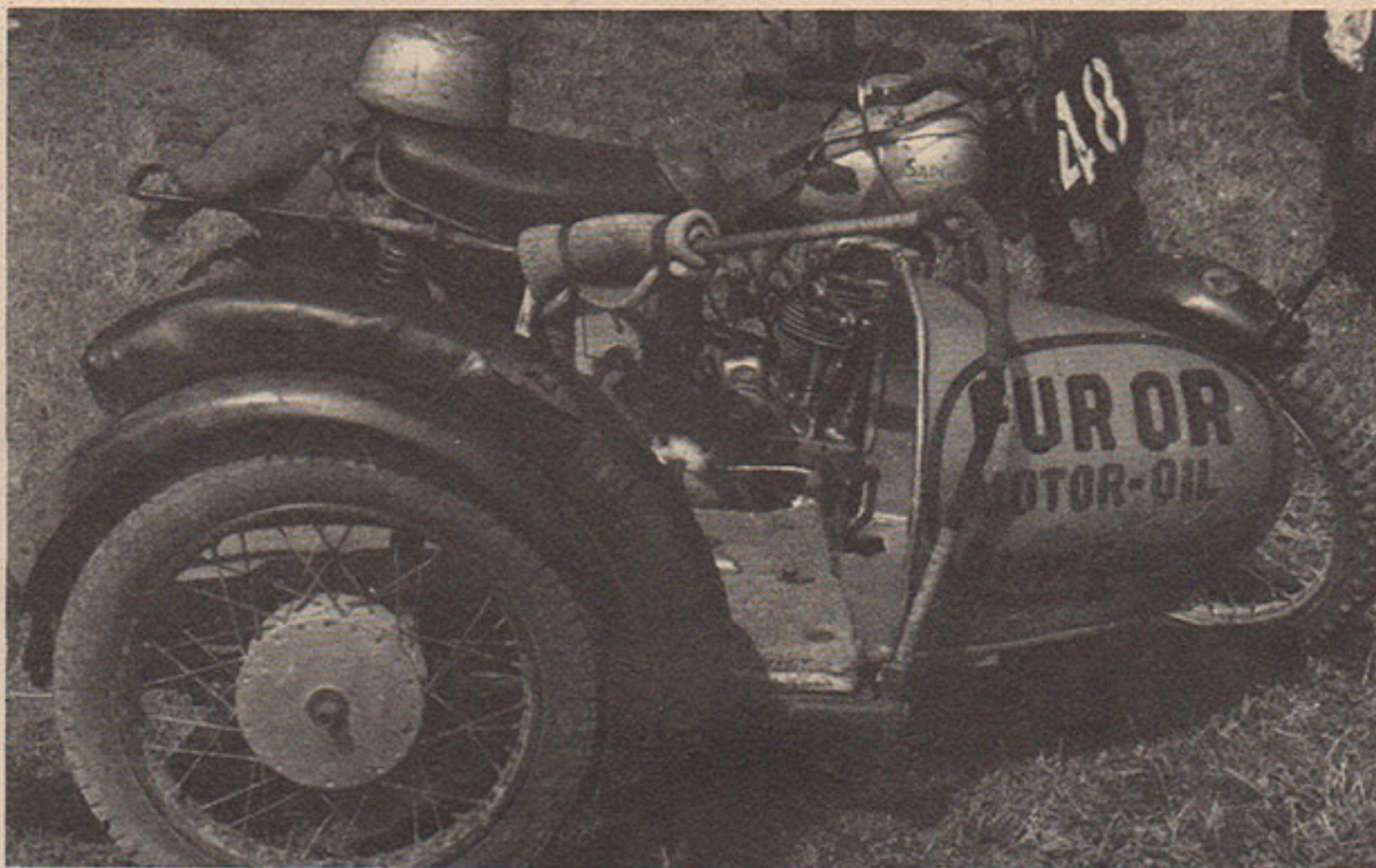
Derrière eux, nous classons Brulé, ex-passager de Scossa, vif, ardent et fin sidecariste, c'est lui qui a peut-être le plus d'expérience en la matière. Puis viennent Dubois qui ne ménage ni son

courage, ni sa force, ni son audace, ni sa machine : un bel équipage qui fera merveille après avoir gagné en finesse. Après, nous mettrons dans un panier, c'est le cas de le dire, Gervais, rapide et nerveux, son « antipode » Garcia qui se donne à fond et qui fait montre de grandes qualités de fonceur... qualités pas encore suffisamment coordonnées pour « payer » comme elles devraient, mais ce ne saurait tarder, Theveney encore écartelé entre le solo et le side et qui devra peut-être choisir. Sagette, plus doué pour le side que pour le cross.

Notre sympathique vétéran international, nous avons nommé Adnet et son étonnante passagère, plus réfléchi certes, mais tout à fait dans le coup, Verrechia qui mérite la confiance pour sa belle carrière sportive.

Et puis des inclassables pour le moment, en l'occurrence Bourgeois qu'on ne peut juger sur une première course, mais qui d'emblée nous a tous étonnés et aussi Guimier, le fougueux Guimier qui fait parallèlement une saison remarquable au guidon de sa 250 N.S.U.

ATTELAGE GERVAIS



LA MOTO : Saroléa - sortie moteur 15 à 17 dents - couronne arrière 54 contre 46 d'origine. La carburation a été difficile à régler et a nécessité un gros travail empirique sur la découpe du boisseau qui a été finalement plus échanuré.

LE SIDE : Il est tenu en quatre points. La deuxième attache supérieure étant à la hauteur de la boîte à vitesses, les deux fixations inférieures étant situées aux extrémités du longeron du side (Précision). Le side comporte un frein situé à portée du pied droit du pilote qui s'en sert seul. Ce frein permet d'entrer plus vite dans les difficultés et de virer plus rapidement côté side.



réussira-t-il? c'est probable, mais avec lui, il n'y aura pas de demi-mesure.

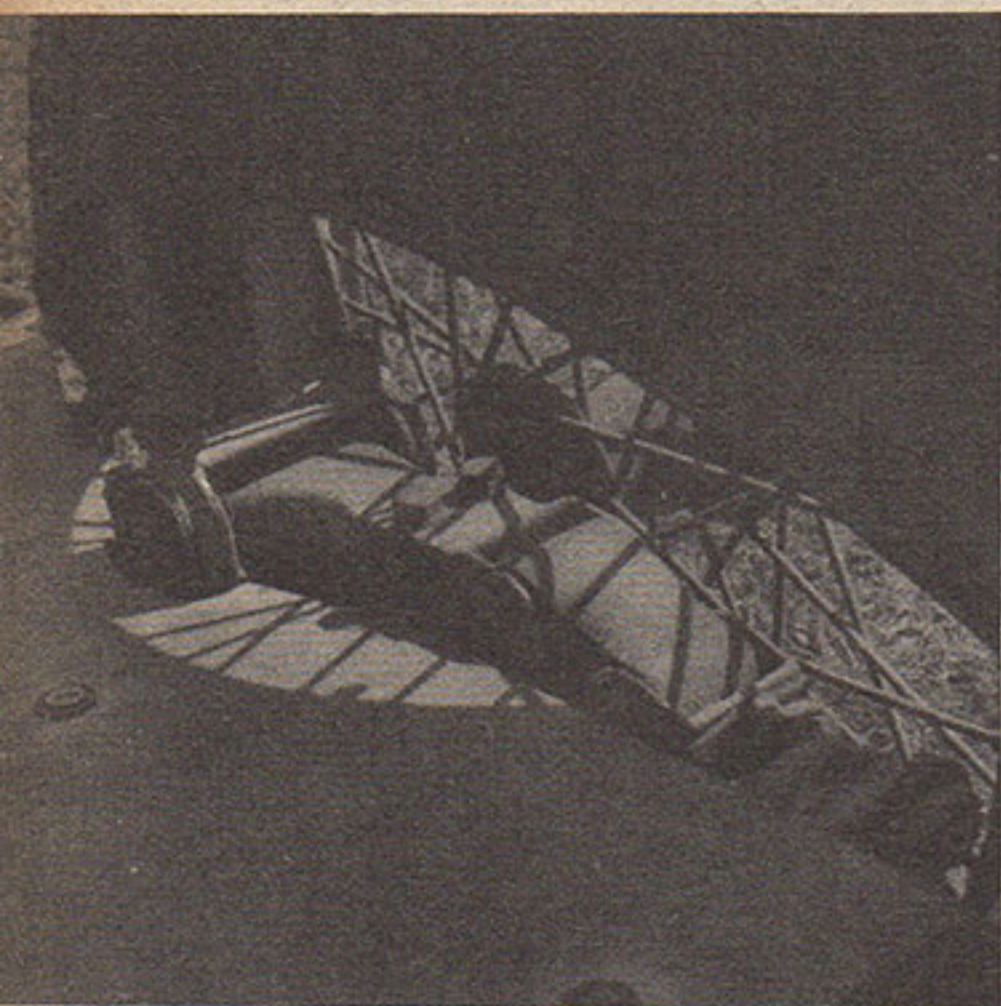
Enfin, une petite formation de gars qui cherchent encore leur longueur sur des attelages de transition : les Denis, les Plisson, les Godefroy, ceux qui ont tout l'avenir devant eux et qui auront l'énorme avantage d'avoir appartenu à la première promotion.

Voilà, nous avons fait le tour. En résumé, trois attelages dominent le lot : Perlin détaché, Brûlé et Dubois ou Dubois et Brûlé, puis Gervais, puis le peloton, puis la graine, celle qui doit pousser. Que faut-il en penser? Que ça a été vite, l'année dernière, on

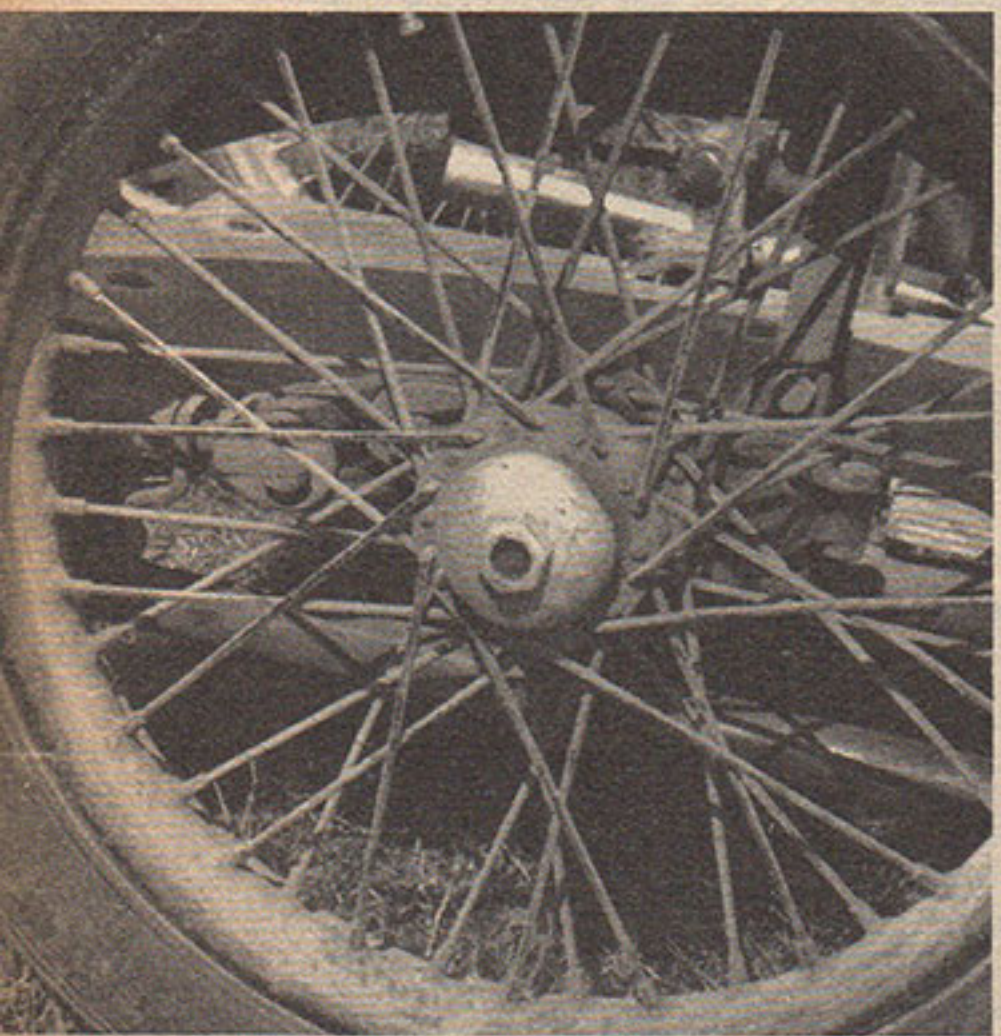
ne parlait encore que d'exhibitions, aujourd'hui il est déjà question de Championnats de France de sidecar-cross.

Une restriction cependant est à faire à priori, elle est importante à notre sens : il ne faut pas que le sidecar-cross français se « neutralise » dans des courses « intimes ». Pour progresser, les meilleurs doivent d'ores et déjà batailler avec les Belges, cette émulation est nécessaire... même et surtout sur le plan du spectacle : le public n'aime pas les cavaliers seuls... un plateau doit avant toute chose être équilibré et nous venons pertinemment de voir que le sidecar-cross français ne l'était pas encore suffisamment.

ATTELAGE LIONEL BRULÉ



LA MOTO : A.J.S.
LE SIDE : large, tenu en cinq endroits. Suspension de la roue du side par anneaux Neimann et court bras oscillant longitudinal. (Voir détails sur la photo.)



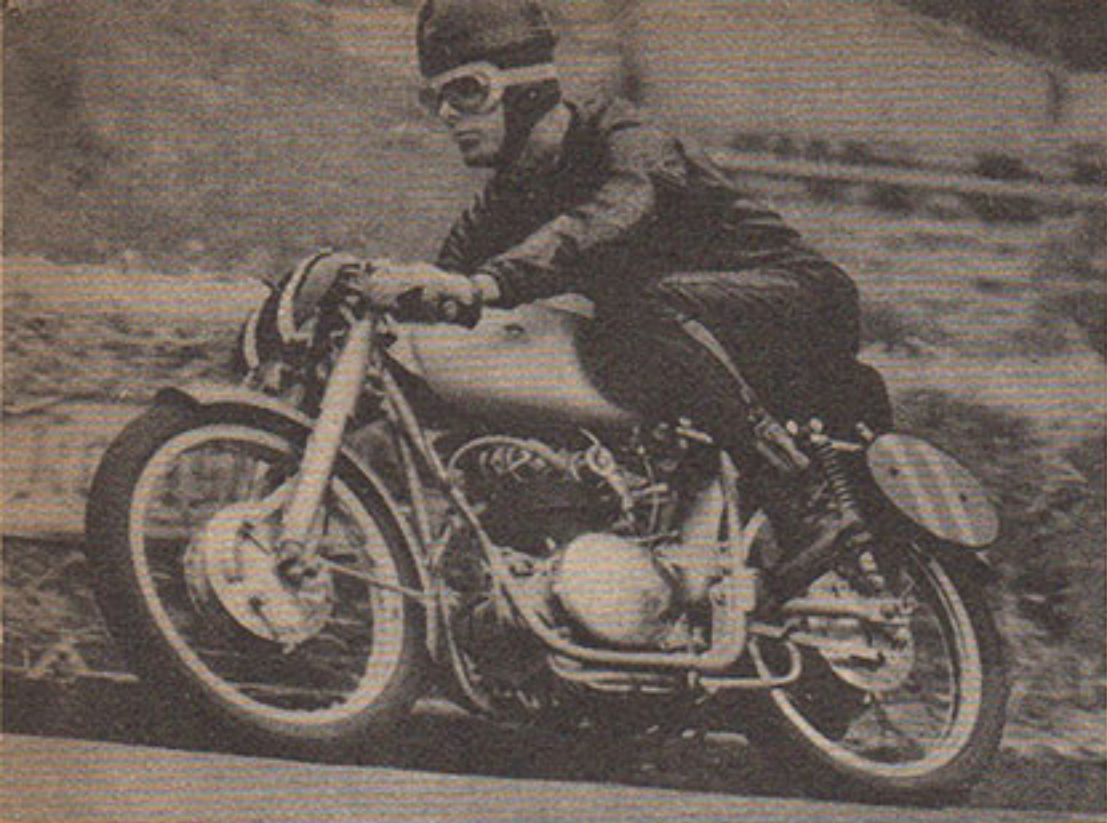
ATTELAGE GUIMIER



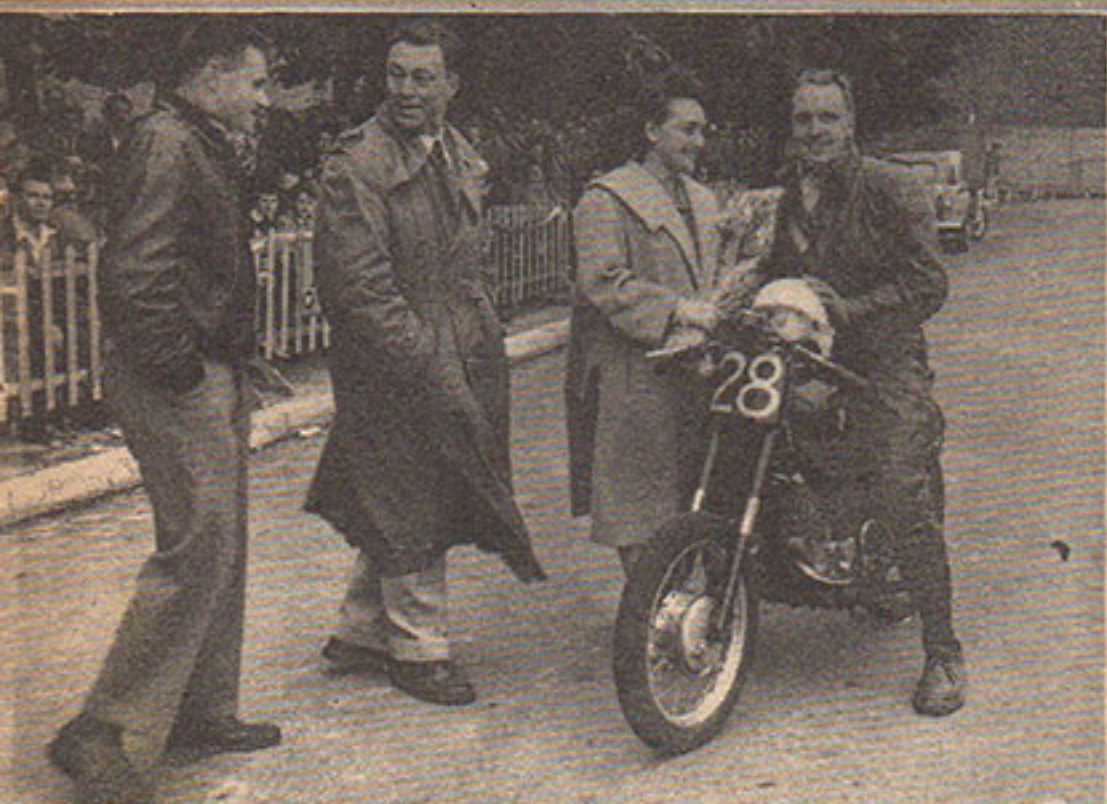
LA QUESTION DES CHAMPIONNATS DE FRANCE

Comme l'a jugé la F.F.M. les championnats de sidecar-cross paraissent encore prématurés cette année. Rappelons que nous étions plus d'une cinquantaine pour les premiers championnats de moto-cross qui se sont déroulés sur les buttes de Montreuil voici cinq ans, mais il est déjà temps d'y penser et nous croyons savoir qu'on s'y emploie en haut lieu. Ce qu'il faudrait en tout cas rapidement, c'est une législation précise concernant les courses, le matériel et surtout les terrains... Nous en avons un bon exemple en Belgique, pourquoi ne pas s'en inspirer. Espérons en tout cas que les coureurs et les organisateurs auront voix déterminante dans ce chapitre. C'est sur ce vœu que nous terminerons notre enquête.

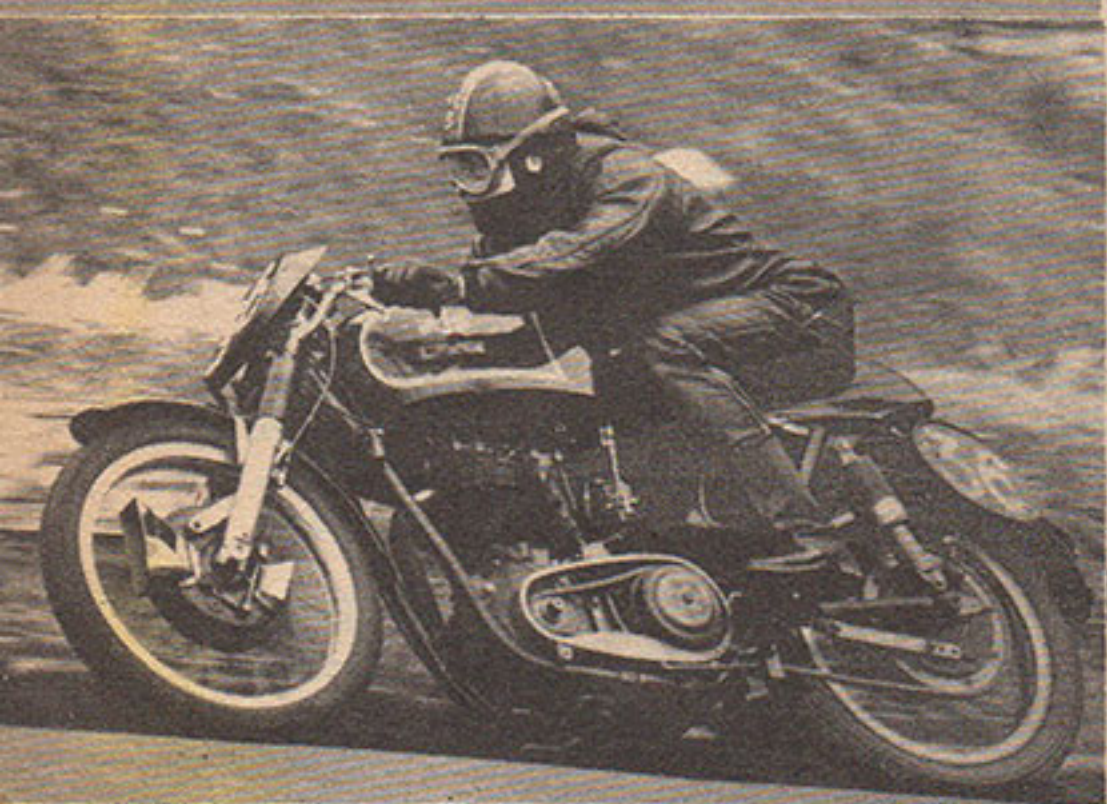
Robert MOUCHET.



Onda, 1^{er} en 125.



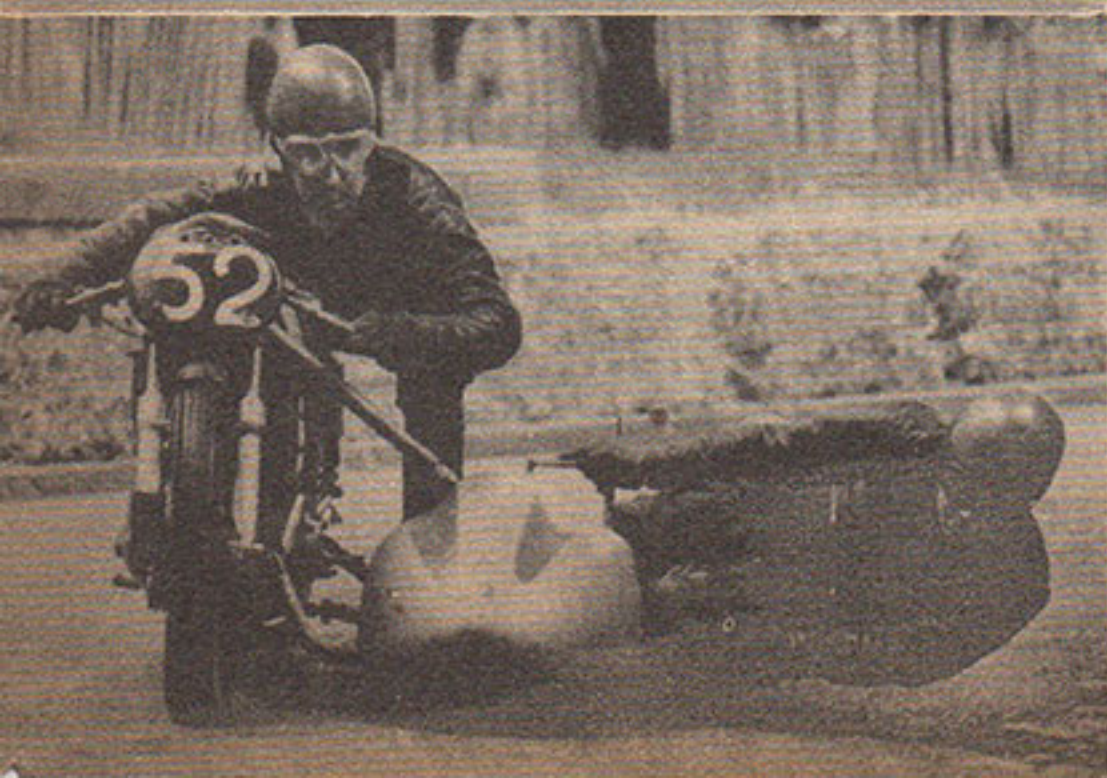
Moury, 1^{er} en 175.



Guérin, 1^{er} en 350.



Gauch, 1^{er} en 500.



◀ Betemps, 1^{er} en side-car.

CIRCUIT DE BOURGES

Le mauvais temps n'a pas favorisé les épreuves, mais n'a pas trop nui au succès sportif du spectaculaire circuit de Sérancourt. La pluie rendait les épreuves difficiles, le sol étant devenu très glissant. Les chutes furent nombreuses, mais sans gravité. Les épreuves comptant pour le championnat de France ont été disputées avec acharnement par un lot très relevé de coureurs nationaux et internationaux. Si Onda en 125 et Bitemps en side ne furent pas trop inquiétés dans leurs séries, il n'en fut pas de même dans les autres catégories. Moury en 175 après une belle remontée, parvenait à passer Onda en difficulté avec son robinet d'huile. Guérin devant son public ne fut vraiment sûr de sa victoire en 350 que lorsque la ligne d'arrivée fut passée. Gauch eut de même de sérieuses inquiétudes pour sa place de leader en 500, son sélecteur n'étant pas très bien disposé ce jour-là.

Un public nombreux n'avait pas hésité à braver les intempéries pour encourager coureurs et dirigeants dans leurs tâches ingrates. Une réception très amicale, pour la remise des prix, clôturait ce 12^e Circuit du M.C.B.



125

1. Onda, 22' 7", moy. 70,690 km/h. Meilleur tour : 1' 5", moy. 71,320 km/h.
2. Drivet.
3. De Polo.
4. Bordas.
5. Tauzalin.

6. Dion.
7. Charbonnier.
8. Terminet.
9. Rivard.

Nette supériorité de Onda malgré les efforts de Drinck et De Polo.

175

1. Moury, 25' 16", moy. 75,240 km/h.
2. Goll.
3. Lacour.
4. Sfacos.
5. Martinat.
6. Onda, meilleur tour : 59" 4/5, moy. 78,260 km/h.

7. Brière.

Onda paraît vouloir renouveler son succès des 125 mais une malencontreuse fermeture du robinet d'huile permet à Many de terminer victorieusement une course très bien menée.

350

1. Guérin, 35' 52", moy. 76,970 km/h. Meilleur tour : 1', moy. 78 km/h.
2. Gauch.
3. Chapelle.
4. Touzalin.
5. Moins.

6. Perdoux.

L'enfant chéri du public berruyen B. Guérin ne déçoit pas ses admirateurs et enlève très décidé, mais non sans lutte avec Gauch, une épreuve qui lui tenait à cœur.

500

1. Gauch, 38' 8", moy. 78,620 km/h. Meilleur tour : Gauch-Guérin en 52" 2/5, moy. 81,820 km/h.
2. Braun.
3. De Polo.
4. Beauvais.

5. Sauzereau,

Gauch prend sa revanche sur Guérin dont l'A.J.S. n'apprécie pas le terrain glissant, ce qui nous prive d'une belle bagarre.

SIDES

1. Bitemps, 25' 39", moy. 76,970 km/h.
2. Beauvais.
3. Verd.
4. Lechelon.
5. Thiailier.

6. Sauzereau.

Victoire aisée de Bitemps, mais duel acharné entre Beauvais et Verd dans une catégorie toujours captivante par ses émotions.

Au 1^{er} Moto-Cross national de Lamalou, Sauca et Combes se distinguent.

Lamalou-les-Bains (Hérault).

Bonne organisation du Moto-Club Lamalousien pour leur première épreuve sur le circuit « Petit Vichy » d'un développé de 850 m dans un cirque naturel de très bonne visibilité.

Cylindrées 250 et 350 avec trois manches imposées dans chaque catégorie et classement par points.

En 250, le Saint-Affricain Sauca fit cavalier seul mais son élève le jeune Galzin battit nettement Delmas et Audemar.

En 350, Combes (Albi) vainqueur des deux premières manches et second en finale gagna ce trophée malgré le net retour de Cros, de Béziers, toujours d'un dynamisme débordant. Delmas et Aguirre s'expliquèrent tout au long de cette épreuve.

Classement général.

250. — 1. Sauca (M.C. Saint-Affrique), sur N.S.U., 3 pts; 2. Galzin (Saint-Affrique); 3. Delmas; 4. Audemar; 5. Belmonte; 6. Barral; 7. Aguirre.

350. — 1. Combes (M.C.C. Albigeois), sur B.S.A., 4 pts; 2. Cros (M.C. Béziers); 3. Delmas; 4. Aguirre; 5. Mary; 6. Sauca; 7. Bru; 8. Coll.

A.M.R. Panissières.

GRAND SUCCÈS DE LA DEUXIÈME CONCENTRATION NATIONALE MOTOCYCLISTE

Cent vingt-cinq motos, deux cents participants, représentant dix-sept clubs des quatre coins de France, se sont réunis à Panissières, pour participer à la Deuxième Concentration nationale, et se sont vus attribués pour plus de 100 000 francs de prix.

Le classement s'établit ainsi :

1. Moto-Club d'Épernay (Marne); 2. Amicale Motocycliste Creusotine (Creusot); 3. A.M. Frejus (Var); 4. Union Motocycliste Chalonnaise (Chalon); 5. Moto-Club de Bourgogne, Dijon; 6. A.S. Graves, Vichy; 7. M.C. Orléans; 8. Moto-Club Saint-Chamond; 9. Moto-Club de l'Ain, Bourg-en-Bresse; 10. Moto-Club de Givor; 11. Moto-Club Rhodanien L'Arbresle; 12. L.O.U. Lyon; 13. U.C. Annonay; 14. M.C. Bandol (Côte-d'Azur); 15. Saint-Maurice de Beynost; 16. Moto-Club de Roanne; 17. Bald' Agos de Tarare.

Club ayant effectué le plus grand déplacement (minimum 5 machines) :
Moto-Club d'Épernay : Coupe de la Municipalité.

Club présentant le plus grand nombre de pilotes plus passagers :

Moto-Club Rhodanien L'Arbresle : Coupe de l'Amitié.

Coupe d'encouragements, au club présentant le plus grand nombre de machines :

Moto-Club Rhodanien L'Arbresle.

Coupe Monet-Goyon au club présentant le plus grand nombre de passagers :
Moto-Club Rhodanien L'Arbresle.

Coupe au club présentant le plus grand nombre de scooters :

Moto-Club Rhodanien L'Arbresle.

Cette belle journée « sous le signe de la moto », s'est continuée l'après-midi par un match de Moto-ball qui opposait le sport Forézien de Saint-Étienne, et le Racers Club de l'Ondaine, qui a vu le triomphe, après une brillante partie, par 4 à 2, du premier nommé.

Un grand bal de la Moto a terminé cette magnifique soirée, laissant ainsi un agréable souvenir de notre sympathique bourgade Panisséroise, que chaque invité a quitté avec regret, mais en disant à tous, à l'an prochain.

A.M.R. Panissières. — Le Syndicat d'Initiative de l'A.M.R.P. remercie les dirigeants de l'A.S. des Graves, Vichy-Cusset, pour la remise des coupes, breloques, et diplôme leur revenant à la suite de la participation à leur concentration, et Rallye de Régularité Saint-Raphaël-Vichy.

Union Motoriste Nemourienne.

C'est le dimanche 21 août 1955, à Nemours-Gandelles, en bordure de la Nationale 7, que se tiendra le circuit du 1^{er} Moto-Cross.

Les teams anglais pour les J.S.D.T.

A la suite d'un trial de deux jours (23-24 juillet) dans le Woles, l'A.C.U. a annoncé les noms des coureurs représentant l'Angleterre aux prochains Six-Jours de Tchécoslovaquie.

Hugh Viney (A.J.S.) sera une fois de plus le capitaine du team du Trophy, tandis que trois des autres membres de cette équipe seront les mêmes qu'en 1954, à savoir : Jimmy Alves (Triumph), John Brittain (Royal-Enfield) et Bob Manns (Matchless). J. Stacher, cinquième

concurrent 1954, souffre encore d'une récente chute et ne pourra pas prendre le départ. Il sera remplacé par Ted Usher (Matchless).

L'Angleterre présentera également deux équipes concurrentes pour Vase d'Argent. L'une de ces équipes, suivant la tradition britannique utilisera des grosses machines pilotées par J. Giles (Triumph), Bob Ray (Ariel) et Jeffrey Smith (B.S.A.). Le second team comprend deux 172 cm³ Francis-Barnett deux-temps pilotées par G. Fisher et E. Smith. Le troisième équipier sera Brian Mortin sur 500 cm³ B.S.A., G. Jochson (A.J.S.) et P. Stislan (Royal-Enfield) seront les remplaçants.

Cyril Quantrill.

Les Parisiens Vinetty et Amédéo, vainqueurs du Moto-Cross de Montauban.

Circuit difficile des Trois-Ponts d'un développé de 780 m. Cinquième Moto-Cross organisé par l'A.S.M. Tarn-et-Garonne.

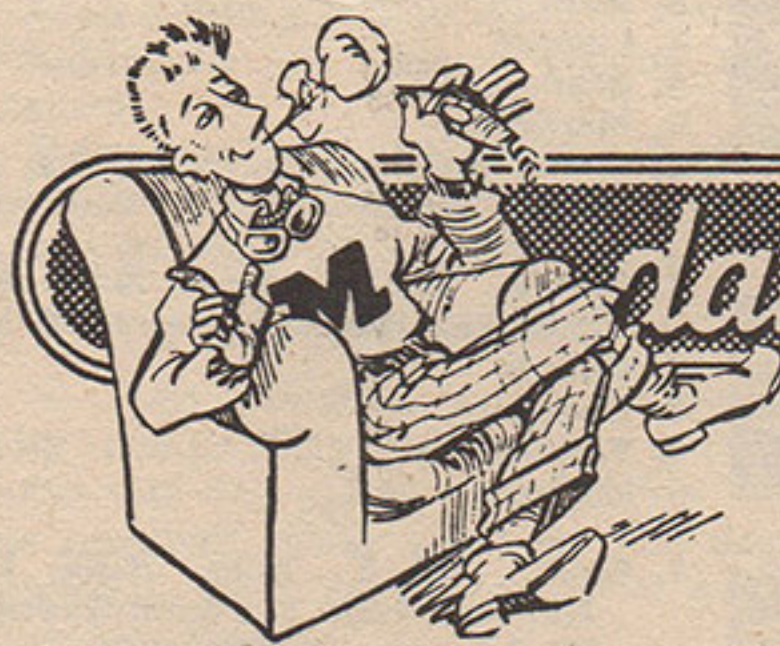
En 250, c'est le Toulousain Geil qui prend la première place devant Humbert-Jean malchanceux.

En 350, lutte plus sévère où le banlieusard parisien Vinetty sut tirer partie de la bagarre Humbert-Jean et Alvaro, enfin gros succès en 500 par suite des passionnantes courses de Charrier, Amédéo, Degraux et même d'un inconnu en cross, l'Américain Ekins. Doublé 250-350 d'Humbert-Jean en seconde position.

250. — 1. Geil (Toulouse), sur Dot; 2. Humbert-Jean (Paris), sur Puch; 3. Fernandez; 4. Perotti.

350. — 1. Vinetty (Paris); 2. Alvaro (Carcassonne) et Humbert-Jean (Paris); 4. Degraux (Belgique), tous sur B.S.A.

500. — 1. Amédéo (Paris), sur Ariel; 2. Charrier (Saint-Cloud); 3. Ekins (Etats-Unis); 4. Degraux (Belgique); 5. Deshaies (Paris), tous sur B.S.A.



RALLYE DES CENTAURES DE LA MADONE

Cinq mille motocyclistes étrangers ont répondu présent pour le X^e Rallye international de la Madone des Centaures, épreuve chère au fondateur, M. Marco del Re. Ils venaient de toutes les parties d'Europe et d'Afrique ces passionnés

du motocyclisme et emporteront dans leur cœur un souvenir inoubliable de leur bref séjour à Alessandrie. A ce nombre respectable de participants s'étaient joint mille vespistes qui apportèrent une note nouvelle à cette manifestation, ainsi que deux mille motocyclistes italiens fidèles au rendez-vous de Castellazzo Bormida.

Dans l'après-midi du samedi une réception eut lieu à la mairie et une fanfare de Fribourg, forte de cent cinquante musiciens, joua quelques airs qui eurent un grand succès. Dans la soirée les jardins publics furent le théâtre d'un concert et chant par la fanfare suisse.

Dans la matinée du dimanche, dans un ordre parfait, tous les motocyclistes défilèrent dans les rues de la ville. L'évêque d'Alessandrie ouvrait ce défilé, avec le président d'honneur, M.S.E. Martino

et tous les dirigeants des M.C.M.C. italiens et étrangers parmi lesquels M. Dumont.

A 10 h. 30, le cortège se dirigea en direction de Castellazzo Bormida afin de rendre un pieux hommage à la Madone des Gentaures. A 11 heures le cardinal célébra le saint Office dans la chapelle, alors que simultanément le père Giacinto célébrait le même office sur le parvis. Tous les centaures rendaient un fervent hommage à leur protectrice — *iter centaurorum para tutum* est la devise gravée dans l'or, au-dessus du maître-autel — pour trouver dans le sport une fraternité d'âmes et une sérénité dans les esprits.

A 13 heures un repas fut offert à tous, et à 16 heures la prémiation eut lieu. Nous vous donnons ci-dessous la liste longue mais combien éloquente des récompenses remises à l'occasion de ce X^e Rallye.

Challenge des Nations : 1. France, 65 657 pts ; 2. Algérie, 28 000 pts ; 3. Suisse, 25 466 pts ; 4. Italie ; 5. Hollande ; 6. Allemagne ; 7. Belgique ; 8. Grande-Bretagne ; 9. Maroc ; 10. Principauté de Monaco, et huit autres nations.

Moto-Club — conducteurs : 1. M.C. Léman (Lausanne), 33 pts ; 2. M.C. Aix-les-Bains, 27 pts ; 3. M.C. de la Tarentaise, 26 pts ; 4. M.C. Fribourg ; 5. M.C. Phocéen (Marseille) ; 6. M.C. Innerberg ; 7. M.C. de Monaco ; 8. M.C. Barnabé (Marseille) ; 9. M.C. de Nice (les Italiens sont exclus de cette coupe).

Passagers : 1. M.C. de Léman ; 2. M.C. Innerberg ; 3. M.C. de la Tarentaise ; 4. M.C. Fribourg ; 5. M.C. Dolois.

Classement des agents motocyclistes : 1. Turin, 1 009 pts ; 2. Vicence, 570 pts ; 3. Gênes, 489 pts ; 4. Asti ; 5. Cremona ; 6. Monza.

Classement pour les Forces armées : 1. 14^e Bataillon mobile ; 2. Légion des Carabiniers d'Alessandrie ; 3. Agents motocyclistes d'Alessandrie ; 4. Police routière d'Alessandrie.

Classement folklorique : 1. Léman ; 2. Innerberg ; 3. Golliards d'Alessandrie ; 4. Fubine.

Groupes en tenue sportive : 1. M.C. Clemencich (Monza) ; 2. M.C. Barbaro (Ovada) ; 3. M.C. Tudor (Melzo) ; 4. Groupe Harley (Turin).

M.C. Italiens : 1. Mandello-del-Lario, 81,224 pts
Coupe Lambretta : Malbretta-Club de Modène.

Coupe Gilera : M.C. Gilera Chiavari.

Coupe decennale : Au meilleur club italien : M.C. Mandello Lario avec 143 participants ; Au meilleur club étranger : M.C. Léman (Lausanne) avec 80 participants.

Pilote plus âgé : Mauri (1886).

Pilote plus jeune : Dante Strona (1943).

Conductrice plus jeune : Bruna Tamiazzo (1938).

M.C. italien le plus lointain : M.C. Orsa Maggiore, 368 km.

M.C. étranger le plus lointain : M.C. du Maroc.

VICTOIRES ALLEMANDES DANS LIEGE-MILAN-LIEGE

Les favoris ont cette année, baissé pavillon devant l'Allemand Frey qui grâce à sa 250 cm³ N.S.U. remporte une belle victoire.

A l'aller un violent orage donna le signal des pénalisations. Seuls trois hommes, parmi les trente-deux concurrents restant en course, atteignirent Milan sans pénalisation : Weingartmann, sur Puch 250, le Belge Manset sur Adler 250 et l'Allemand Frey sur N.S.U.

Au retour le col du Giovo fit perdre 4 mn 59 s à Weingartmann tandis que Manset récoltait 30 points de pénalisation. Le premier Français fut R. Gillet qui termina troisième de sa catégorie.

Jusque 250 cm³ : 1. Frey Manfred, Allemand, sur N.S.U. 250 cm³, 0 pt ; 2. Manset José, Belge, sur Adler 250 cm³, 30 pts ; 3. Best Hans, Allemand, sur Victoria 250 cm³, 136 pts ; 4. Chevrolet Emile, Belge, sur N.S.U. 250 cm³, 152 pts ; 5. Rousselle Freddy, Belge, sur Adler 250 cm³, 181 pts ; 6. Haas Otto, Allemand, sur N.S.U. 250 cm³, 199 pts ; 7. Bonvoisin Michel, Belge, sur Adler 250 cm³, 266 pts ; 8. Weingartmann Johann, Autrichien, sur Puch 250 cm³, 299 pts ; 9. Marnet

Heinz, Allemand, sur N.S.U. 250 cm³, 649 pts ; 10. Dejonckheere Roger, Belge, sur N.S.U. 250 cm³, 835 pts ; 11. Gnaser Franz, Autrichien, sur Puch 250 cm³, 897 pts ; 12. Goppert Georg, Allemand, sur Victoria 200 cm³, 1 244 pts ; 13. Sterkendries Alois, Belge, sur F.N. 250 cm³, 1 600 pts ; 14. Moisson François, Belge, sur D.K.W. 250 cm³, 2 702 pts ; 15. Brel Pierre, Belge, sur Puch 250 cm³, 3 690 pts ; 16. Gielen Albert, Belge, sur N.S.U. 250 cm³, 4 341 pts.

Au-dessus de 250 cm³ : 1. Mayer Hein'z allemand, sur Victoria 400 cm³, 464 pts ; 2. Borguet Hubert, Belge, sur F.N. 425 cm³, 1 770 pts ; 3. Gillet Roland, Français, sur Matchless 500 cm³, 2 228 pts ; 4. Nennig André, Luxembourgeois, sur N.S.U. 500 cm³, 3 682 pts.

Side-cars toutes catégories : 1. Krittler - Opel, Allemands, sur Zundapp 600 cm³, 432 pts ; 2. Ebert - Marx, Allemands, sur Victoria 400 cm³, 1 064 pts ; 3. Scheitel Frères, Allemands, sur Adler 270 cm³, 3 295 pts ; 4. Buck - Gover, Anglais, sur Ariel 650 cm³, 4 238 pts.

L'équipage Rathjken - Fiedler, Allemands, sur Messerschmitt 191 étant présumé avoir accompli tout le parcours, obtient une mention spéciale.

Side-car catégorie 350 cm³ : 1. Scheitel Frères, Allemands, sur Adler 270 cm³, 3 295 pts ;

Side-car catégorie 500 cm³ : 1. Ebert - Mark, Allemands, sur Victoria 400 cm³, 1 064 pts.

Side-car catégorie 750 cm³ : 1. Krittler - Opel, Allemands, sur Zundapp 600 cm³, 432 pts ; 2. Buck - Gover, Anglais, sur Ariel 650 cm³, 4 238 pts.

Classement général : 1. Frey Manfred, Allemand, sur N.S.U. 250 cm³, 0 pt ; 2. Manset José, Belge, sur Adler 250 cm³, 30 pts.

Coupe des constructeurs (offerte par le R.M.U.) : 1. N.S.U. I, avec Frey, Chevrolet et Haas, 351 pts ; 2. Adler, avec Manset, Rousselle F. et Bonvoisin, 477 pts ; 3. Victoria, avec Best, Mayer et Ebert-Mark, 1 664 pts ; 4. Puch, avec Weingartmann, Gnaser et Brel, 4 886 pts ; 5. N.S.U. II, avec Dejonckheere, Nennig et Giciens, 8 858 pts.

Coupe des associations ou clubs (offerte par le Royal Motor Union) : 1. Royal Dison Motor Club avec Manset, Chevrolet et Rousselle, 363 pts.

CANNES-GENEVE-CANNES

est remporté par une Montesa.

Ce troisième trophée organisé par le Moto Club de Cannes a connu un grand succès. Les victoires furent internationales. Sur les quarante-deux concurrents ayant rallié Cannes sans pénalisation, un 125 cm³ Montesa piloté par l'Espagnol Sagniez prit l'avantage aux épreuves d'accélération-freinage.

Résultats.

Scoters : 1. Jacques Bourelly (France), sur Vespa, 249 pts ; 2. Carisoni (Fr.), 266 pts ; 3. Bouchary (Fr.), 275 pts.

125 cm³ : 1. Monez Sagniez (Espagne), sur Montesa, 193 pts ; (vainqueur au classement général) ; 2. Millet (Esp.), 208 pts ; 3. Anet Francisco (Esp.), 212 pts.

175 cm³ : 1. Rudi Heilmann (Allemagne), sur Heinkel, 205 pts ; 2. Cabane (France), 312 pts ; 3. Sarale (France), 436 pts.

250 et 350 cm³ : 1 Peter Vischer (Allemagne), sur 250 N.S.U., 261 pts ; 2. René Carré fils (France), 295 pts ; 3. Pessey (France), 297 pts.

500 cm³ : 1. Tomesani (France) sur Norton, 237 pts ; 2. ex aequo : Tordo et Caillot (France), 252 pts.

HUIT RECORDS BATTUS EN 50 cm³ PAR GUAZZONI

Huit nouveaux records du monde pour motos de 50 cm³ ont été établis sur le circuit de Monza par le coureur italien Giovanni Mangiarotti sur moto Guazzoni 48 cm³.

Voici ces records :

10 km : moyenne 95 km/h (record précédent, Cornet (France), sur «Scoutex» 48 cm³, 88 km/h.

10 milles : moyenne 97 km/h (record précédent, Cornet, 89 km/h).

50 km : moyenne 101 km/h (record précédent, Cornet, 91 km/h).

50 milles : moyenne 103 km/h (record précédent, Cornet, 92 km/h).

100 km : moyenne 104 km/h (record précédent, Cornet, 85 km/h).

100 milles : moyenne 104 km/h (record précédent, Cornet, 91 km/h).

1 heure : moyenne 104 km/h (record précédent, Cornet, 92 km/h).

2 heures : moyenne 105 km/h (ancien record, Tamarozzi (Italie), sur « Alpino », 85 km/h).



Les communiqués des Clubs doivent nous parvenir le 20 pour le 15 et le 10 pour le 1^{er} afin de paraître en temps voulu.



GEORGES OLIVIER

Nous avons le regret d'apprendre que M. Georges Olivier bien connu dans le monde de l'automobile comme sportif et comme publiciste, vient de trouver la mort dans un accident à l'âge de 29 ans.

Nous prions M^{me} Olivier, ses deux enfants et toute sa famille de trouver ici l'expression de nos plus sincères condoléances.

L'ACCIDENT

Suite de la page 8.

b) Mais il ne suffit pas de présenter une belle réclamation, encore faut-il prouver à votre adversaire que vous avez raison. C'est la question de la *responsabilité* qui ne peut d'ailleurs se séparer de celle du *préjudice*.

C'est alors que les témoins, plans, constats, dont nous vous parlions dans l'article précédent vous seront utiles. Il faudra alors discuter avec votre adversaire pour lui démontrer à l'aide de vos documents et du Code de la Route que vous étiez dans votre droit. S'il n'en était pas tout à fait ainsi, vous pourriez alors consentir un partage et dire par exemple : « Je suis responsable seulement pour moitié de cet accident. » Le montant de la réclamation serait alors partagé en deux, chacun payant seulement la moitié des dégâts de l'autre.

Il est bien entendu que vous pouvez envisager bien des façons de discuter votre recours. Mais si ce *recours amiable* échoue, il conviendra alors de porter votre réclamation devant un Tribunal (justice de paix, Tribunal civil, Tribunal de Commerce, Tribunaux administratifs). Vous devrez alors vous adresser à un homme de loi *ayant compétence* devant ces tribunaux (ce qui exclue la majorité des agents d'affaires).

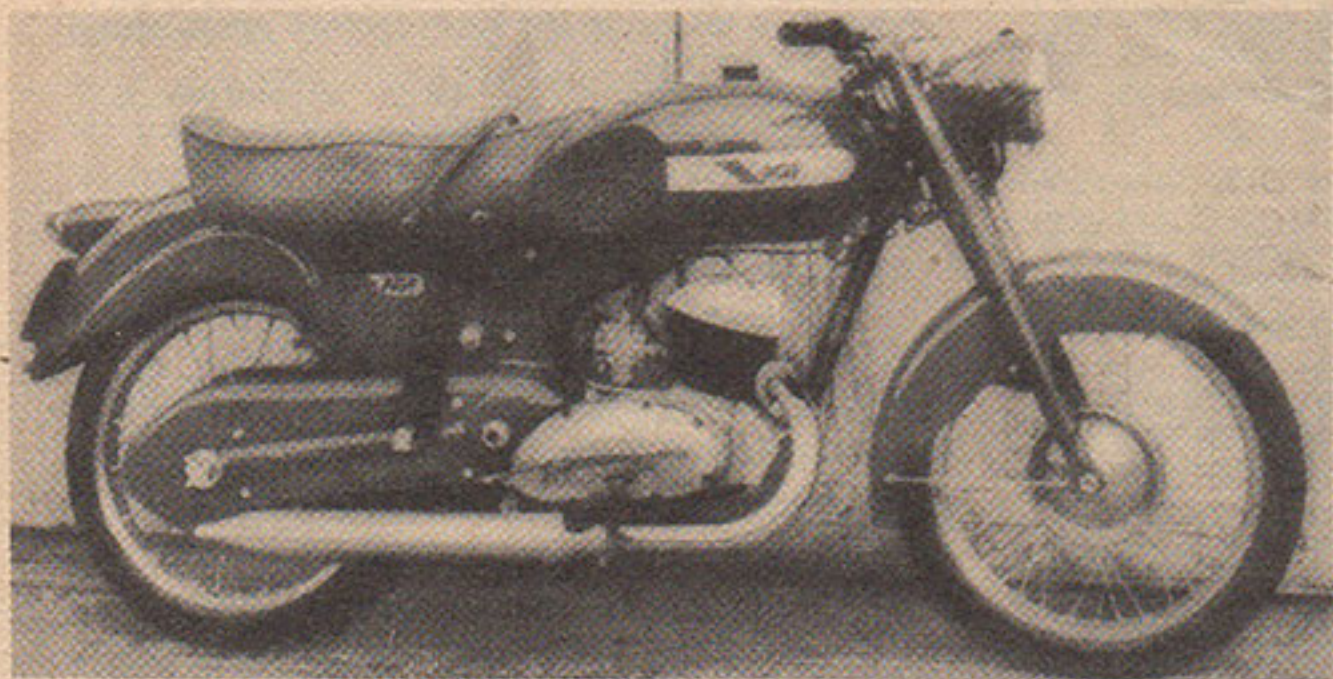
LEGRAND-JACQUES.



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

La moto du connaisseur

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



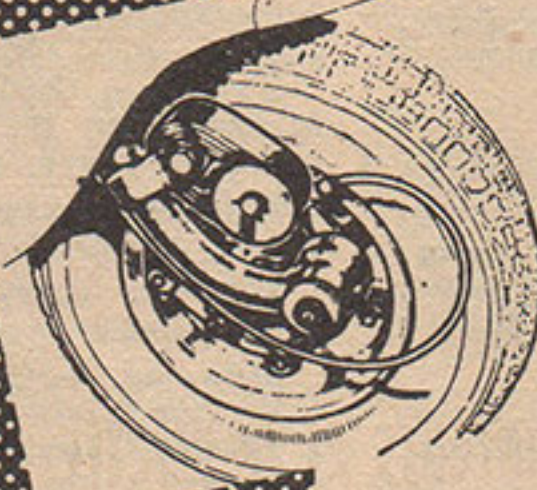
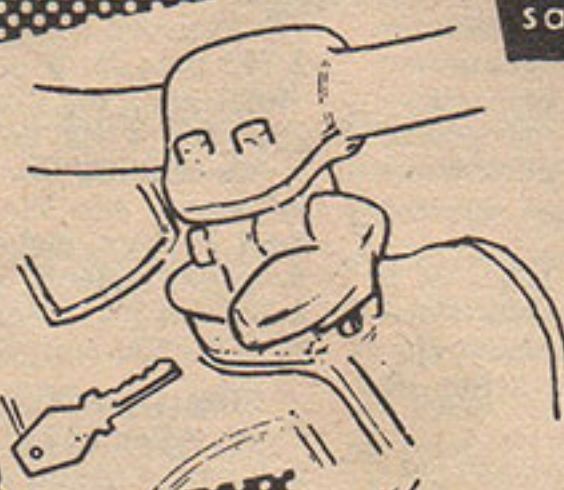
Stations-service : YDRAL ET CUCCIOLO
Concessionnaires : A.G.F. - GUILLER - S.A.

PIÈCES DÉTACHÉES - REVISION
DÉPANNAGE SOUS 48 HEURES

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

**ANTIVOL DE DIRECTION
ET
SUSPENSION CAOUTCHOUC**
Auto-progressive, auto-amortie
sans ressort ni amortisseur

Antivol NEIMAN
sur LAMBRETTA
adapt. sur anc. mod.



PRINCIPALES RÉFÉRENCES
FRANÇAISES

MOTOS

Aiglon
Automoto
Bima Peugeot
Gnôme-et-Rhône
Griffon
Météore
Peugeot
Riva-Sport
Trophée de France

SCOOTERS

Lambretta
Magnat-Debon
Motobécane
Peugeot
Terrot
Bernardet
Speed

LES FABRICATIONS

NEIMAN

51, Av. de Neuilly, NEUILLY s/SEINE - Tél. MAI. 64-88

LA NOUVELLE POIGNÉE A TIRAGE RECTILIGNE

PRIMA



comporte...

les avantages
suivants :

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

Étab^l DUPLEX 37, Rue du Dr F. Morucci - MARSEILLE (6^e)

DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR
LES ACCESSOIRES

Geco



PANORAMIC SCOOTER
n° 1930 - 230^F

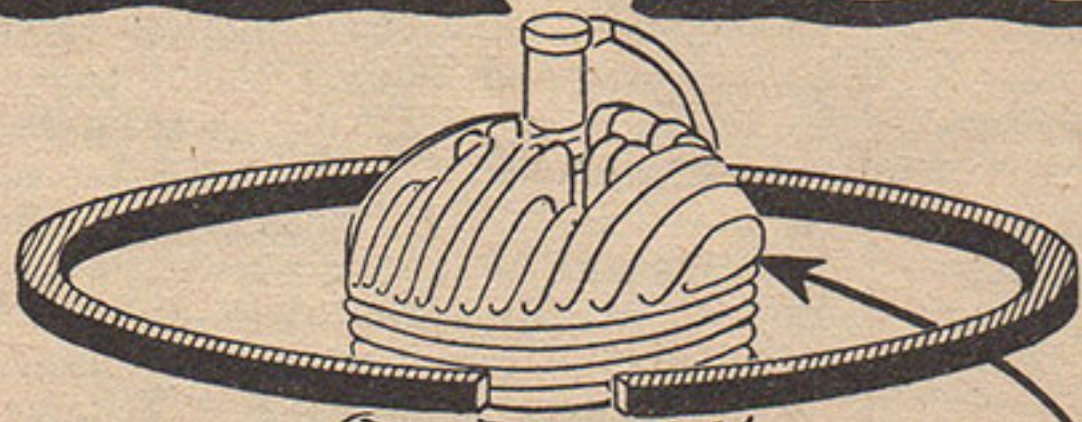


RETRO ANTI-CHOC 1955
n° 1949 - 480^F



NETTOYEUR DE BOUGIE
n° 619 - 310^F

COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU



Segments noirs Amedée Bollée

Surface traitée au Parcolubrite
épaisseur 3 microns

spéciaux pour moteurs 2 et 4 temps
à refroidissement par air

152



BORGO

"Qualité supérieure"
"Renommée mondiale"

S.A.F. capital de 72.000.000 de Francs

TURIN
(Italie)

NEUILLY
(Paris)

BILBAO
(Espagne)

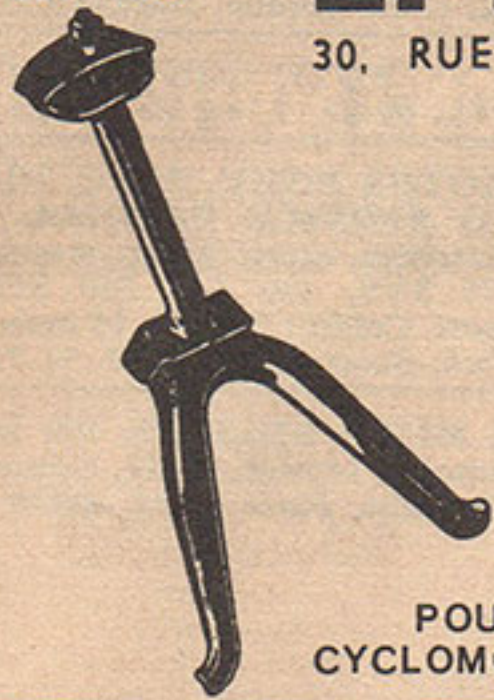
Salon de l'Automobile Balcon A - Stand 36

TÉLÉPHONE :
LON 18-86

L. MEYRAT

30, RUE DES FLEURS, Suresnes

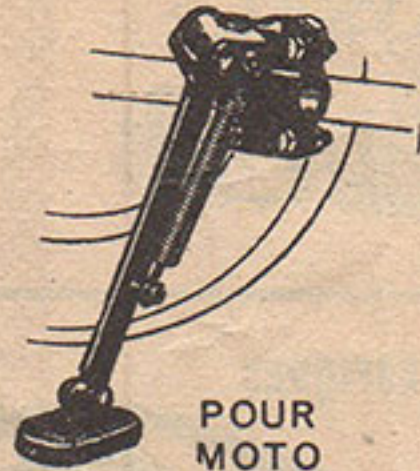
SPÉCIALISTE DES BÉQUILLES
POUR MOTOS, SCOOTERS
ET VÉLOMOTEURS DE
TOUTES MARQUES



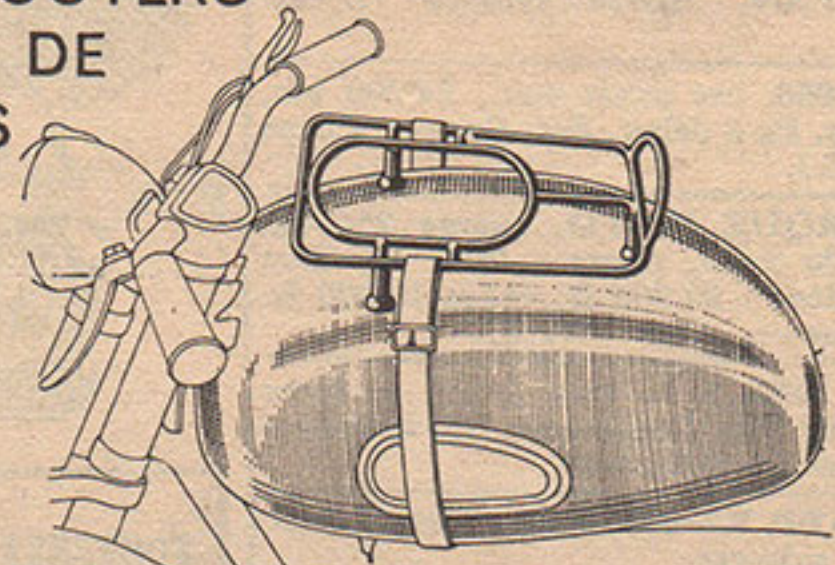
POUR
CYCLOMOTEUR



POUR
SCOOTER



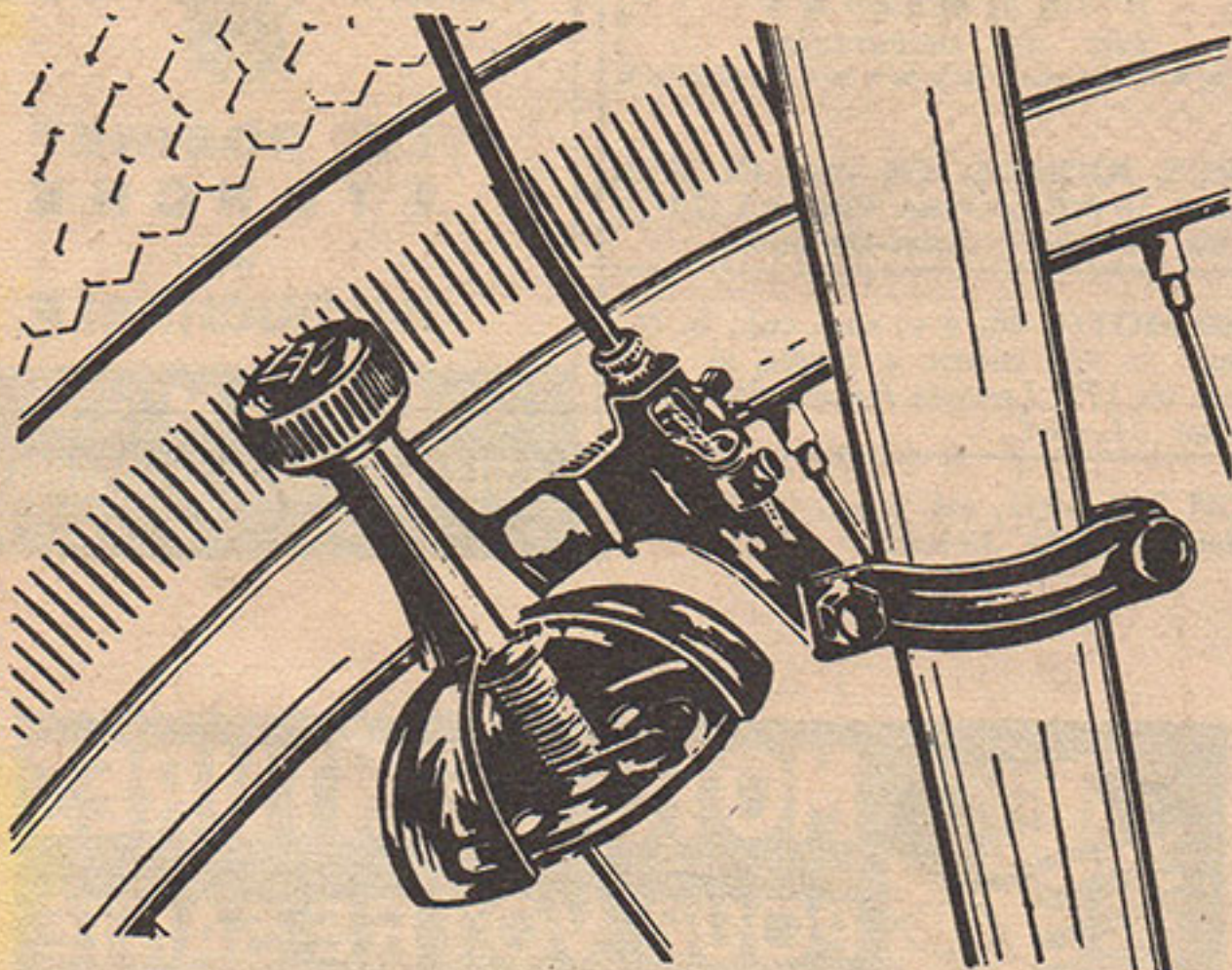
POUR
MOTO



PORTE-PAQUET MEYRAT
POUR RÉSERVOIR MOTO

L'avertisseur rotatif
E. M.

s'adapte sur tous les cyclomoteurs et bicyclettes
SIMPLE



ROBUSTE

Société **GAMA** - Rue J.-B. Bru, à CUSSET (Allier)

MOTOBÉCANE

pour ses

MOBYLETTE

et

MOBYSCOOTER,

utilise et recommande
exclusivement

Castrol

LUBRIFIANTS

DE QUALITÉ

DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE

ROBUSTE ET ELEGANTE

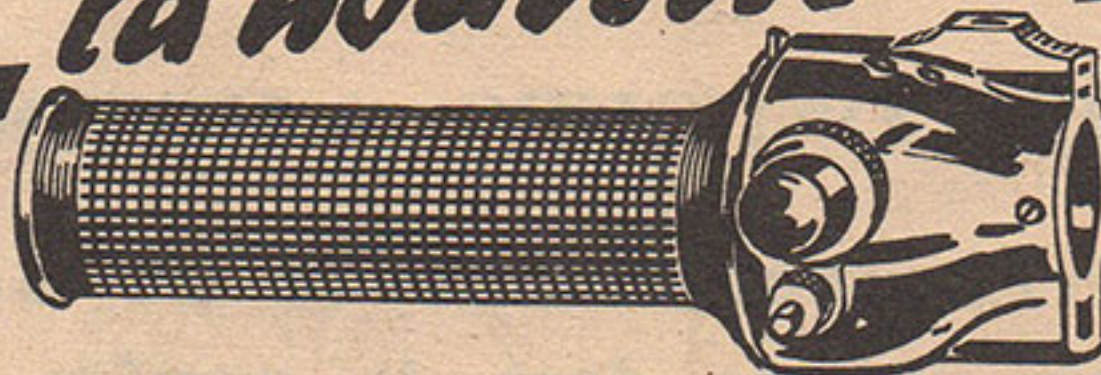
SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

PRIX : 1.600 Fr. COMPLETE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

TOUTES LES COMMANDES
ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

SAKER Universelle

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

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

VENTES

SIDE IMPERIAL, 1 pl. 1/2, état neuf, 75.000 fr. Bousquet, *Domaine des Bornes, Pont-de-l'Arc, Aix-en-Provence (B.-du-R.)*.

B.S.A. 650, cse achat voit., 24 000 km, tte équip. Px à débat. *Ecr. Etienne, Verton (P.-de-C.)*.

REMORQUE MOTO, charge 250 kg, roues 600 x 65, caisse : 98 x 68. Etat neuf, valeur : 20 000 fr, cédée 10 000 fr. *Jean Dupuis, Anor (Nord)*.

DYNA 1950, t. b. état, 2 pn. et boîte neufs, 200 000. *Leguérin, 70, boulevard Sout, Paris. DOR 74-44.*

ZUNDAPP KS 601, sport, normal, avec ou sans side-car.

HOREX 350, Regina sport.

T.W.N. 350, Boss 250.

JONGHI 250, standard et luxe.

François, 88, rue des Rosiers, Saint-Ouen. ORN. 79-61.

MOTOBECANE, 125 cm³. Type Z.46C. Phares et roues chromés. Etat neuf. Roulé 500 km. 115 000 fr. *Levaast, 28, rue Saint-Venant, à Annezin-lez-Béthune (P.-de-C.)*.

D.S. MALTERRE, mot. A.M.C., 175 cm³, impec., mot. nf, cse dble emploi. *Colibet Jean, autodrome de Linas, Monthléry.*

COLLAB. Motocycles, rech. 1 roue arrière complète avec ou sans jante. nue pour scooter. *Bernardet, 250 cm³. Offre J. Porte, 2, avenue Orange, Sorgues (Vaucluse)*.

PUCH 250, TF 1952 : 12 000 km, exc. état. Nomb. acces., 150 000. *Audie, 7, rue Parmentier, Villeneuve-sur-Lot (L.-et-G.)*

100 MOTOS SCOOTERS

Echange, Crédit avec 5 000, 157, avenue du Maine (14^e) Ouvert dim.

Norton 500 Featherbed course.

Velocette 350 K.T.T. course.

Velocette 350 MAC-500 MSS neuves.

Motobécane scooter.

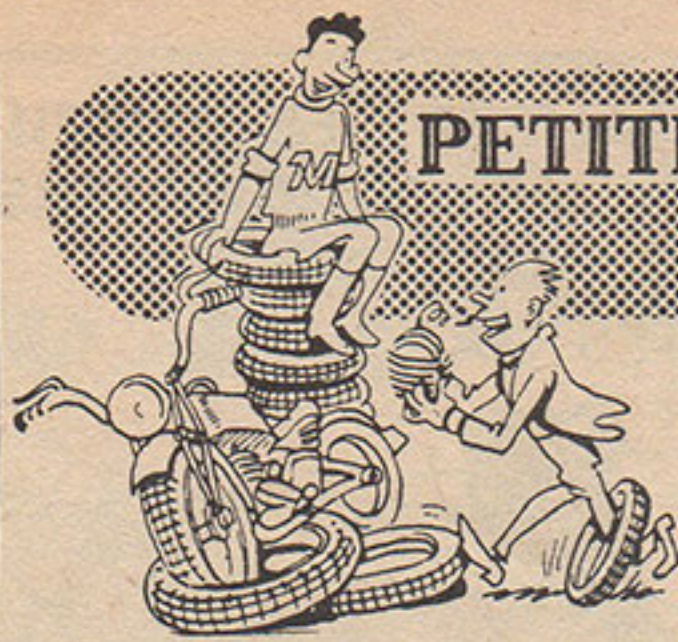
Mobylette, tous modèles disponibles,

q.q. machines neuves, soldées.

Cherrier Pierre, 21, boulevard H.-Sellier, Suresnes. LON. 16-29.

CHAINES COURSE 53 PERRY
LA FAMEUSE MARQUE ANGLAISE

INDIAN 1 200 cm³, bleu, side-car tourisme, parf. état. 150 000 fr. *Indian 1 200 cm³*, side-car commercial, parf. état mécanique. 120 000 fr. *25, rue Plumet (15^e).*



PETITES

ANNONCES

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

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

6, rue Georges-Lacaud

SUSPENSIONS AR.

COURBEVOIE (Seine)

HYDRAU-
LIQUES

DEF 27-87

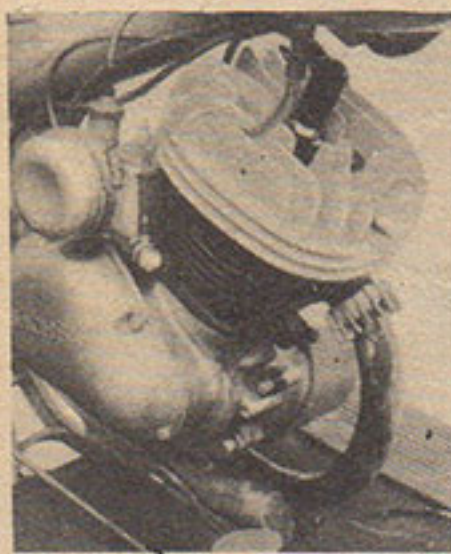
Toujours 50 voitures tourisme et sport, reprise ttes motos et crédit. *Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL. 15-18.*

200 AUTOS-MOTOS

Echange. Crédit total, 157, avenue du Maine (14^e). 7, rue de Montreuil, Pantin. Ouvert ts jrs et dim. 8 à 21 h.

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

REMORQUE BACHEE, *Marcel Pahin, 62, avenue Grande-Armée, Paris. GAL. 57-95.*



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

PRIX DE VENTE : 2 600 F

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



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.

HOREX REGINA, 350 cm³, fin 1953, 1^{re} main, 18 000 km vrais. Visible S.G.U.A 268 bis, boulevard Saint-Germain.

V. 500 MOTO, 46, 4 v, sup. cul., b. ét., ou éch. c. 250 même à revoir, si plus récente ou 175. *Lecomte Robert, Monthou-sur-Cher (L.-et-C.)*.

PUCH 250, 1951, sel. bipl., 90 000, 59. *R. Boileau (16^e). 12-15 h.*

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

AUTO CONTRE MOTO

VIL. 09-21, 7, rue de Montreuil, Pantin.

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

A MOTO RECORD, 100 motos sélectionnées, reprise, crédit, voitures. 151, rue Marcadet, Paris (18^e). *MON. 24-40.*



TUBO STOP

LE ROBINET
ÉTANCHE
et
IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

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



Sur demande indication
de nos dépositaires

MOTO-CEINTURES

MARQUE DÉPOSÉE

POUR VOTRE SANTÉ

FRANCE - ÉLÉGANCE - Fabricant
20^{bis} rue des Jumeaux - TOULOUSE

ATTENTION!

LE GRAND CONCOURS « MOTOCYCLES »

sera clos irrévocablement le 20 Septembre!

La feuille-réponse sera insérée dans le numéro du 1^{er} Septembre

N'OUBLIEZ PAS DE JOINDRE A VOS ENVOIS LES 6 BONS
à découper figurant dans chaque numéro en page 2 de couverture

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.)

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

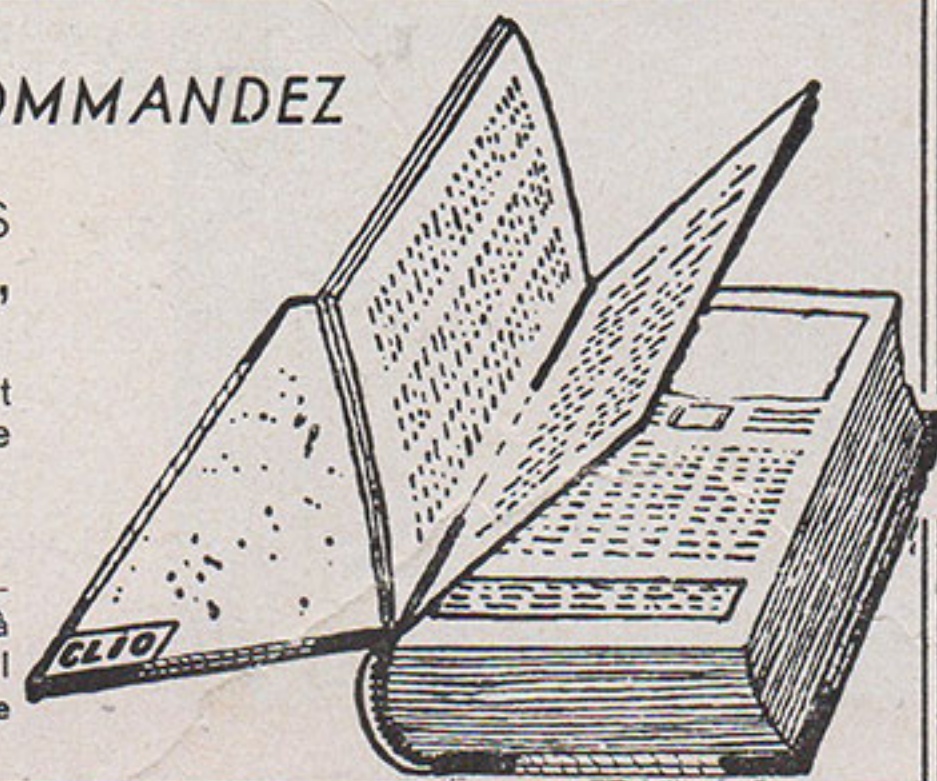
COMMANDEZ

VOS RELIURES

"MOTOCYCLES"

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

Envoi contre 500 fr. à
verser au C.C. du journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



**LA NOUVELLE 250 cm³
2 cylindres - 2 temps**

*La souplesse
d'un 4 cylindres voiture*

Dès son apparition sur le marché, cette nouvelle motocyclette a suscité les commentaires les plus admiratifs des spécialistes.

Souplesse extraordinaire, reprises foudroyantes, cette moto honore l'industrie française.

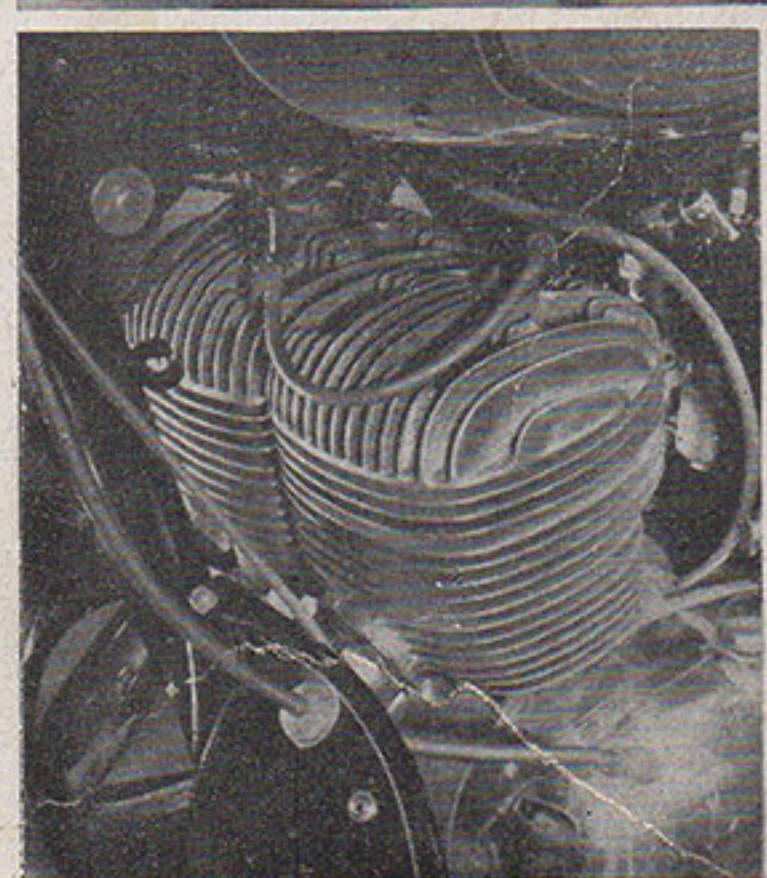
MODÈLE 256 TC 4

195.000 Fr.

MODÈLE 256 TC 4 E
avec carter de chaîne

215.000 Fr.

VENTE A CRÉDIT
aux conditions les plus libérales
Consultez nos agents



QUI VEUT LA QUALITÉ CHOISIT

Peugeot

Documentation sur demande à CYCLES PEUGEOT - BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)