

N° 173 - 15 JUIN 1956

9^e ANNÉE

REVUE BIMENSUELLE

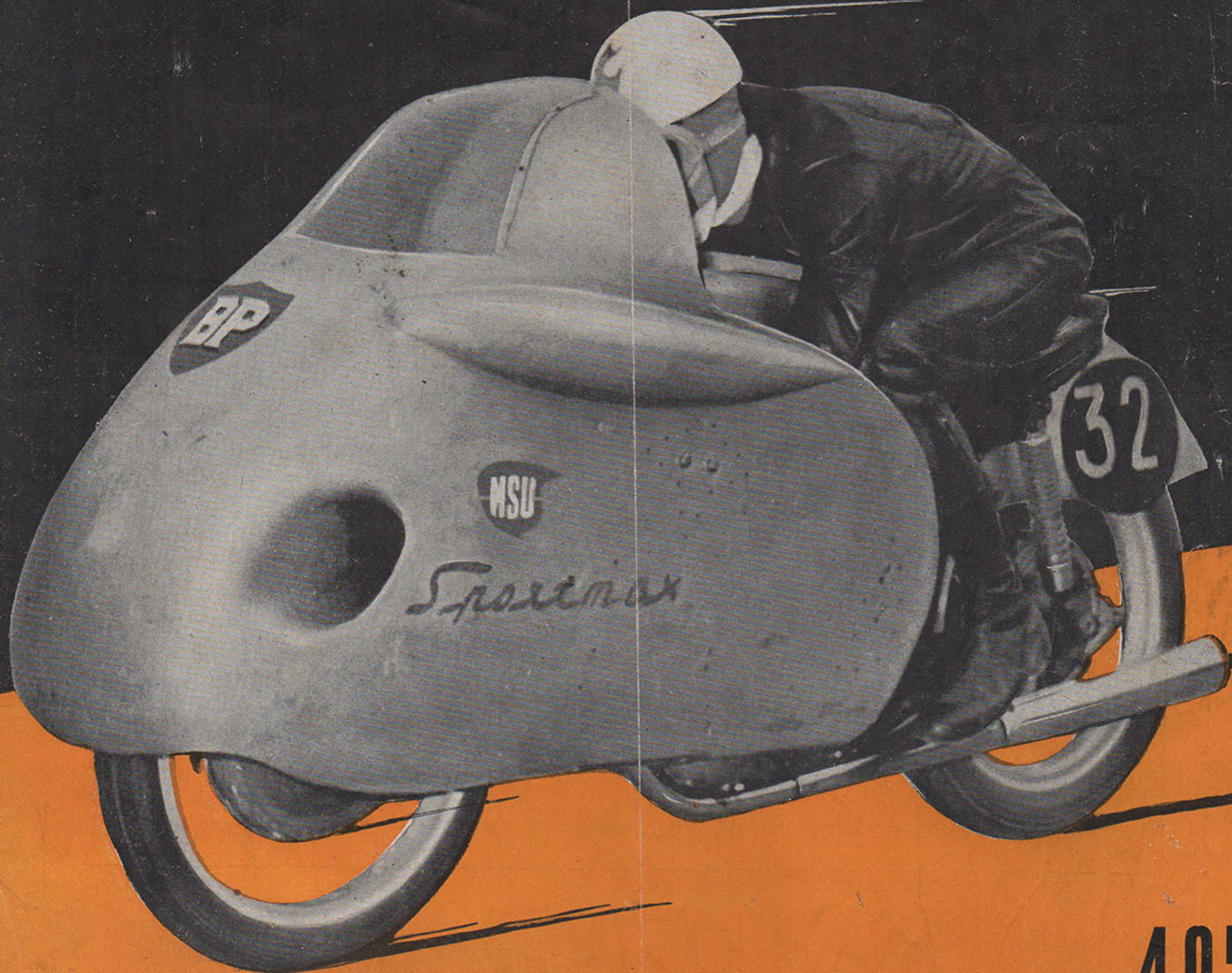
DIR. : MAX ENDERS

AD^r : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS

MOTOCYCLES *et Scooters*

**190 km.
DANS L'HEURE !**



40^F

ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55

.....

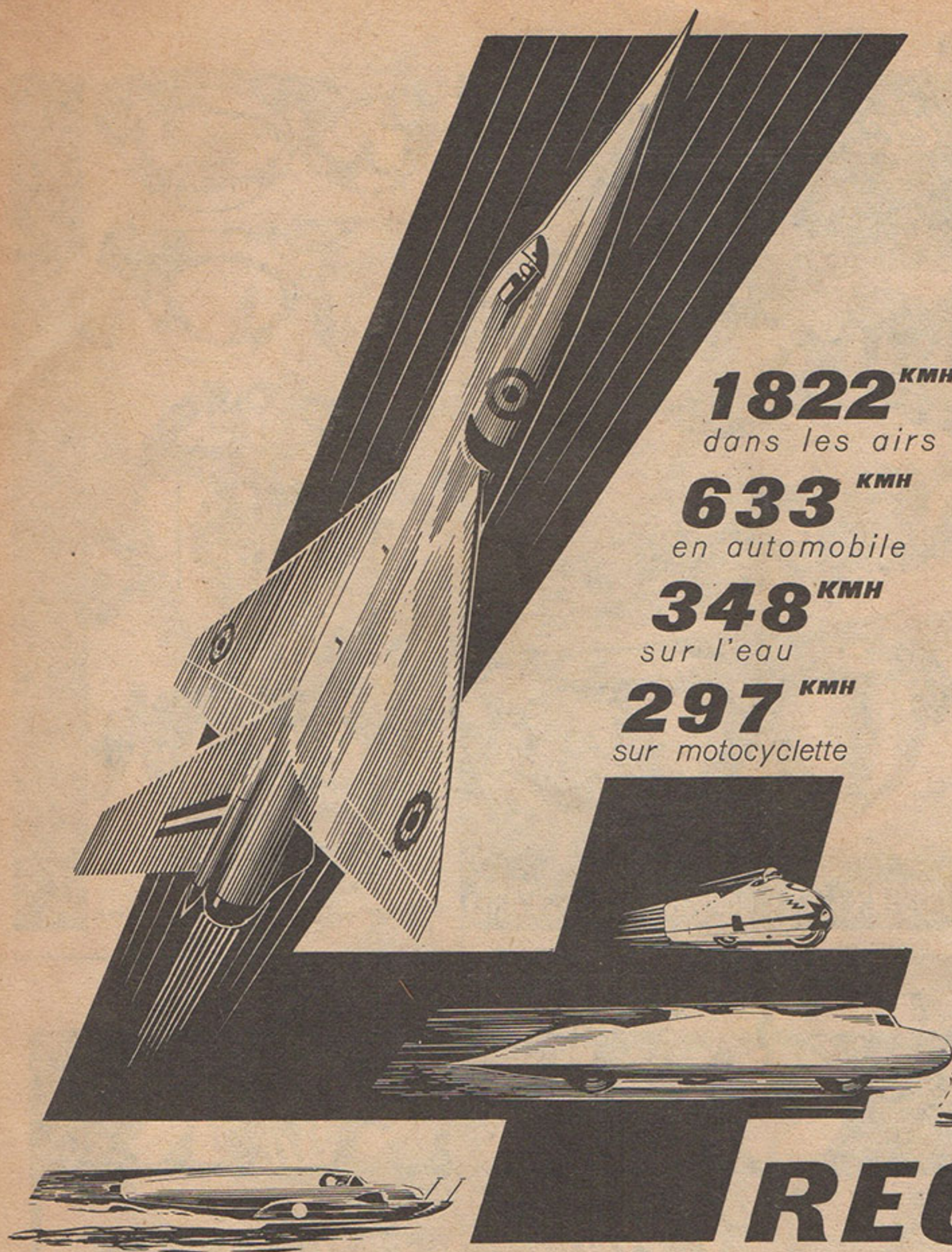
Nos

- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator ».
- 94 Scooter Lambretta (épuisé).
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa (épuisé).
- 97 125 Gnome-et-Rhône R.4.
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G.S. ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C.
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport ».
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler.
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C.
- 131 250 Peugeot.
- 132 500 Norton « Daytona ».

Nos

- 136 Voiturette Inter ; 125 Ydral A.J.55.
- 137 500 B.M.W. R.51-3.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling (épuisé).
- 141 250 Terrot O.S.S.D.
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3.
- 146 350 Motobécane ; Mobyette « Moby-matic ».
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star » ; 125 Automoto A.M.C.
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien.
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera.
- 150 125 Terrot.
- 152 350 Maïco.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 162 B.M.W. R. 50 ; Puch 250 S.G.
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai routier B.M.W. R. 50.
- 165 175 Gnome-et-Rhône.

ENVOI CONTRE TROIS TIMBRES A 15 FRANCS PAR NUMÉRO



1822^{KMH}

dans les airs

633^{KMH}

en automobile

348^{KMH}

sur l'eau

297^{KMH}

sur motocyclette

DERNIÈRE HEURE

Pierre et Georges **MONNERET**

pulvérisent 8 records mondiaux
dont celui de l'heure

190 km 400

sur une N.S.U. 250^{cm³} équipée par

KL.G

**RECORDS
MONDIAUX**

de vitesse absolue

Une Seule marque

KL.G



La meilleure bougie du monde!

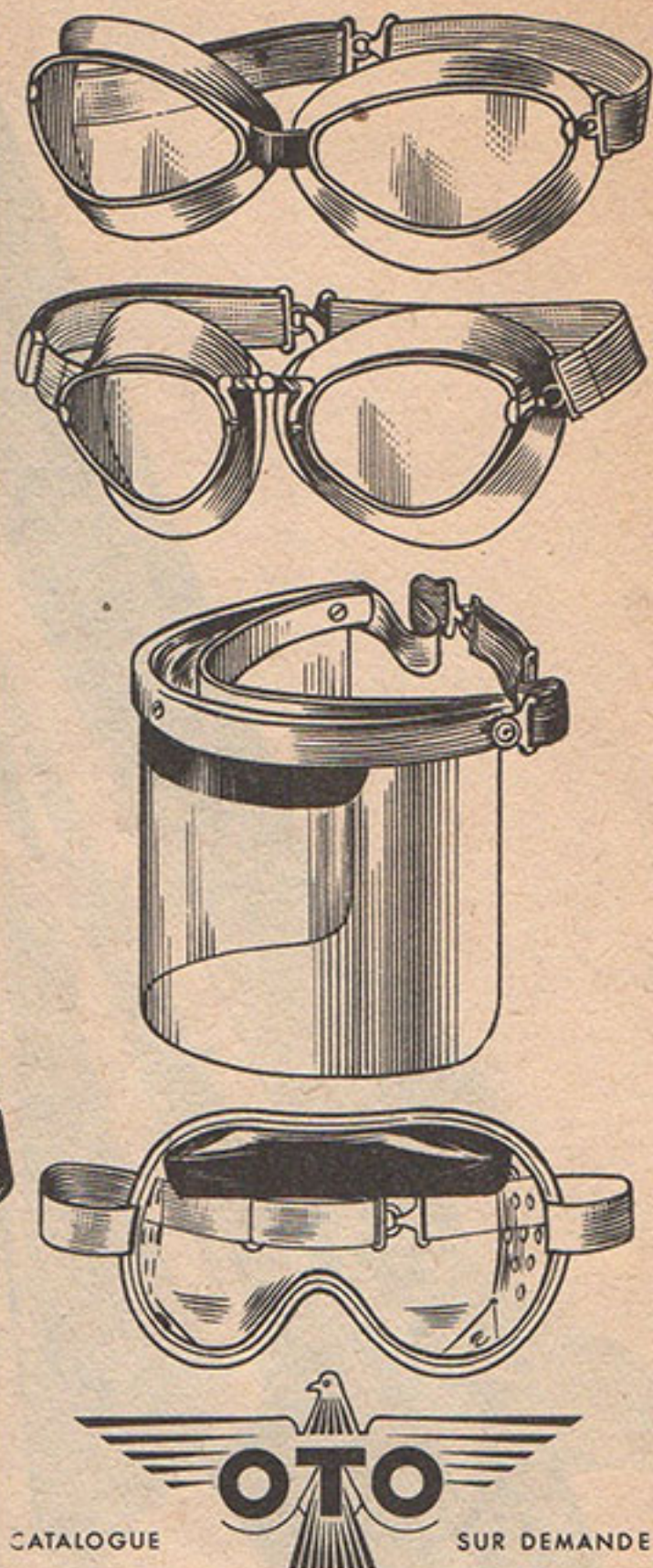
Demandez le Guide d'Allumage à **KL.G**, 177, Bd de la République à ST-CLOUD (s. & o.)

René
Ravo

*protection et sécurité
totales*



SPECIALISTE EN OPTIQUE DEPUIS 1875
TOUTES NOS LUNETTES ET MASQUES
SONT ETUDIÉS POUR RÉPONDRE AUX
EXIGENCES DES UTILISATEURS
(Tourisme ou compétition)



CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS

CATALOGUE

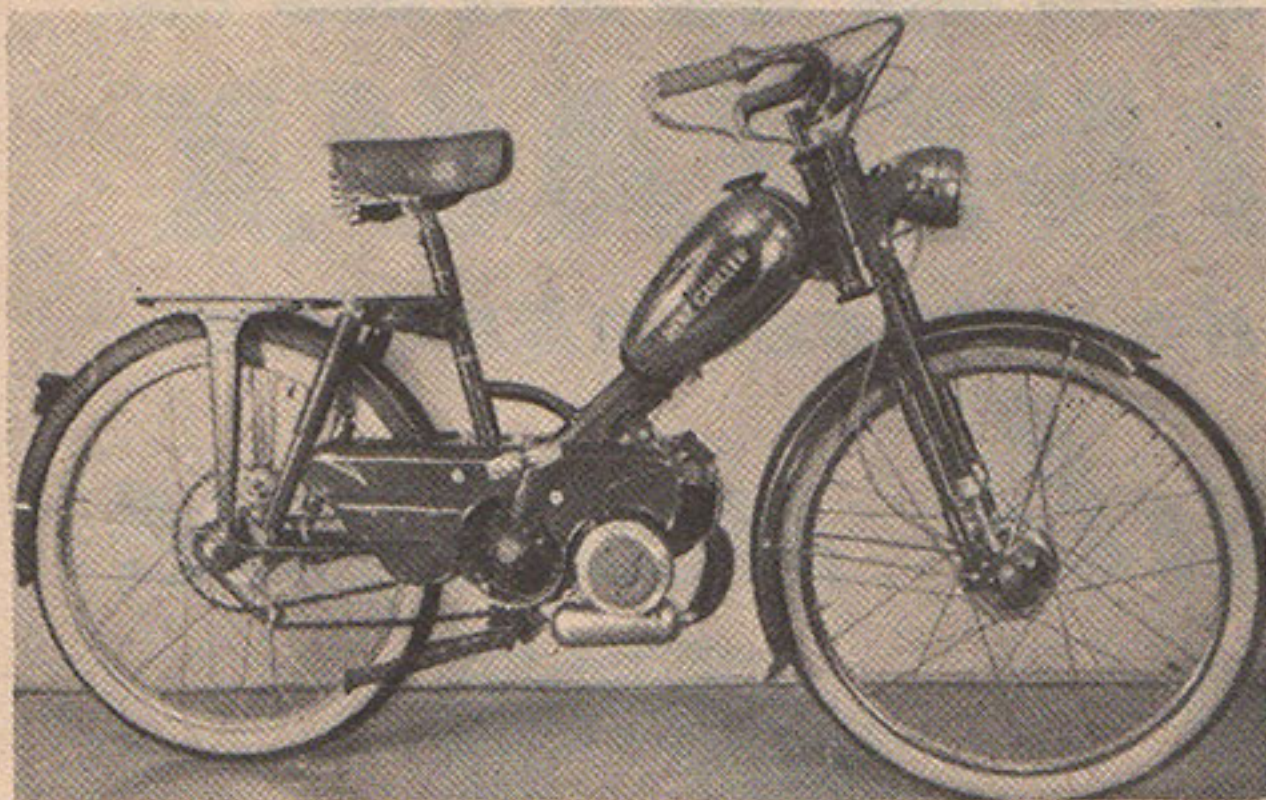


SUR DEMANDE

S.P.P.

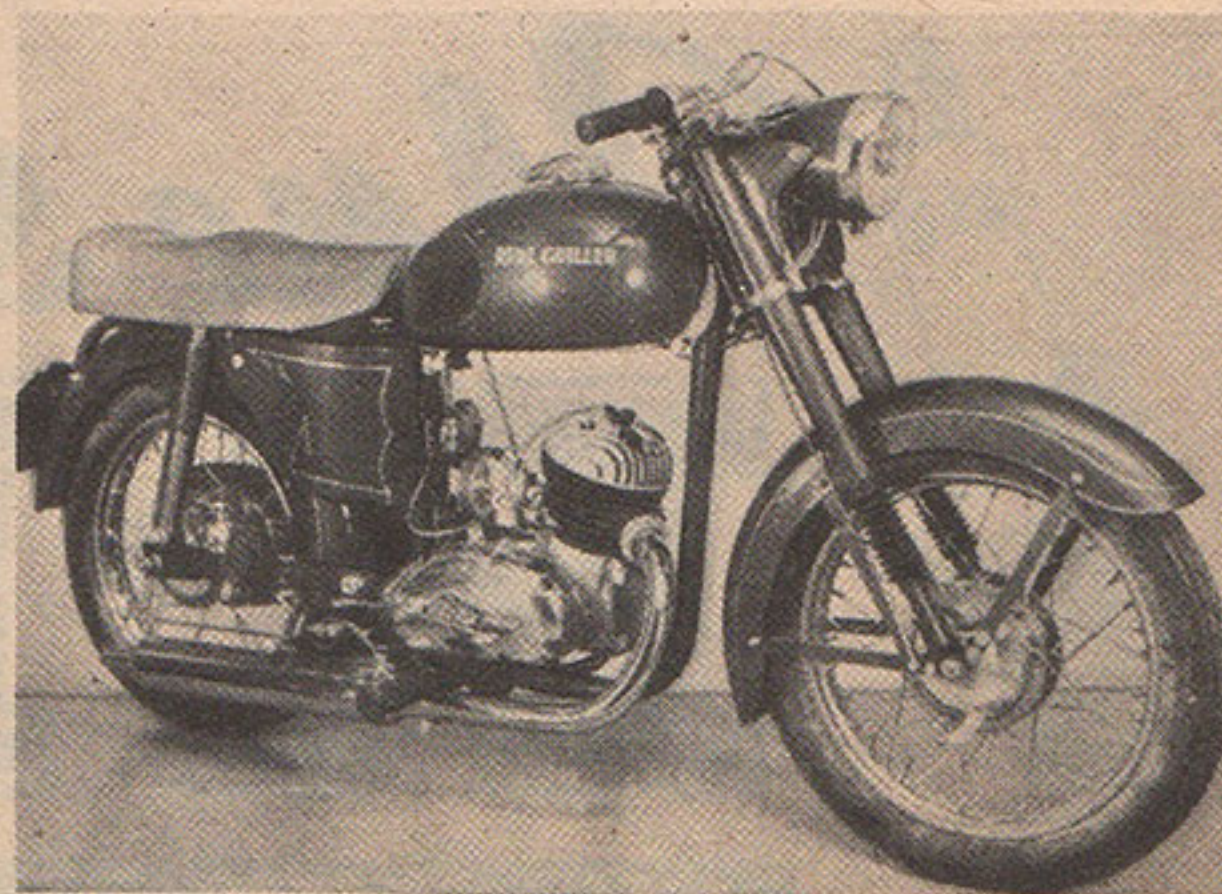
MOTOS ET CYCLOMOTEURS

RENÉ GUILLER



VÉLOMOTEUR "MONTE-CARLO"
Biplace
Avec une seule selle

CYCLOMOTEUR R.G. 37 L O.S
Moteur "LAVALETTE-BOSCH"
Suspension AR oscillante

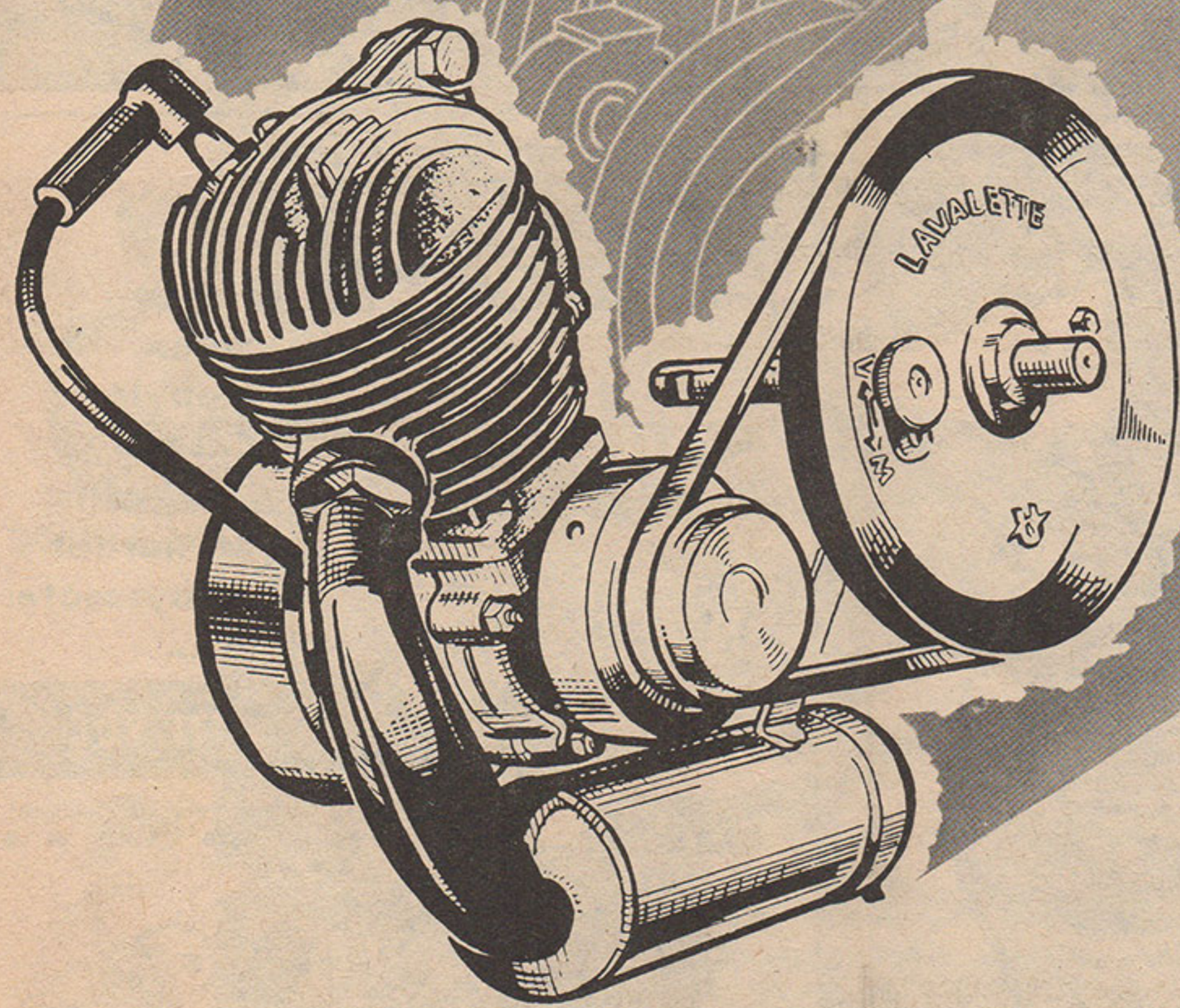


ET^S RENÉ GUILLER - 1, PLACE DU PUY-LA-VAU - FONTENAY-LE-COMTE - VENDEE

AML 50

MOTEUR 1 CV 8 AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

*S'impose pour
votre cyclomoteur*

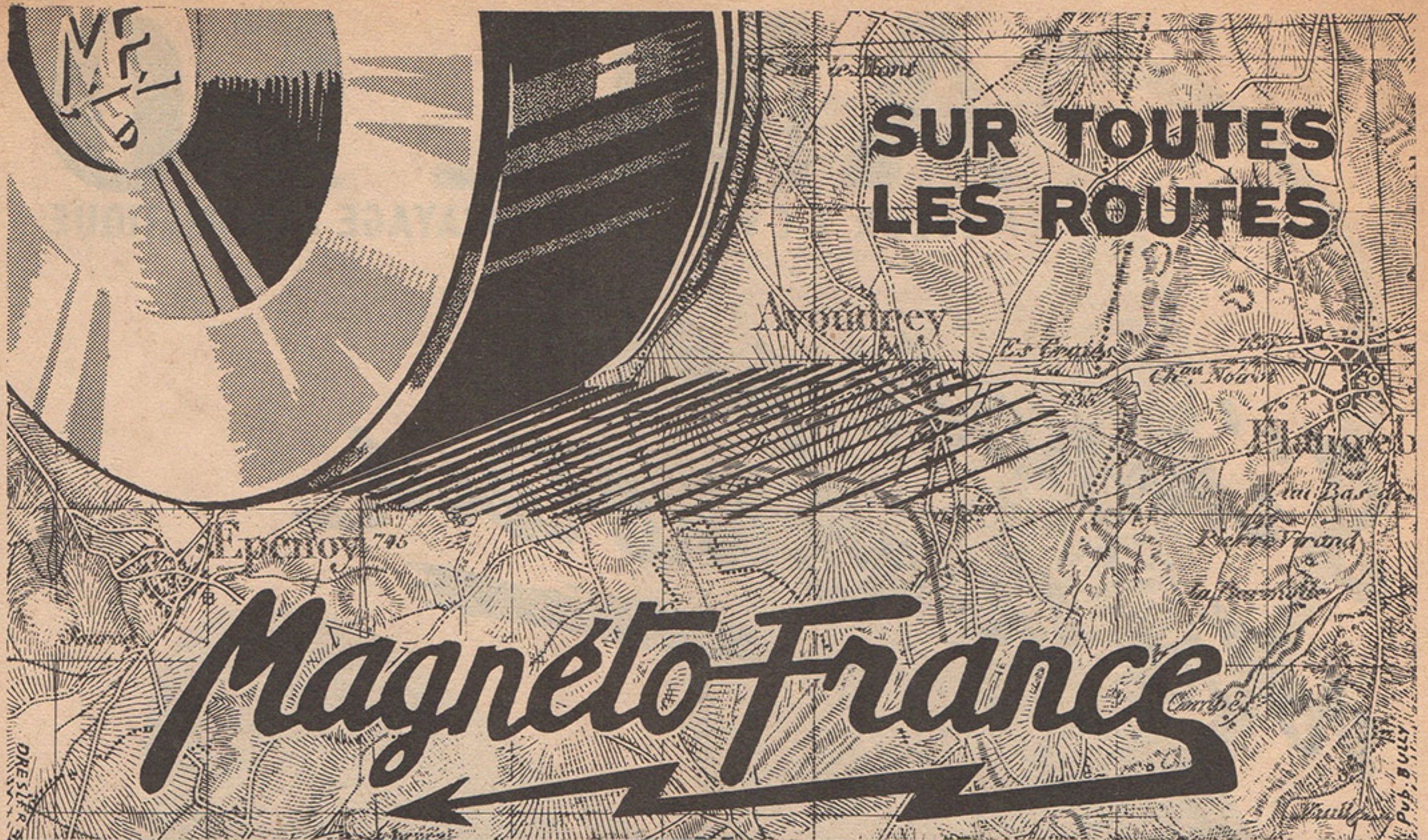


Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSE



A. C. LAVALETTE

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

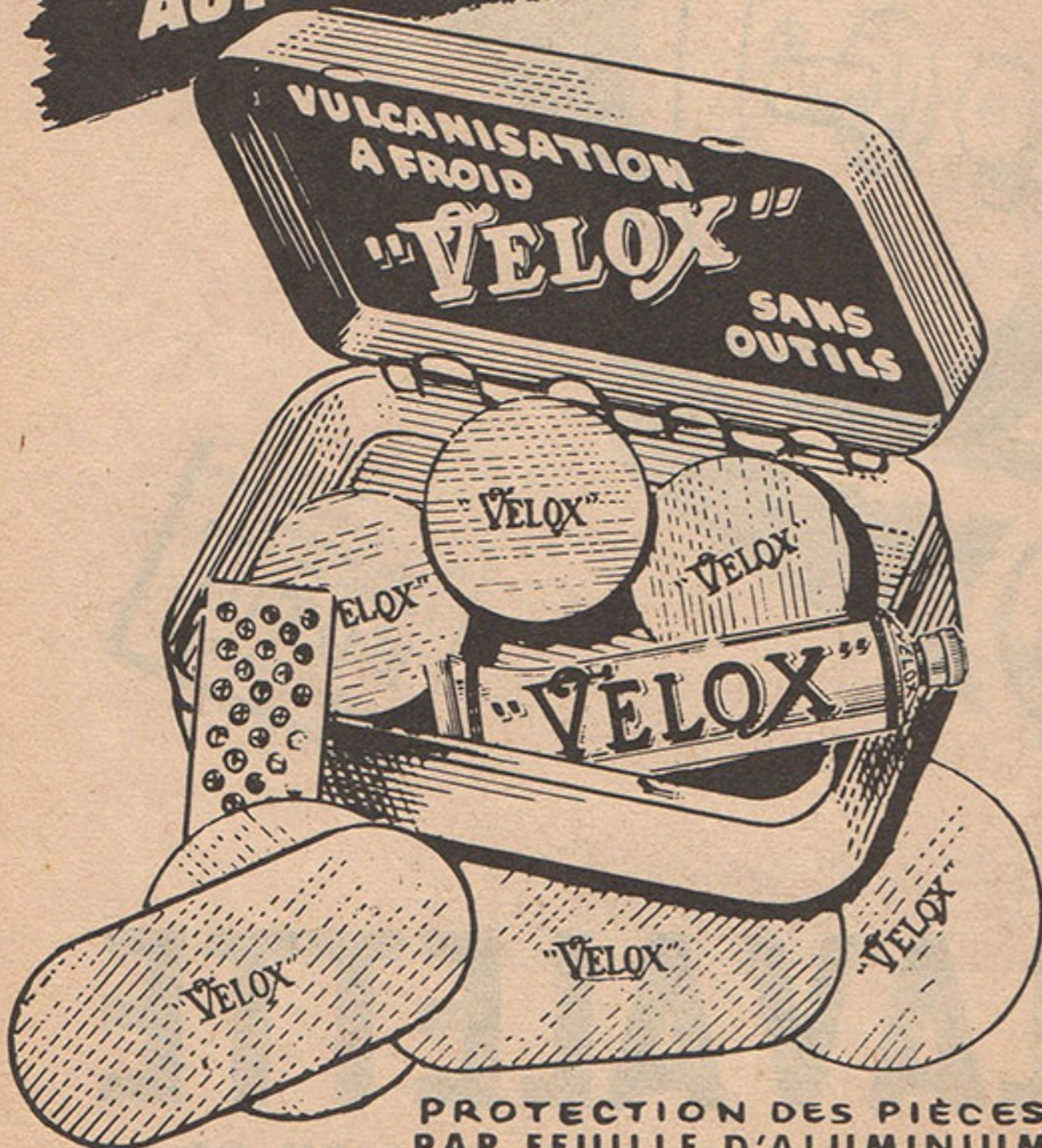


SIÈGE SOCIAL USINES & BUREAUX
93 ROUTE D'HEYRIEUX TÉL. PA 25-61 (3 lig.)

LYON

MAGASINS DE VENTE A PARIS
42 RUE BRUNEL (17^e) TÉL. ETO 45-00

**NOUVELLES PIÈCES A BORDS MINCES
AUTOVULCANISANTES**



PROTECTION DES PIÈCES
PAR FEUILLE D'ALUMINIUM

Sur votre cyclomoteur
Sur votre scooter...

Solex
Mobyette
Casenave
Lambretta
Bernardet
Mobyscooter
etc...

monster

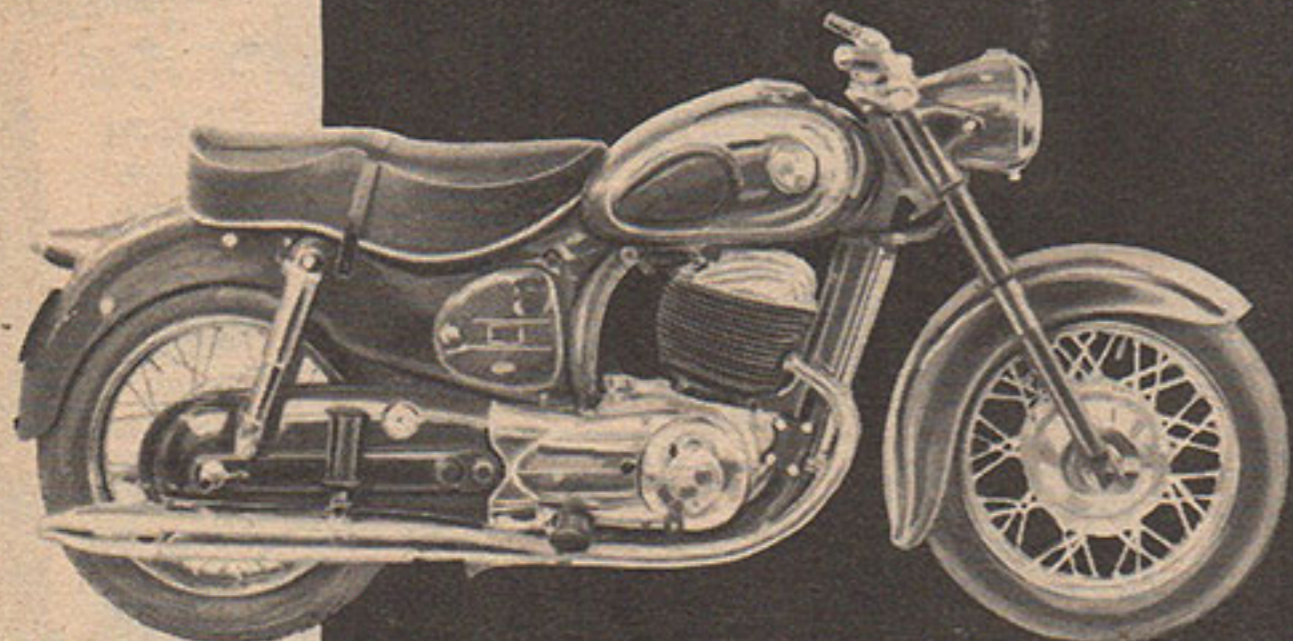
le bouchon ANTI-VOL



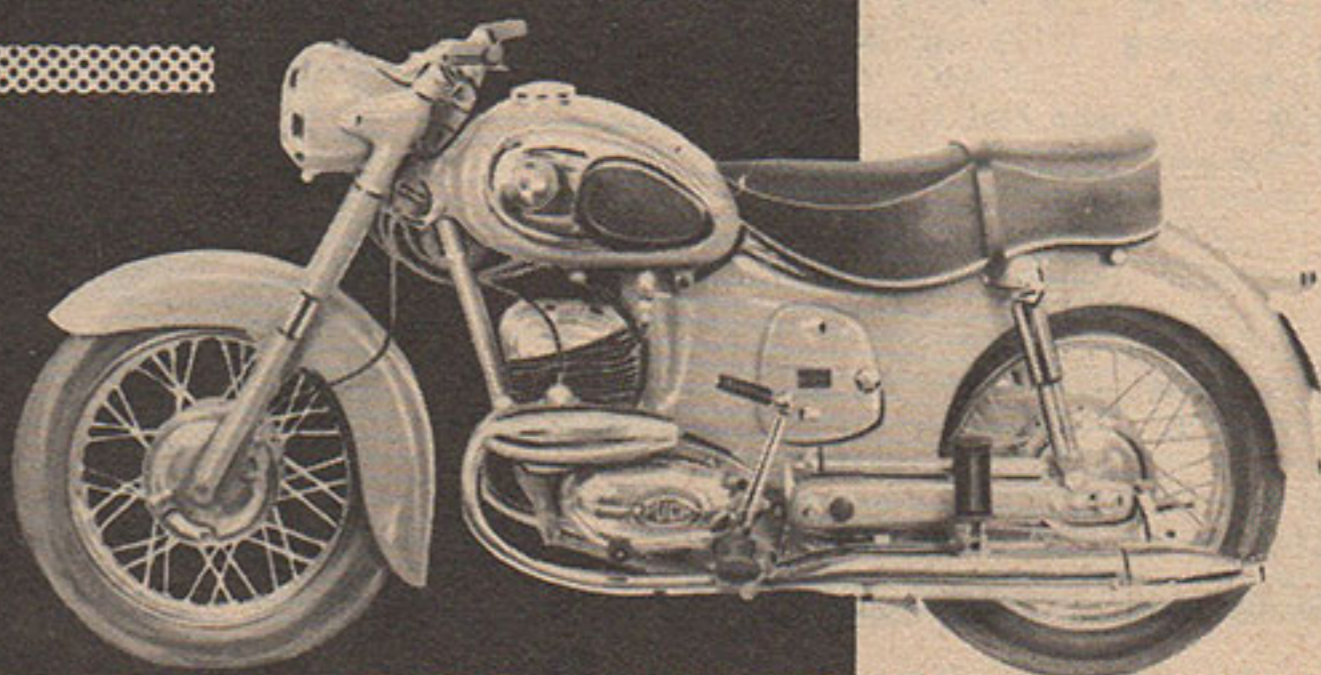
Seul garanti contre les souillures,
le vol de votre essence et de
votre bouchon.

ETS JOURNÉE 69, rue Parmentier, BEZONS (S.-&-O.) - ARG. 70-15

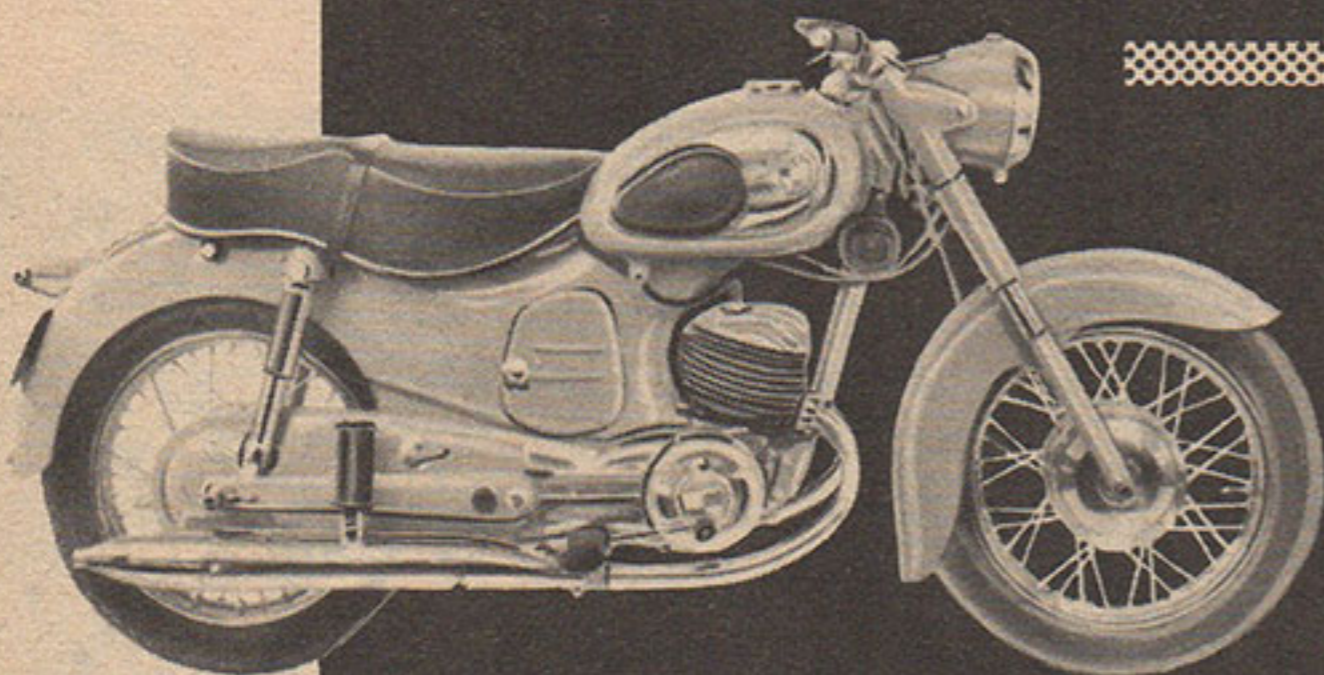
roulez "PUCH"



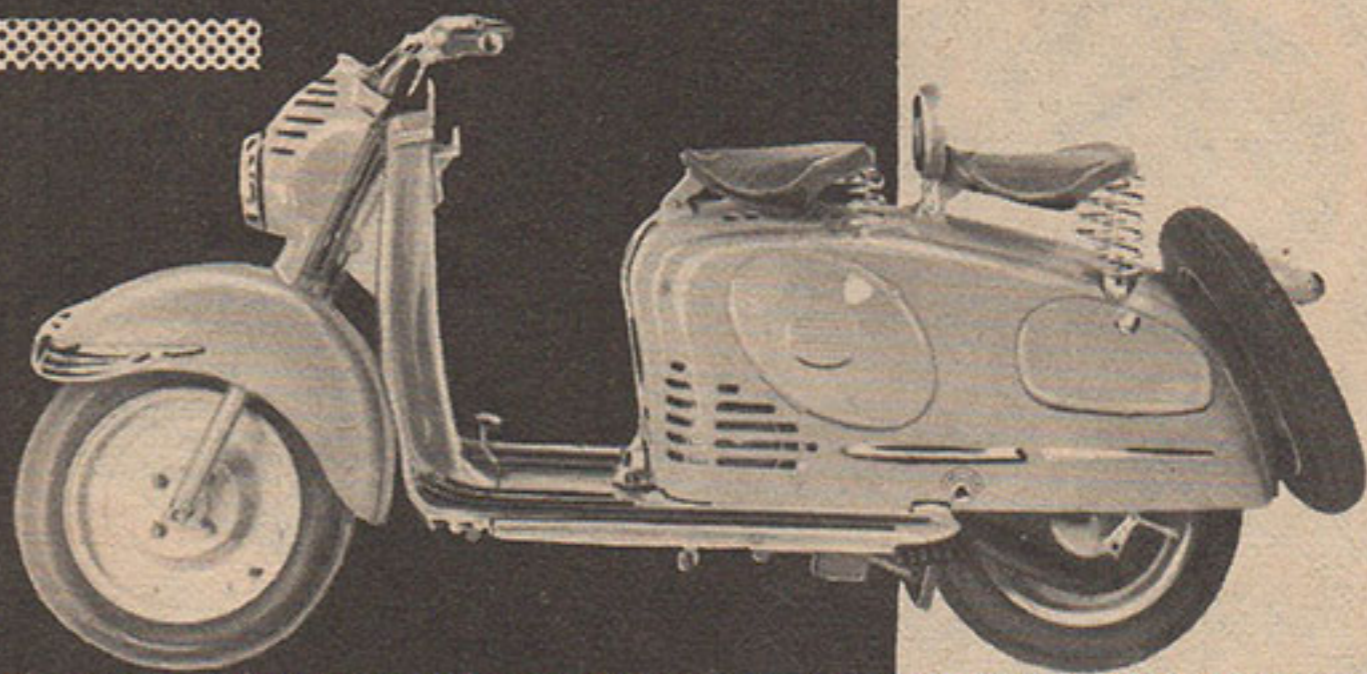
250
SG. SGS.



175
SV. SVS



125
SV.



125
RL. RLA

SCOOTER



ENGLEBERT

ÉQUIPE PUCH EN EXCLUSIVITÉ

**HUILES
LABO**

COSMOS-PUBLICITÉ.

ETS PIERRE HUMBLLOT

CONCESSIONNAIRE GÉNÉRAL FRANCE ET COLONIES
79-81, RUE DU FAUBOURG S^t-JACQUES, PARIS XIV^e
TÉL.: POR. 60-33 ALGER - 28 RUE HOCHÉ

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

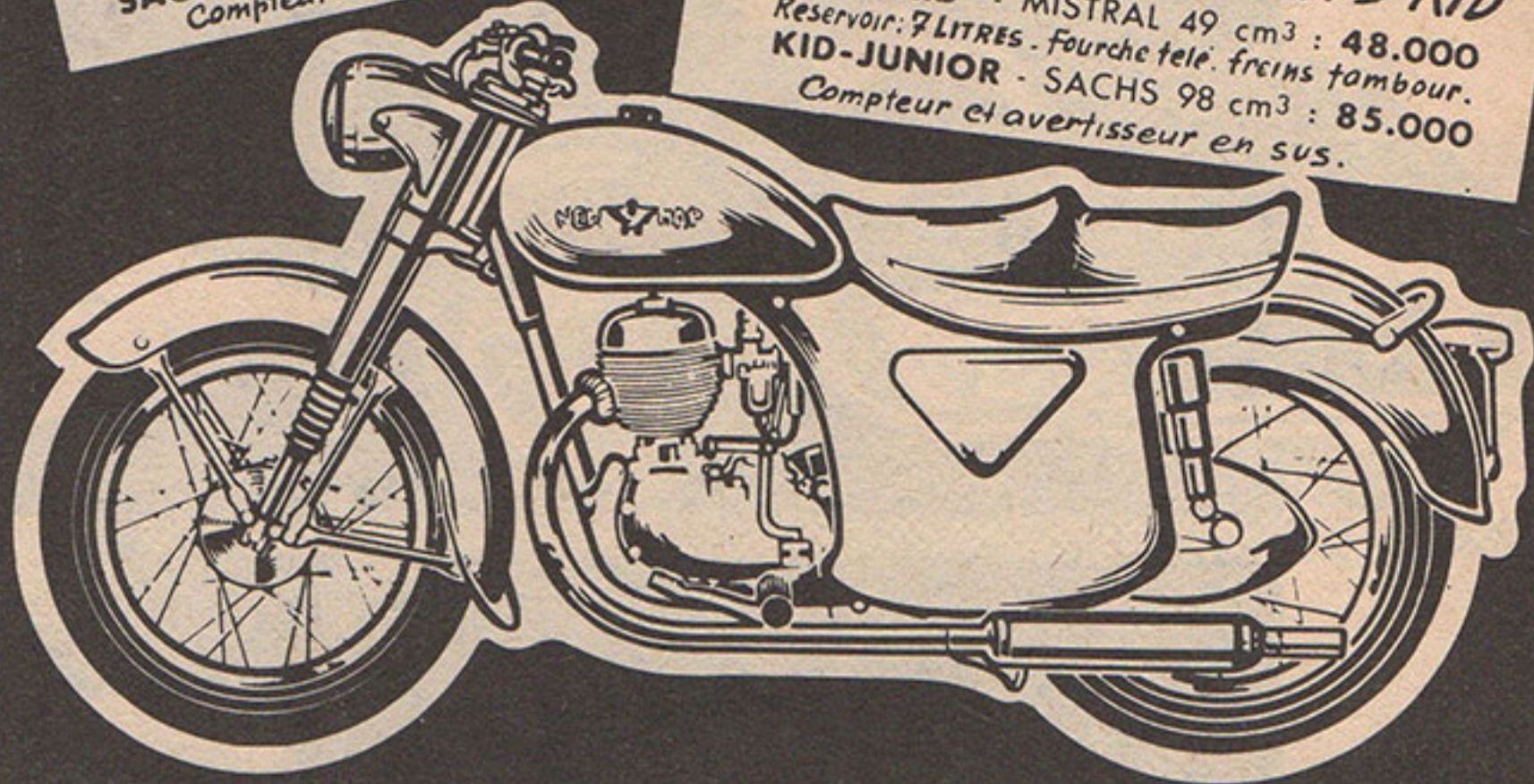
PRINCIPAUX AGENTS

Agen : DULOUARD 107, Cours Victor-Hugo
 Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
 Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières
 Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont
 Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran
 Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
 Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
 » BARON 181, Rue Pasteur
 Arles : CORREARD 26, Bd des Lices
 Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon
 Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont
 Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baifer
 Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet
 Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles
 Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis
 Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon
 Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean-Jaurès
 Briançon : ROUX fils Rue Centrale
 Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard
 Cavillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air
 Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat
 Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St-Luc
 Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta
 Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville
 Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue
 Clermont-F : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude
 Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy
 Dole : BULLE 31, Rue Pointelin
 Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra
 Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet
 Issoudun : LEGER Rue Pierre Brossolette
 Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle
 La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis
 La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin
 Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand
 » MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle
 Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or
 Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L. Blanc
 Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

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

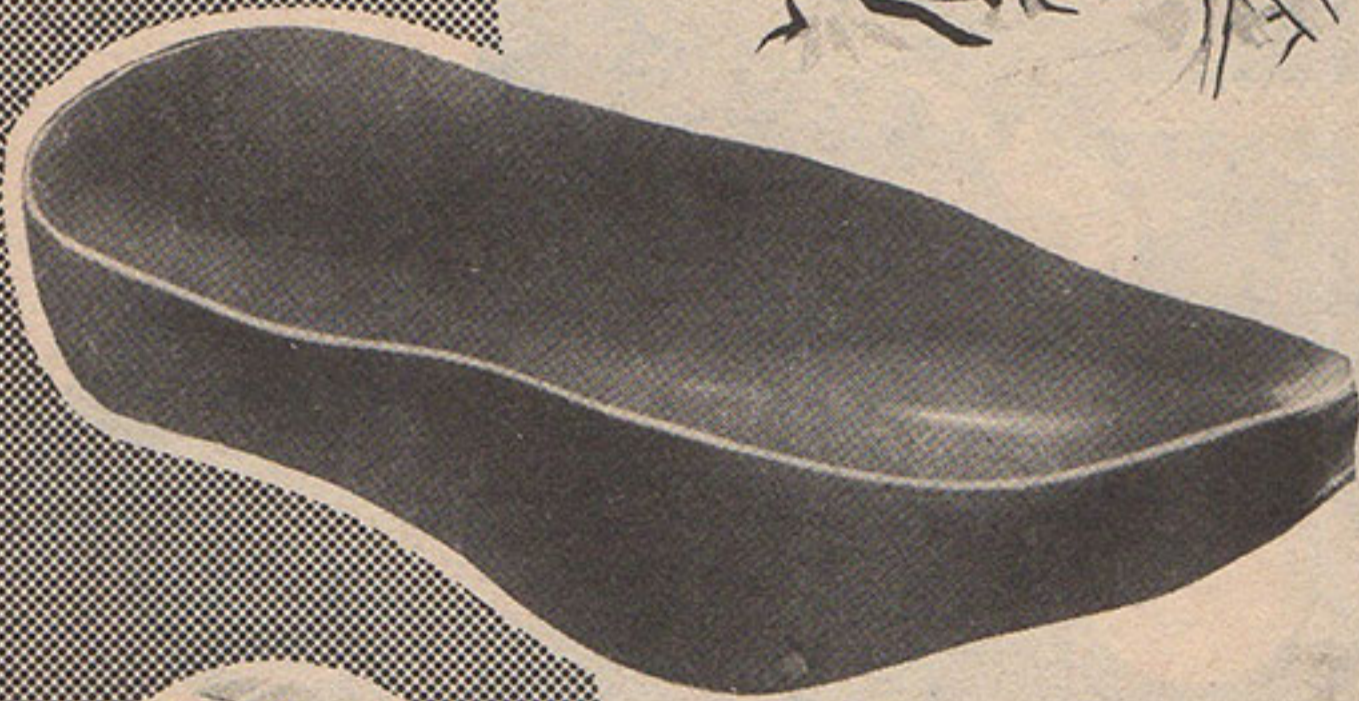
Ses cyclomoteurs "KID"
 BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
 Réservoir: 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.
 KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
 Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne LYON

Magasin de Paris, 30, rue de Charenton, 30, PARIS-BASTILLE

le COUPLE uni ...



...utilise la "BIPLACE"



Réglage de la Suspension

MERAT

MERAT & C^{ie} - SURESNES (SEINE)

TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18

SUPER DISSOLUTION
 VULCANISANTE

DISSOPLAST
 EN

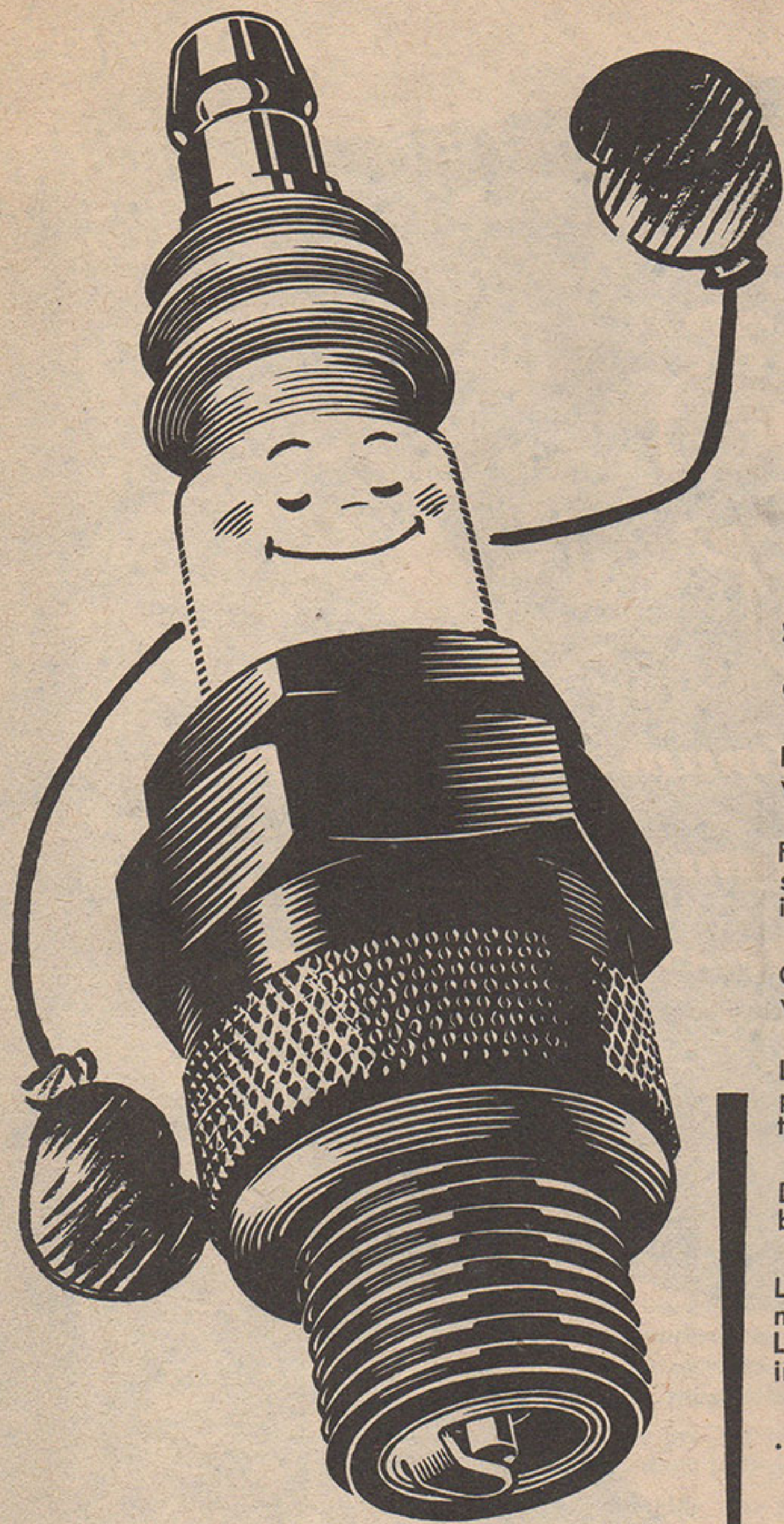
CAPSULES PLASTIQUES

SAISIR
 LA CAPSULE
 PAR LE COTÉ EFFILÉ



PERCER
 DU COTÉ OPPOSÉ
 A L'AIDE DE
 L'ÉPINGLE

1 CAPSULE PAR RÉPARATION



*Jamais
K.O*

**Sur votre machine, à plein régime,
ça chauffe dur... et ça vibre !**

Il vous faut une bougie qui "supporte le choc" victorieusement.

FLOQUET sait très bien que les questions d'allumage sur les motos, c'est "infernale", mais sportivement il s'y est toujours attaqué.

Cette fois encore, il a pensé à vous. Il a fait pour vous la **nouvelle bougie ROSE super étincelle**.

La nouvelle céramique rose de l'isolant synrubis permet une évacuation rapide des calories et supporte tous les chocs thermiques.

De cette façon les électrodes chauffent peu et s'usent beaucoup moins vite.

La robustesse de la bougie a été augmentée grâce à un nouveau mode d'accouplement de l'isolant et du culot. La nouvelle bougie Rose FLOQUET est pratiquement incassable.

...et avec FLOQUET pas de perle,
pas d'auto-allumage.

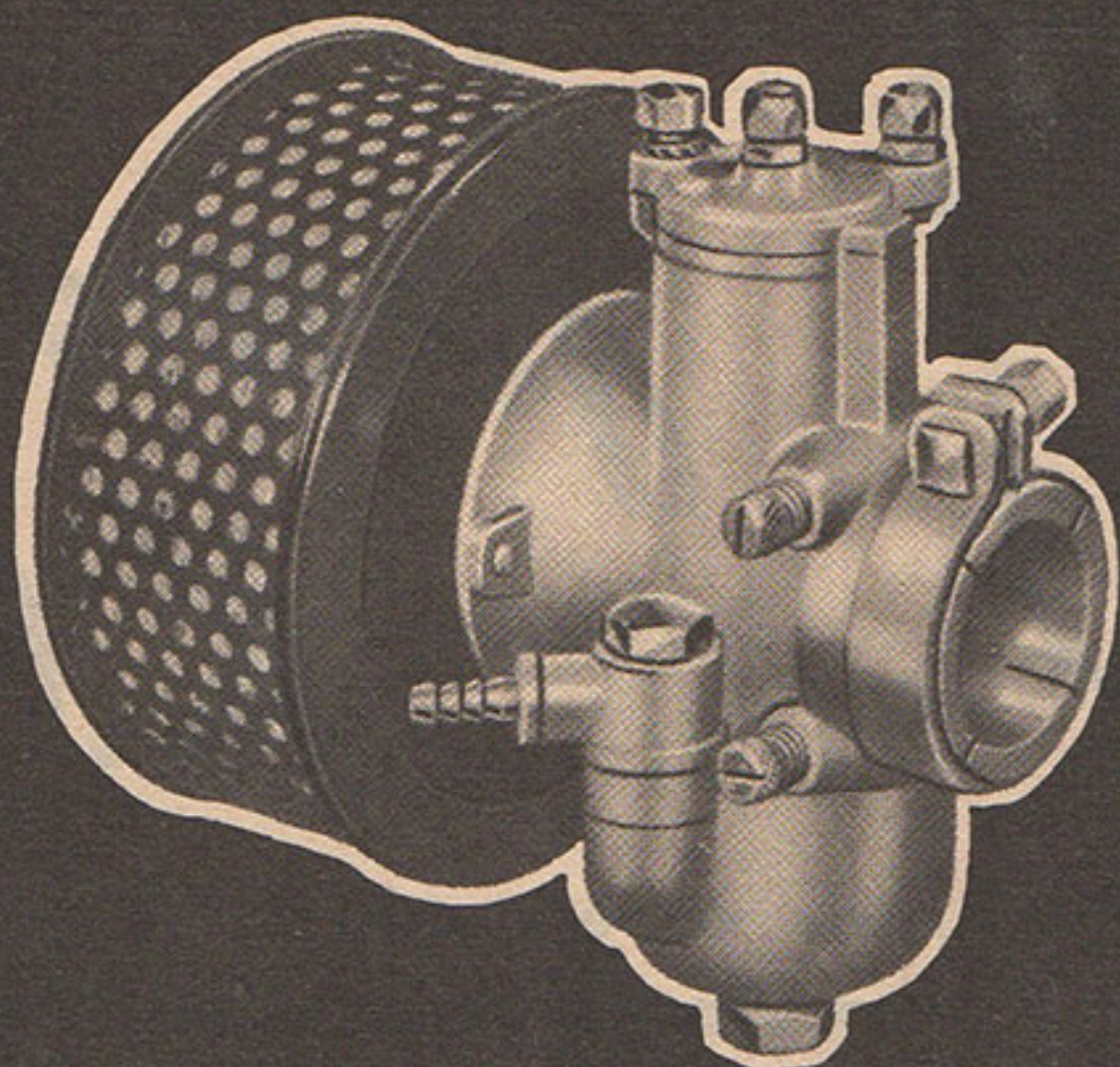
Dites-le à vos amis !

bougie ROSE Super étincelle

Bougie Rose
Série 101 : 385 F

FLOQUET
la bougie dynamique

MAUBEN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36^{bis}, RUE GUERSANT - PARIS-17^e

A U S O M M A I R E :



P. Monneret, sur N.S.U. « Sportmax », nouveau recordman de l'heure en catégorie 250 (voir p. 29).

★ Échos	12	★ Circuit de Hockenheim	36
★ Notre essai : la 600 cm ³ Norton « 99 »	18	★ Derrière le compteur	42
★ La Côte et son soleil.	22	★ Moto-ball	44
★ Giro d'Italia	30	★ Sport-Digest	46

9^e ANNÉE

N° 173

15 JUIN 1956

MOTOCYCLES

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

Passez
la
monnaie

Quand, du haut de sa tribune, un parlementaire proclame : « Mon Gouvernement et moi-même, soucieux de poursuivre notre effort, nous décidons de nous imposer tous les sacrifices pour... etc., etc. », traduisez que son effort et ses sacrifices consisteront à venir puiser dans nos propres poches l'argent qui manque dans celles du voisin.

Ainsi fut fait avec la supertaxe sur les automobiles, en faveur du fonds de solidarité dont nous ne discutons pas l'intérêt.

Nous en avons parlé récemment, pour nous étonner, en sourdine, que nos motos ne soient pas dans le coup.

Etonnement passager : si nos députés nous avaient oubliés, ceux qu'on appelait autrefois nos sénateurs, ou, irrévérencieusement, les vieilles barbes, se sont révélés beaucoup plus futés ; ils nous ont bien découverts, eux, et ont suggéré qu'une taxe frappe également nos modestes machines déjà si magistralement étrillées par les assurances.

Qu'advient-il de ce projet ? sera-t-il enterré ou, suivant le jargon politique, entériné ? de toutes façons, l'idée est dans l'air et puisqu'il s'agit de faire rentrer des sous...

Nous serons donc comblés, car cet impôt s'ajoutera au prix de la licence de conduite, dont on parle beaucoup aussi en ce moment.

Assurance, surtaxe, licence, trois occasions de dépenser notre argent ou, plutôt, de l'économiser, car, devant ces frais imprévus, nombre d'entre nous renonceront à ce mode de locomotion jusqu'alors économique.

Tant mieux pour les « transports-en-commun » !

Quant à notre industrie motocycliste, jusqu'alors prospère, pour elle et pour le pays, mais déjà éprouvée par les événements actuels, adienne que pourra ! La productivité, dont les théoriciens nous ont rebattu les oreilles, nous vaudra méventes et chômages. Qu'importe ! on verra plus tard à voter d'autres taxes pour conjurer ces deux fléaux.

Max Enders



12 morts, 11 départements !

D'après la Prévention routière, après renseignements communiqués par le ministère de l'Intérieur et de la Défense nationale, les 12 accidents mortels de la journée dite « sans accident » ont été constatés dans les 11 départements suivants :

Calvados (qui vient en tête avec deux morts), puis, avec une seule victime : Aveyron, Haute-Garonne, Ille-et-Vilaine, Loire, Meurthe-et-Moselle, Pas-de-Calais, Hautes-Pyrénées, Haute-Savoie, Seine-et-Oise, Vosges.

On remarque que la Seine est hors de cause malgré une circulation intense ce jour-là (6 mai), puisque, rien que sur l'autoroute de l'Ouest, on a enregistré en 24 heures le passage record pour 1956 de 45.800 véhicules.

La Journée sans accident.

Parmi les rares accidents graves, signalés au cours de cette journée, serait, celui, paraît-il, à l'actif d'un motocycliste du Pas-de-Calais et le fait a naturellement été signalé dans la Grande Presse ; les motos n'en font jamais d'autres et la culpabilité de leurs conducteurs est toujours évidente, même dans le cas présent où le motar en question a été, en pleine route, renversé par une génisse en divagation.

N'est-ce pas faire preuve d'une inconscience inexcusable que de circuler sur des routes fréquentées par les vaches ?

Le Stylophot, un appareil de poche.

Parmi les appareils les moins encombrants le Stylophot est l'un des plus réduits, puisque comme son nom l'indique, il n'est guère plus gros qu'un stylo ; il comporte d'ailleurs comme lui une agrafe qui le maintient fixé à la poche, toujours à portée de la main.

Cet appareil utilise le film cinéma de 16 mm en chargeurs, noir ou couleur de 18 poses. Pour la couleur, il est particulièrement avantageux, les 18 vues, développement compris, ne revenant en tout qu'à 540 francs.

Toujours prêt, il sera d'un grand secours en cas d'accident pour prendre les vues à l'appui du constat. Le prix du Stylophot est abordable : 4.500 francs ; les vues peuvent être examinées directement grâce à la visionneuse visophot (prix 600 francs) ou par projection sur écran. C'est une production française SECAM.

Bibliographie.

« Temple Press Ltd » annonce la quatrième édition du *Motor Cycling Road Test*, belle brochure d'une soixantaine de pages reproduisant, en condensé, les principaux essais publiés dans la revue au cours de l'année.

Cette nouvelle édition contient 29 essais de motos de toutes cylindrées et de diverses origines (solo et side car) et également de quelques cyclecars. Le prix de cet ouvrage est d'environ 250 fr.

La moto Guzzi

nous a fait parvenir une luxueuse plaquette magnifiquement illustrée en noir et en couleurs, principalement consacrée à ses œuvres sociales et aux diverses activités sportives des clubs qu'elle a fondés pour son personnel. Belles cités ouvrières, éducation de l'enfance, écoles d'apprentissage et professionnelles ; rowing, football, cyclisme, ski et naturellement motocyclisme... sont pratiqués par d'excellentes équipes... toute une vie familiale, bien organisée dans un cadre magnifique autour d'une usine modèle au nom prestigieux.

Pas de participation française au rallye des centaures.

Le Comité d'organisation du deuxième rallye français nous informe que cette manifestation est annulée.

Cette concentration devait se dérouler à Lyon le 17 juin prochain, mais les circonstances ne permettant pas de lui donner toute l'ampleur prévue, les organisations ont préféré s'abstenir.

Essence ! Des prix et des taxes.

Le *Parisien Libéré* a publié dans son numéro du 17 mai un tableau indiquant les prix auxquels aurait pu être vendue l'essence entre 1949 et 1955, toutes taxes déduites et la progression de ces taxes au cours des mêmes années. Voici les chiffres respectifs dans leur sobre élocution.

	Essence sans taxes	Taxes seules
1949.....	18,99	24,42
1950.....	20,81	25,39
1951.....	22,01	33,29
1952.....	22,14	37,71
1953.....	21,47	40,13
1954.....	19,49	44,61
1955.....	19,48	44,62

Dites donc, plus l'essence baisse, plus les taxes augmentent, ce qui réalise ou même dépasse ce qu'en mécanique on appelle le niveau constant.

Les salons.

Déjà annoncé, le 3^e Salon du Cycle et du Motocycle de Francfort ouvrira ses portes, à peine fermées celles de notre propre Salon à la Porte de Versailles.

Le nôtre en effet aura lieu comme chaque année à partir du premier jeudi d'octobre et durera 10 jours soit du 4 au 14 octobre, tandis que celui de Francfort se déroulera entre les 21 et 28 du même mois.

Cette exposition internationale est prévue non seulement pour les cycles et motos mais pour tous leurs équipements, organes et accessoires.

Garages pour motos !

Nos lecteurs de Paris et des grands centres nous ont maintes fois fait part des difficultés qu'ils rencontraient pour obtenir des garagistes une place pour leurs deux-roues.

Y aurait-il quelque chose de changé ? En tout cas ce serait un commencement... nous avons en effet remarqué sur la façade d'un grand garage automobile, proche de nos bureaux, une ample banderole annonçant des places disponibles pour motos, vélomoteurs, scooters, etc. Reste à savoir si cet exemple sera suivi.

Lumière jaune obligatoire pour les cyclomoteurs à partir du 1^{er} juillet 1956.

Suivant le décret paru au *J.O.* du 13 septembre 1955, la lumière jaune pour les projecteurs de cycles et cyclomoteurs sera obligatoire à partir du 1^{er} juillet 1956.

Il reste donc environ un mois aux usagers pour se mettre en règle et éviter les contraventions.

Les ampoules jaunes doivent être conformes aux normes légales, et il est interdit d'employer des écrans colorés ou tout autre artifice.

Nos deuils.

Nous avons appris avec peine la mort tragique de René Carré, pilote Monet-Goyon, et membre de l'U.S. Métro.

Au guidon d'une moto de marque étrangère, revenant d'une visite qu'il avait faite aux usines de Mâcon, le vendredi 18 mai, il a été victime, à 15 km de Paris, sur la nationale 7, d'un accident dont les causes sont encore mal définies.

La disparition prématurée de René Carré consterne tous ceux qui l'ont connu et qui ont apprécié sa gentillesse, sa sportivité et sa classe au cours des innombrables épreuves auxquelles il a toujours participé avec succès.

Il laisse dans la douleur, une femme et deux jeunes gens.



Deux épreuves-sprint en Angleterre.

Nous vous avons déjà entretenu de ces sympathiques épreuves exclusivement sportives puisque aucun prix ne vient récompenser les concurrents. La première de ces épreuves eut lieu à Ramsgate, dans le Kent. On est en droit de se demander quels progrès ont été accomplis en ce qui concerne l'accélération puisque les catégories 350 et 650 furent remportées par des machines d'avant 1931! Ceci reflète bien la technique actuelle, vitesses maximum et de croisière élevées au détriment des chevaux « en bas » et de la souplesse du moteur.

Cette épreuve organisée par le Sunbeam Club se courait sur le quart de mile (402,33 m) départ arrêté. Avant de poursuivre signalons, pour donner une base de comparaison par les chiffres, qu'une 600 B.M.W. R-69 ou une 650 Triumph T.110 avec le braquet d'origine, soulignons-le, est capable de parcourir cette distance en environ 15". En 150, O'Rourke sur M.V. bat Dakin sur E.M.C. Puch en 18" 15 contre 19" 80.

La catégorie 250 voit Terry (Ariel) parcourir la distance en 15" 07 devant O'Rourke sur une des célèbres M.V. 203 cm³ en 16" 11.

En 350 Tomkinson, sur une Velocette de 1927 (!) couvre le quart de mile en 14" 36, devançant Woods (Norton) de 20/100.

La catégorie 650 vit la sensation du jour, puisqu'une flat-twin Douglas 600 cm³ de 1930, équipée d'une boîte Norton moderne, pilotée par German, réalisa 13" 58, précédant deux T.110 Triumph qui couvrirent la distance en 13" 71 et 13" 77. Dans la catégorie 1000 cm³ Vintage (machines d'avant 1931) Tomkinson sur Rudge 500 vainquit en 13" 44 Catchpole (Scott 500) : 14" 79 et Diver (Norton 500 de 1925) 15" 63!

La catégorie 1000, tant attendue, vit la victoire du spécialiste Brown, sur Vincent Rapide spéciale, gros pneu arrière, fourche télescopique, en 11" 94, meilleur temps de la journée, devant cet autre spécialiste qu'est Williams, en 12" 09, sur Norton Featherbed dans le cadre de laquelle il a réussi à loger un 1000 Jap bicyclindre en V (moyenne : 121, 300 km/h). La deuxième épreuve dont nous voulons vous entretenir diffère un peu puisqu'il s'agit d'un kilomètre départ arrêté en épreuves à deux. Cette fois-ci le théâtre des opérations était la célèbre station balnéaire de Brighton, qui est également, disons-le en passant, le terme du célèbre rallye des ancêtres qui arrivent chaque année de Londres.

Les performances n'ont pas été proportionnellement aussi brillantes, la distance annihilant le « punch » du départ des machines d'avant-guerre.

Un seul temps se rapproche du record mondial de sa catégorie, celui de Williams sur Norton-Jap 1.000 cm³ qui prend sa revanche sur Brown (Vincent) en couvrant la distance en 22" 40, le record du monde étant de 22" par Herz sur N.S.U. 500, à compresseur il est vrai.

Pour notre part nous trouvons le kilomètre un « peu long » du point de vue spectaculaire, le 400 m semble l'idéal, la maîtrise du pilote à ne laisser lever la roue avant que du minimum compatible avec l'adhérence de la roue arrière, l'accélération terrifiante due au braquet court et la fumée de caoutchouc dégagee par la roue arrière font de ces épreuves un régal dont les motars britanniques sont friands.

A quand la chose en France? Les mesures de sécurité à prendre ne sont pas excessives, la seule condition de « sérieux » étant l'obligation de chronométrage électrique au centième de seconde.

North-West 200.

Cette grande classique de l'Irlande du Nord a été privée de certains grands noms du motocyclisme, on pensait voir Armstrong sur une Gilera, Duke sur une 350 Velocette à 5 vitesses, malheureusement les trois Velocette que Duke engageait pour lui, Wood et Rutherford étaient à court de préparation, tandis qu'Armstrong courait en définitive à Hockenheim.

Les trois catégories ayant leurs courses simultanées il s'ensuivit une certaine confusion parmi les spectateurs; malheureusement la course des 500 ayant deux tours de plus que les 250 une confusion bien plus regrettable encore frustra d'une victoire possible en 500 McIntyre (Norton).

En effet, tandis que Miller (N.S.U.) vainqueur en 250 voyait le drapeau à damiers de fin de course, McIntyre qui le précédait de quelques mètres prenait ce signal pour soi et s'arrêtait alors qu'il lui restait un tour à couvrir. Fin malheureuse d'une journée de beau sport.

De ce fait la victoire revint à Anderson (Norton) devant Tanner et Chapman (Norton).

Tanner est ce jardinier qui réalisa le doublé aux derniers Manx Grands Prix et ne se sentit pas assez mûr pour une place dans l'équipe officielle Norton 1956.

En 350 victoire de l'officiel A.J.S. Ennett devant Rensen et King (Norton) et Wheeler (Guzzi). La plus belle lutte eut lieu en 250, l'excellent irlandais Miller prenant le meilleur sur le fils de l'illustre australien Harry Hinton, Eric, tous deux sur N.S.U.

Le record du tour 350 a été battu par King (Norton) mais celui des 250, propriété de Eric Hinton, lui est inférieur de deux secondes!

Quelques ennuis britanniques.

On sait que les coureurs suspendus pour 6 mois ont bénéficié (?) d'une remise de peine mais ne peuvent courir les épreuves du championnat mondial ayant lieu avant le 1^{er} juillet, c'est-à-dire le T.T. et le Grand Prix de Hollande. Il est fort probable que pour ce dernier cela n'eût pas changé grand-chose. On imagine assez mal, à moins de manquer d'amour-propre, d'y voir les suspendus y courir cette année s'ils avaient été libres de le faire.

Afin de ne pas faire de tort à Armstrong et Duke notamment, en accordant des points à leurs rivaux au T.T., la Commission Sportive britannique entreprit une manœuvre astucieuse (mais aux arguments solides), c'est-à-dire le refus de faire compter le T.T. dans le championnat mondial. Malheureusement cette motion fut défaite par 14 voix sur 30, après discours de M. Anstice, délégué de la C.S.I., qui entendit déjà beaucoup de reproches à son retour du tribunal qui suspendit les coureurs incriminés. Un autre délégué à l'A.C.U., Mr. Buttress, demande par contre que l'A.C.U. (fédération britannique) quitte la F.I.M.

Un autre souci mais qui amusera les français, est la recrudescence d'activité de la L.D.O.S. (Lord's Day Observance Society ou Société pour l'observation du Jour du Seigneur).

S'appuyant sur des lois de 1625 et 1780, depuis plusieurs années cette société menaçait beaucoup mais n'agissait guère: or, dernièrement, un club britannique ayant organisé un cross payant, un procès fut intenté par cette société et les organisateurs du moto-cross condamnés à des amendes sévères! Maintenant les clubs hésitent à organiser, à moins d'entrées gratuites. Mais il n'est pas défendu de faire payer le parking des véhicules, dans ce cas on ne peut toutefois faire valoir que le garage donne droit à l'entrée gratuite, ce qui serait contraire à la loi. Douces subtilités dont nos lois sont également coutumières.

Dire que ces agissements ont laissé les anglais froids serait mentir, mais il est encore plus difficile de faire changer un texte de loi outre-Manche que de ce côté du Channel. Le plus drôle, pas pour les motars britanniques évidemment, et qui les fait regimber est que les cinémas et matches de football n'entrent pas dans le bain, on ne sait pour quelles raisons d'ailleurs. Ajoutons qu'une réunion motocycliste au profit d'une œuvre sociale, donc payante, subit l'effet de la loi. Il est vrai que les œuvres sociales de l'époque de ces lois étaient inexistantes.

(Suite page 41.)

NE faire qu'une chose, mais la bien faire, c'est une formule qui a particulièrement réussi à la Société Piaggio créatrice, il y a dix ans, de la Vespa et qui vient de fêter dans ses usines de Pontedera la sortie de son millionième scooter.

Après diverses activités depuis sa fondation en 1884, la Piaggio était, dès 1907, spécialisée dans l'industrie aéronautique. Employant un très nombreux personnel elle devait, à la Libération, envisager d'autres fabrications pour maintenir l'activité et la prospérité autour d'elle, ce qui ne pouvait être réalisé que par la production en grandes séries d'un article susceptible d'une puissante diffusion.

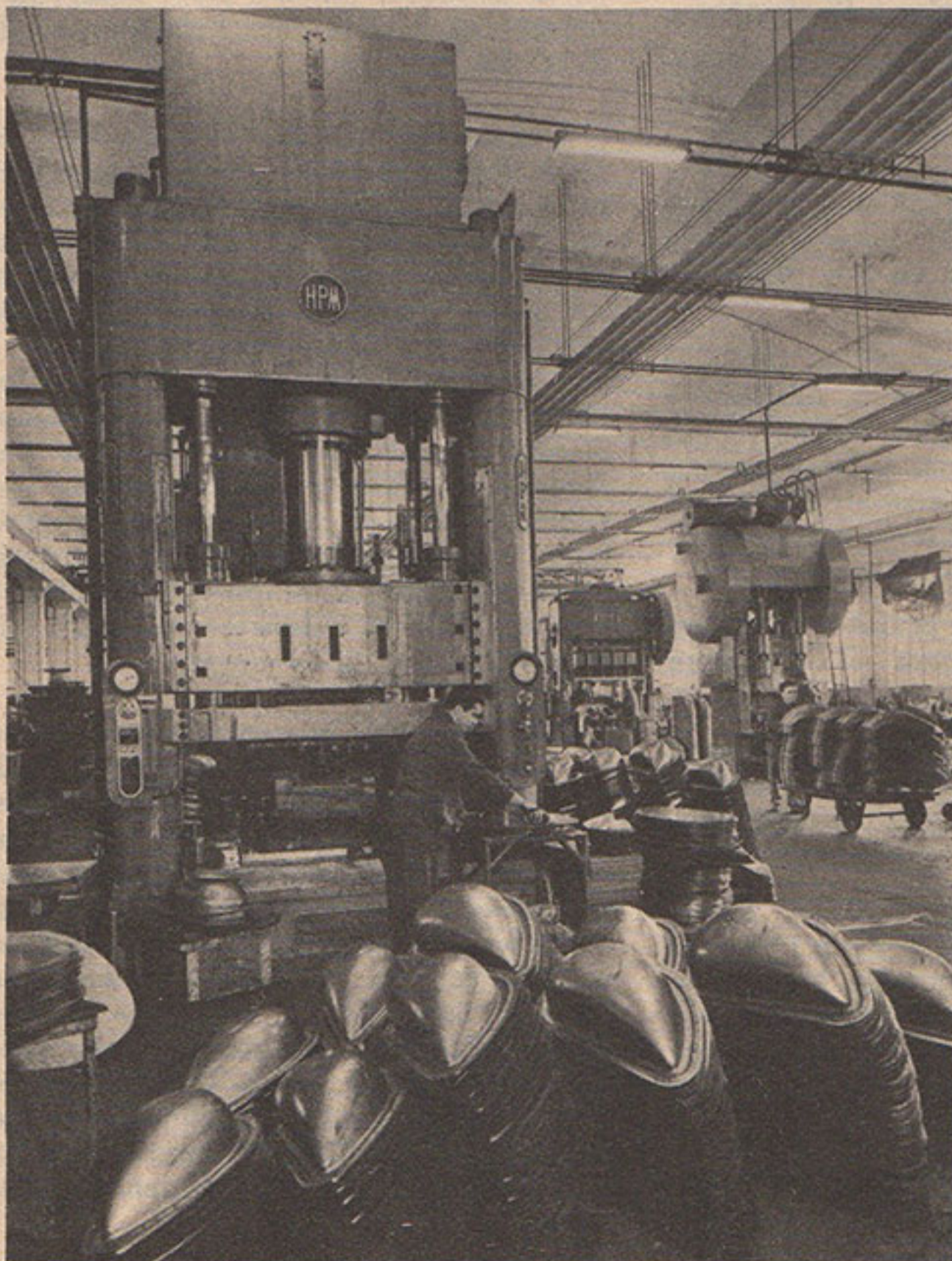
L'Italie, comme l'Angleterre, l'Allemagne et la France, est un pays favorable au développement du motocyclisme. Les animateurs de la Piaggio furent ainsi amenés naturellement à penser moto,

mais sous un angle différent de celui des autres conducteurs dont les réalisations, d'ailleurs de grande classe, s'adressaient presque exclusivement à une clientèle sportive et, par suite, relativement restreinte.

L'idée maîtresse fut donc la création d'un véhicule populaire, robuste, confortable, propre, facile à conduire et nécessitant le minimum d'entretien. Voici le projet dans ses grandes lignes. Comme autres directives basées sur les expériences et observations, personnelles : supprimer la corvée des réparations, des crevaisons ou de bris de chaînes, changer de vitesses sans lâcher le guidon, protéger le conducteur de toute souillure provenant de la route ou du mécanisme.

La formation « aviation » des ingénieurs allait leur servir à la réalisation d'un véhicule tout à la fois original et rationnel : la petite voiture à deux roues accessible à tous.

“ PROPOS SUR LA MILLIONIÈME VESPA ”



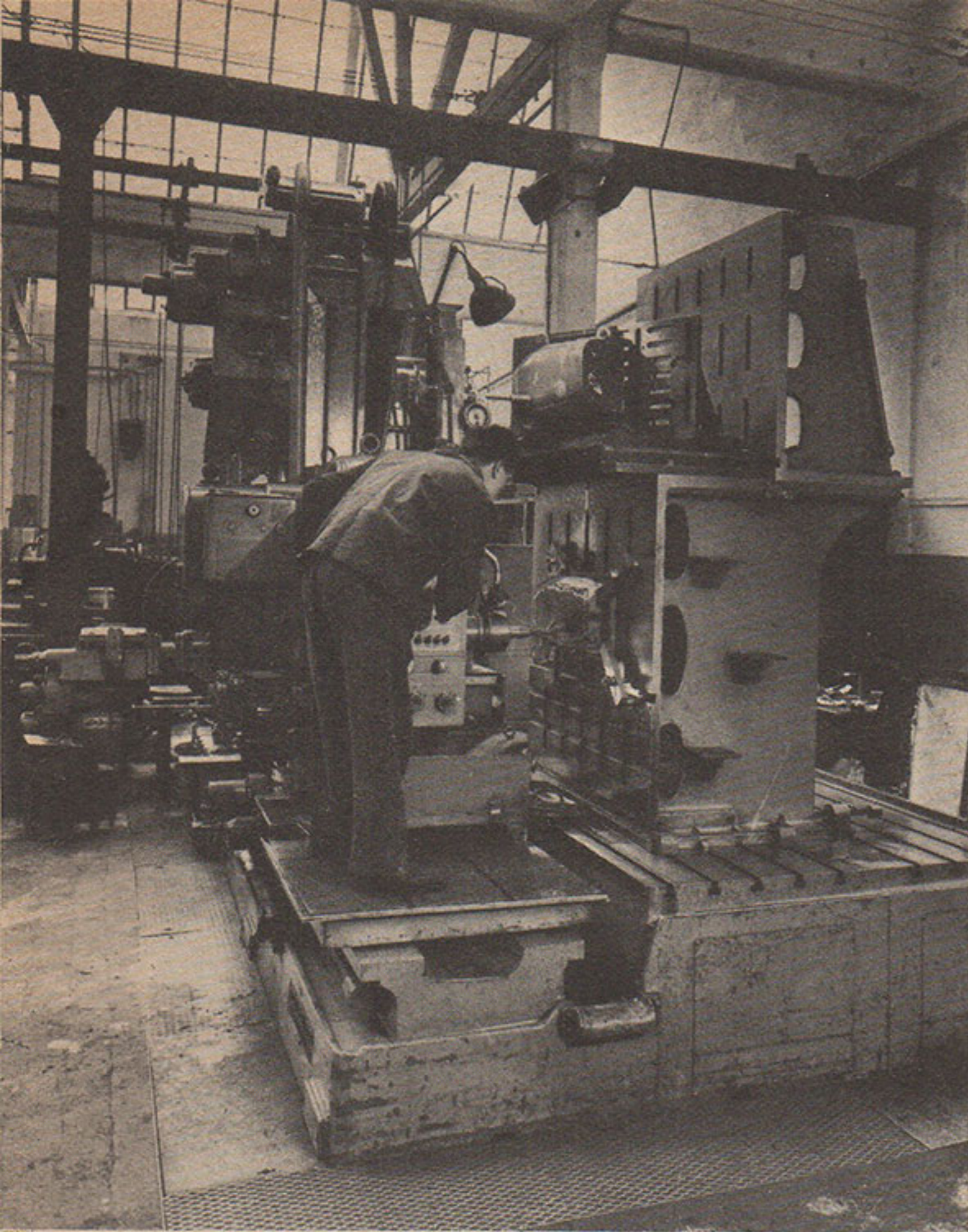
Le prototype de la Vespa était lancé en octobre 1945. De la voiturette, il possédait la carrosserie, la suspension intégrale, les roues, sur fusée, amovibles, la roue de secours, le groupe moteur sous capot, isolé du conducteur, attaquant directement la roue arrière, le changement des vitesses par poignée tournante sur la branche gauche du guidon... la Vespa est devenue tellement familière à chacun qu'il n'est pas utile d'en poursuivre la description.

Le succès confirma vite les prévisions des constructeurs : de 2.500 scooters sortis en 1946, après une progression continue et méthodiquement améliorée, la Piaggio en produit en 1956 dix mille par mois dont cette millionième qu'on vient de célébrer grandiosement.

La vogue de la « petite guêpe » déborda bientôt les frontières ; à l'heure actuelle trois pays la fabriquent sous licence : la France avec A.C.M.A., l'Allemagne avec Messerschmitt, l'Angleterre avec Bristol ; la Belgique, de son côté, effectue le montage chez Misa avec des pièces d'origine. Chacun de ces pays, l'Italie en tête, trouve d'ailleurs des débouchés extérieurs, jusqu'en Amérique, Indes et Asie.

Pour les usagers de toutes ces nations, un vaste réseau de 10.000 stations-service a été constitué (la France à elle seule en dispose de 1.100) ; tous ces postes sont signalés sur les routes par un disque blanc, rouge, bleu.

Sous l'égide de la Piaggio de multiples clubs se sont fondés un peu partout qui comptent 100.000 vespistes comme adhérents. Ces clubs



autonomes sont cependant sans cesse en contacts étroits entre eux si bien qu'il se crée entre leurs membres de tous pays de multiples occasions de rapprochement, de compréhension et de mutuelle sympathie.

Au reste, il leur arrive de se rencontrer, de se fréquenter et de se mieux connaître au cours de diverses manifestations vespistes internationales telles que :

— en sport, les 1.000 km qui en sont à leur quatrième édition;

— en tourisme, les Audax féminins (également quatrième édition), le Tour des trois mers qui s'est déjà déroulé trois fois et la Coupe des Alpes.

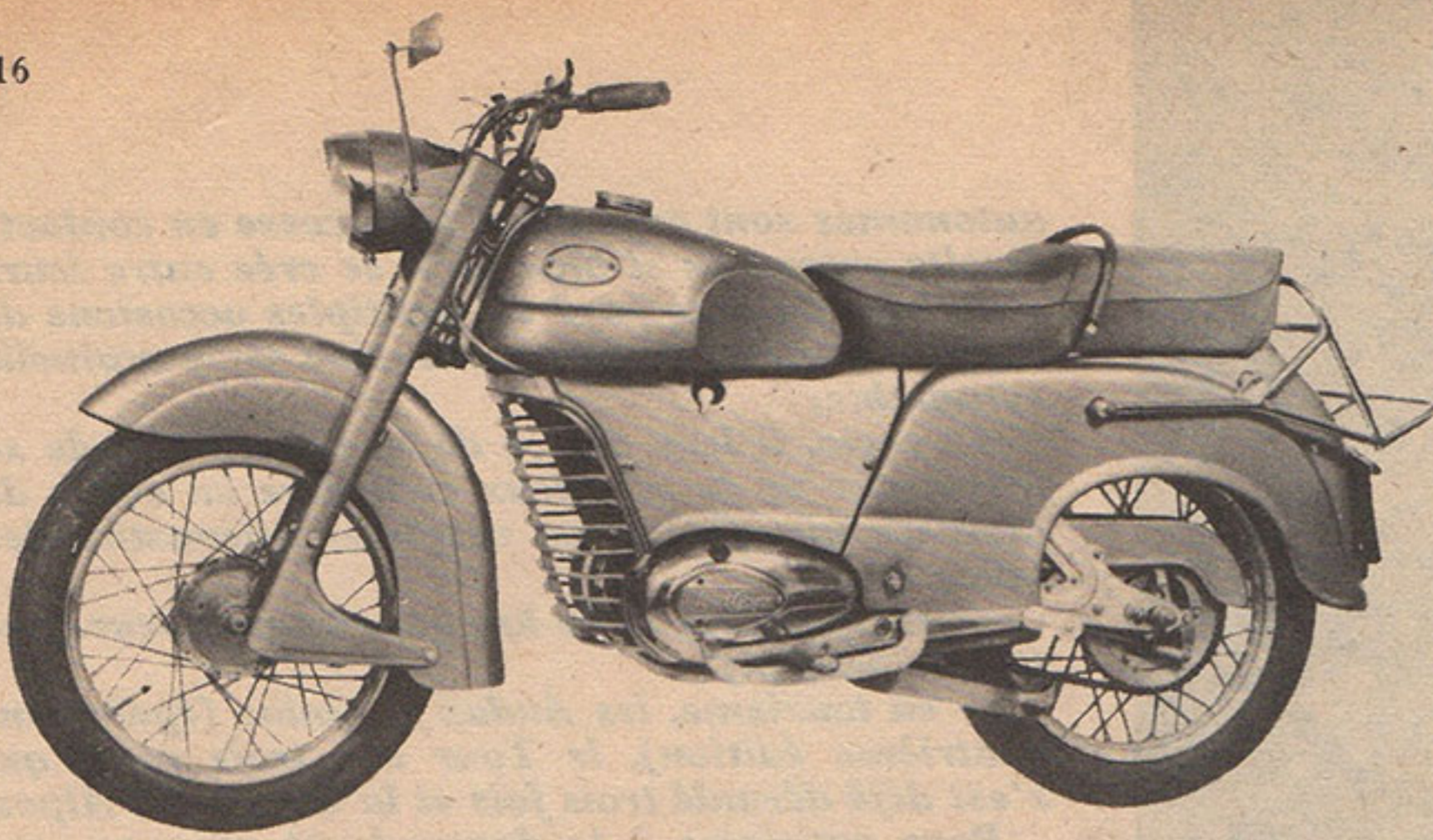
Pour satisfaire à la demande et assurer sans heurts cette vaste production, 4.000 ouvriers et employés, aujourd'hui en nombre insuffisant, travaillent dans des usines qui couvrent 175.000 mètres carrés dont 85.000 couverts et qui comportent cinq ateliers spécialisés, reliés entre eux par des téléphériques, ainsi qu'un centre expérimental comprenant laboratoires et bancs d'essai.

La main-d'œuvre locale ayant été totalement absorbée, il a fallu ériger « le village Piaggio » dont l'attrait, le confort, les commodités, les services sociaux et les distractions feraient rêver bien des citadins.

Voici, dans les grandes lignes, l'histoire d'une entreprise qui a magnifiquement réussi grâce à l'audace clairvoyante et à la foi dans leur œuvre d'hommes persévérants animés par la volonté de vaincre. Et qui contesterait leur victoire ?

ENDERS Max.





LA CROISIÈRE DE SÉCURITÉ MONET-GOYON

Autant pour éprouver ses trois actuels modèles (Starlett, Castor et Pulman) que pour démontrer leur absolue sécurité sur route comme en ville, Monet-Goyon entreprit dernièrement une croisière de 3.500 km autour de la France, dans les conditions normales de tourisme.

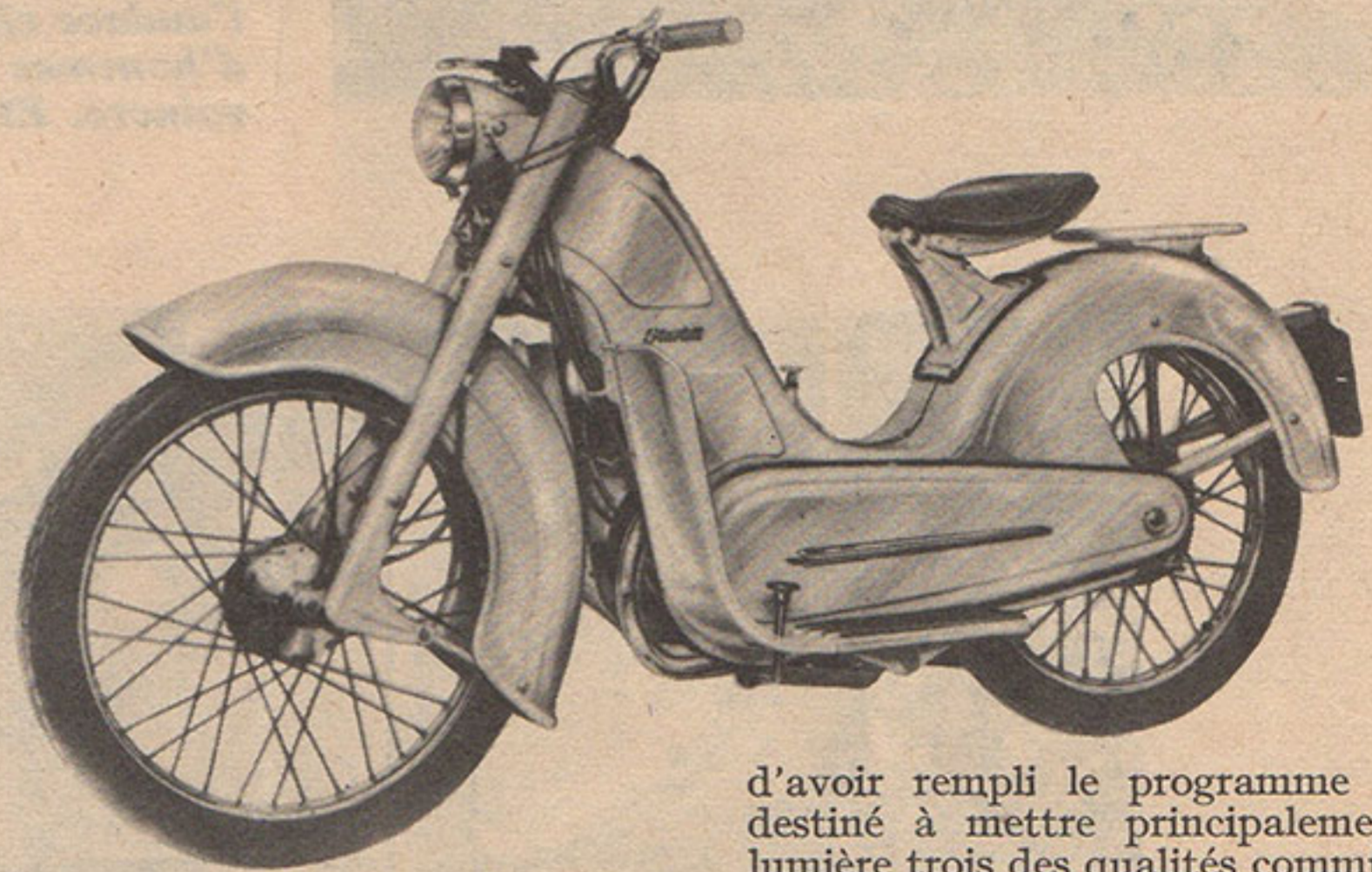
La caravane se composait de 5 Starlett, 5 Castor et 5 Pulman accompagnés de trois voitures suiveuses, (dont une des huiles B.P.).

La conduite de ces machines fut confiée à dix jeunes gens et dix jeunes filles à qui l'on n'imposa d'autre qualité que celle de bon conducteur moyen connaissant et respectant le Code de la Route et se soumettant à la vitesse moyenne imposée de 45 kmh maximum.

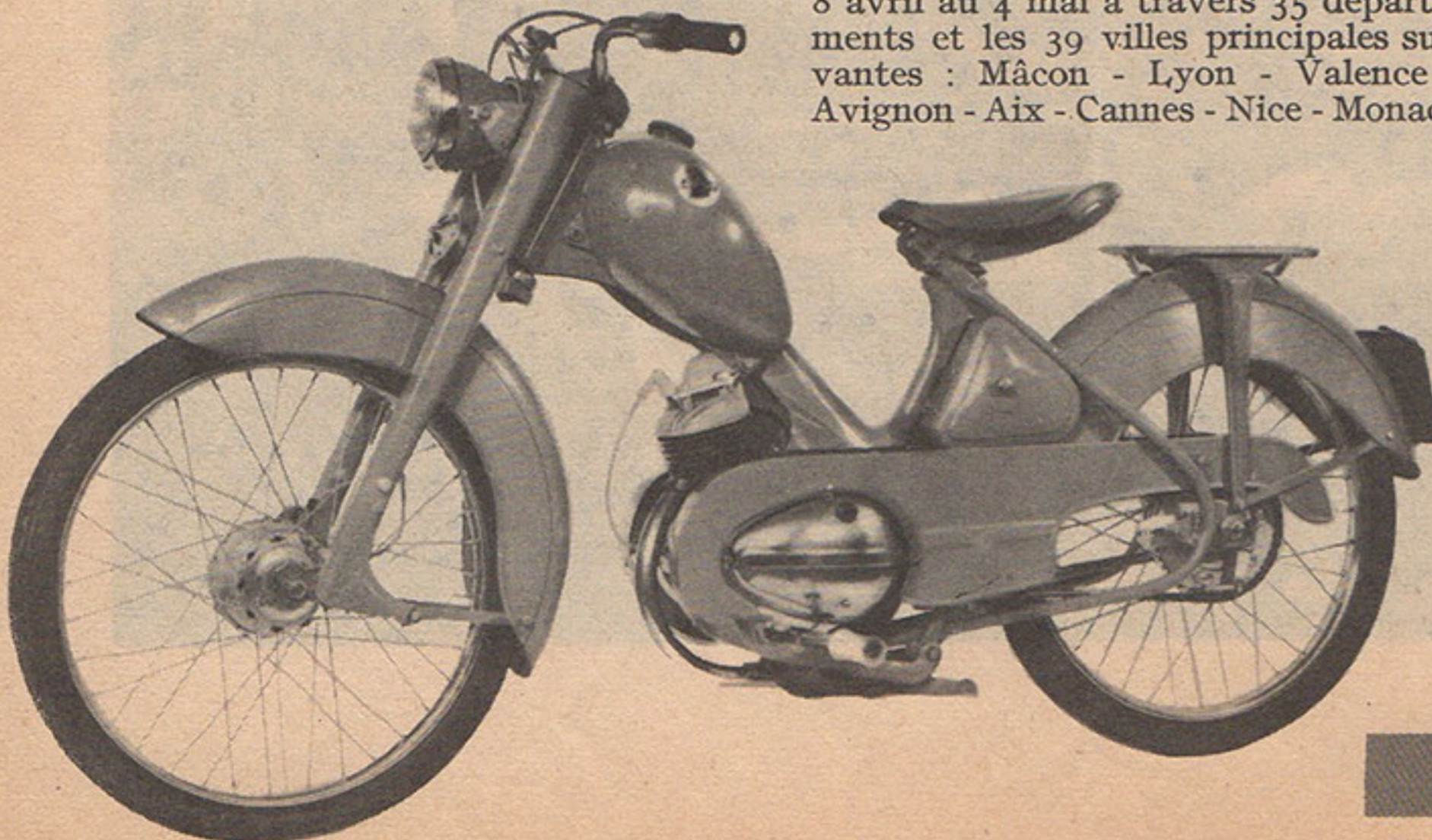
Rappelons que la Starlett est un scooter à grandes roues équipé d'un bloc moteur, licence Villiers, de 115 cm³, à deux vitesses commandées par poignée tournante. Le même groupe moteur se retrouve d'ailleurs sur le Castor à cadre ouvert, tandis que le Pulman carrossé est propulsé

par le 125 cm³ Villiers trois vitesses également commandées du guidon.

Les 3.500 km de cette croisière furent bouclés en vingt-cinq jours du



8 avril au 4 mai à travers 35 départements et les 39 villes principales suivantes : Mâcon - Lyon - Valence - Avignon - Aix - Cannes - Nice - Monaco



- Toulon - Marseille - Arles - Nîmes - Montpellier - Narbonne - Carcassonne - Toulouse - Montauban - Agen - Marmande - Bordeaux (repos) - Angoulême - La Rochelle - La Roche-sur-Yon - Nantes - Angers - Rennes - Caen - Evreux - Rouen - Beauvais - Amiens - Arras - Lens - Lille - Saint-Quentin - Paris (repos) - Auxerre - Dijon - Châlon - Mâcon.

Dans vingt-deux de ces villes des réceptions furent organisées au cours desquelles personnalités officielles, représentants des Chambres de commerce, du Sport et de l'Industrie motocycliste purent se rendre compte de l'état du matériel.

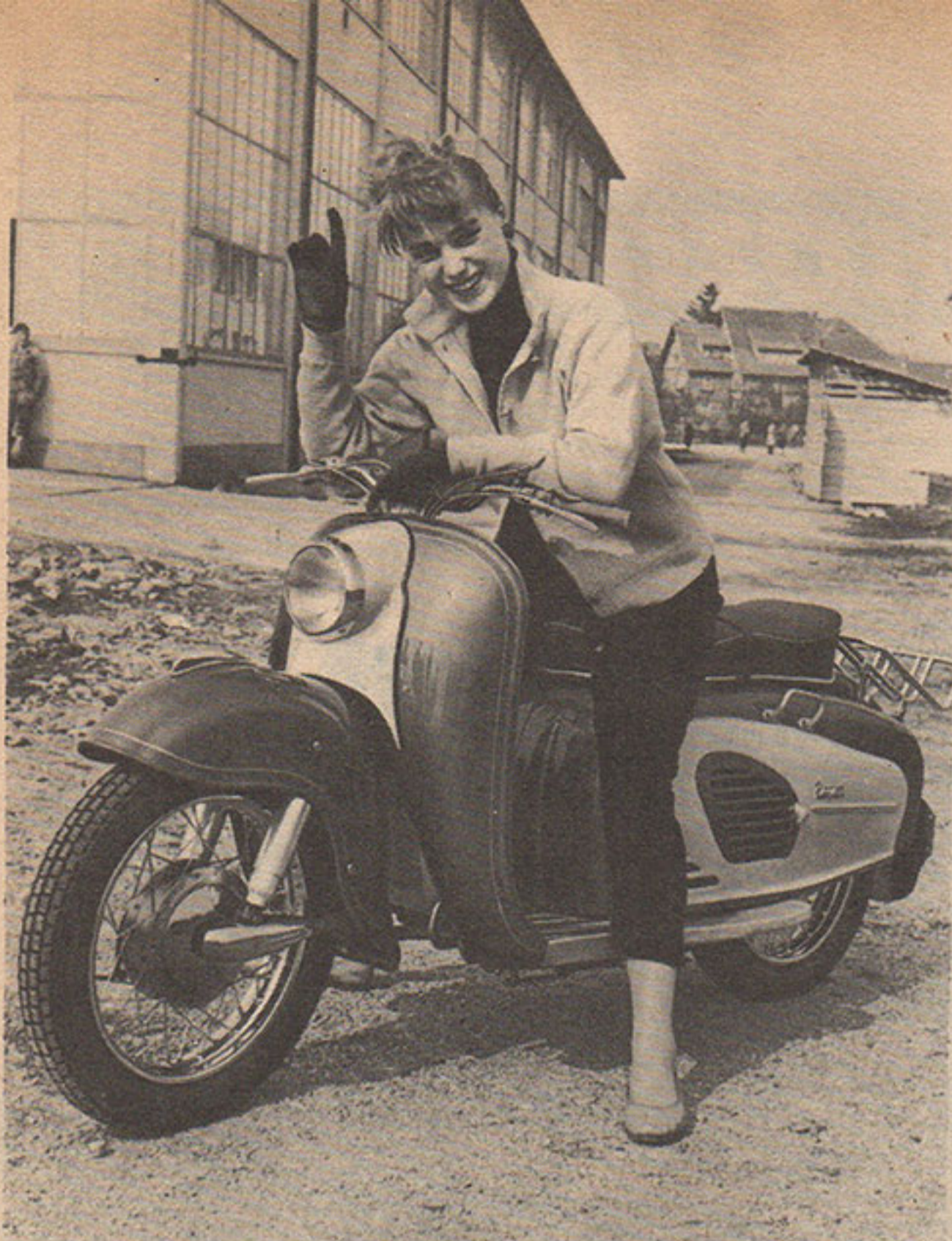
C'est ainsi que le 3 mai les quinze machines, leurs conducteurs et conductrices furent présentés aux Parisiens qui purent constater le parfait état de fraîcheur des uns et des autres et comparer la dernière Starlett à son ancêtre le Velauto, précurseur du scooter, fabriqué par Monet-Goyon vers 1920 et qui, déjà, comportait une suspension avant et arrière.

De retour à Mâcon, la caravane fut fêtée comme il convient et félicitée

d'avoir rempli le programme prévu destiné à mettre principalement en lumière trois des qualités communes à chacun des modèles, régularité, sécurité, propreté.

Ces quinze véhicules sont maintenant entre les mains des techniciens de l'usine aux fins de vérifications et de stricts contrôles qui permettront, le cas échéant, observations et conclusions sur le comportement de chacun des organes.

Est-il besoin de souligner tout l'intérêt que la clientèle doit manifester à l'égard de cette entreprise couronnée de succès. Les vingt machines mises ainsi à l'épreuve ont exactement, et sans défaillance, accompli un travail identique à celui que l'utilisateur normal exige quotidiennement de son propre véhicule ; cette démonstration ne peut donc que favorablement l'impressionner.



l'intermédiaire d'une chaîne fonctionnant en carter étanche.

Le cadre : un véritable double cerceau, comporte une suspension AR oscillante et une fourche du genre Earles. Il va sans dire que ces suspensions sont munies d'amortisseurs hydrauliques. Les roues interchangeables et équipées de pneus de $3,25 \times 16''$ comportent des moyeux-freins Fichtel et Sachs de 150 m de diamètre.

Pour terminer citons encore quelques chiffres :

Réservoir de carburant : 8 l.

Vitesse maximum annoncée par le constructeur : 95 km/h.

Empattement : 1.400 mm.

Poids du véhicule en ordre de marche : 139 kg.

Le prix du Strolch dans son pays d'origine est de 1.770 D.M. soit environ 150.000 fr. et moyennant un supplément de 80 D.M. le scooter est livré avec démarreur électrique.

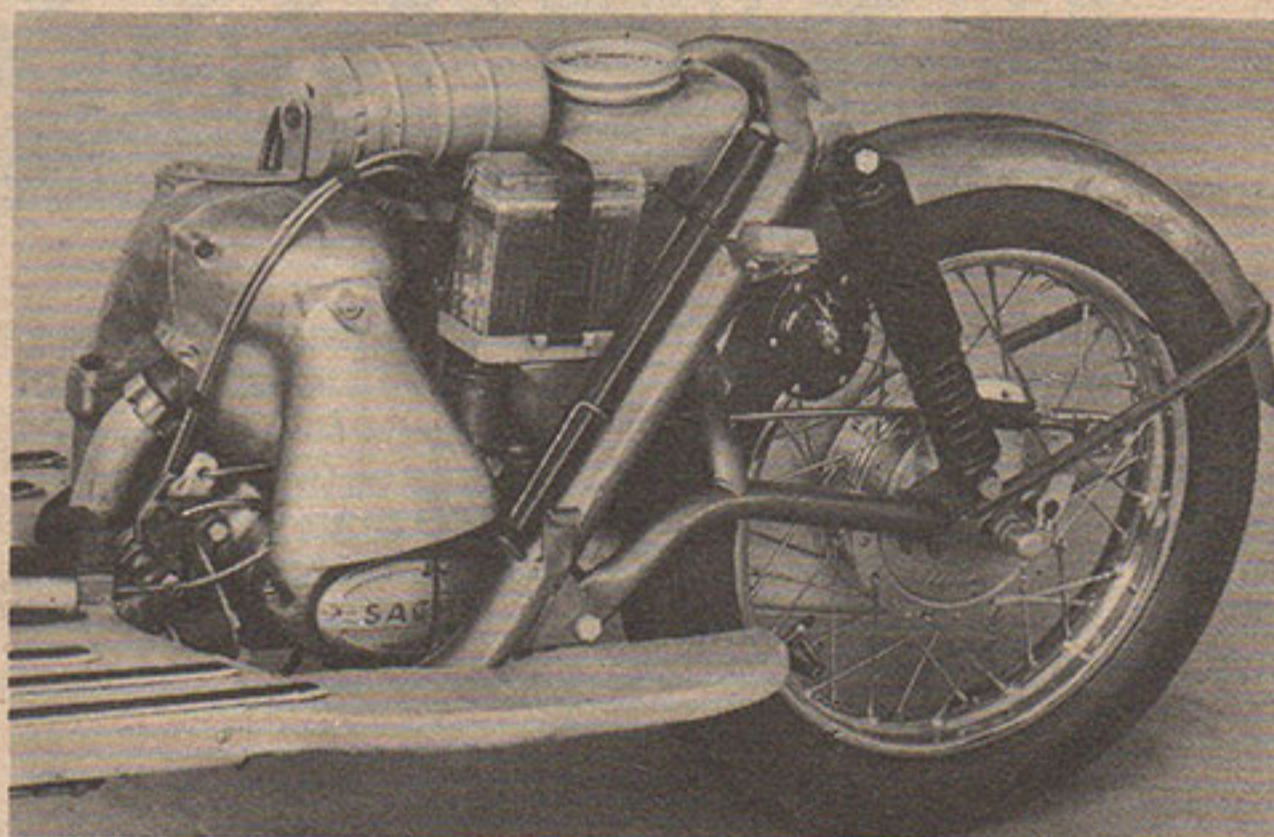
LE SCOOTER STROLCH

habillé de neuf

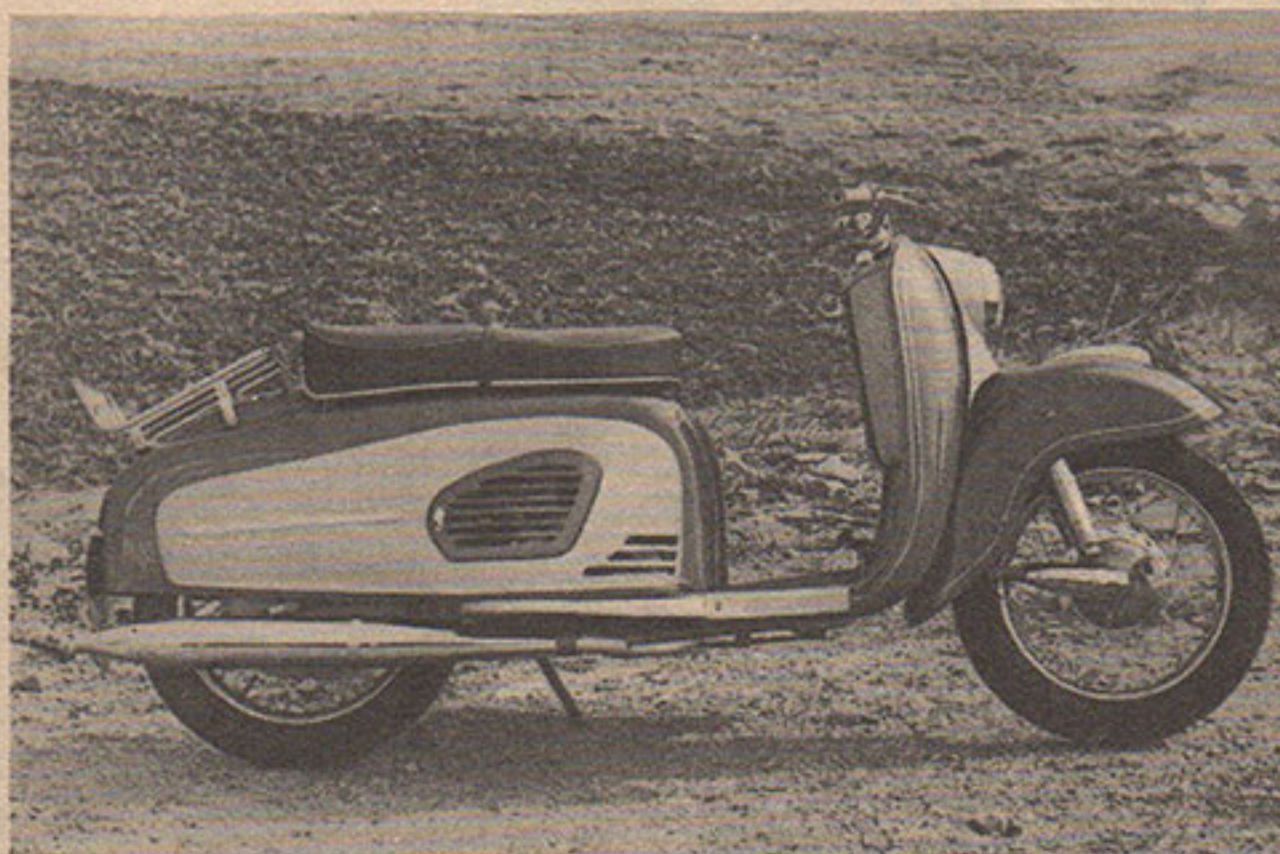
Nous avons eu l'occasion d'essayer cette production des usines Progress lors du Salon de Francfort en 1953. Malgré la ligne très germanique de ce scooter, l'engin restait séduisant par sa tenue de route excellente à laquelle les roues de 16'' et les suspensions oscillantes AV et AR ne sont certes pas étrangères.

Notre correspondant allemand K. Worner vient de nous faire parvenir une série de photos du Strolch, dernière version. Si le moteur Sachs 200 cm³ et les suspensions n'ont pas subi de transformations profondes, il n'en est pas de même pour la carrosserie. En effet, cette dernière a été redessinée et affinée quelque peu et nous avouons que l'engin a maintenant un certain attrait pour nous.

Le moteur : à quatre rapports commandés par sélecteur au pied, transmet la puissance à la roue AR par



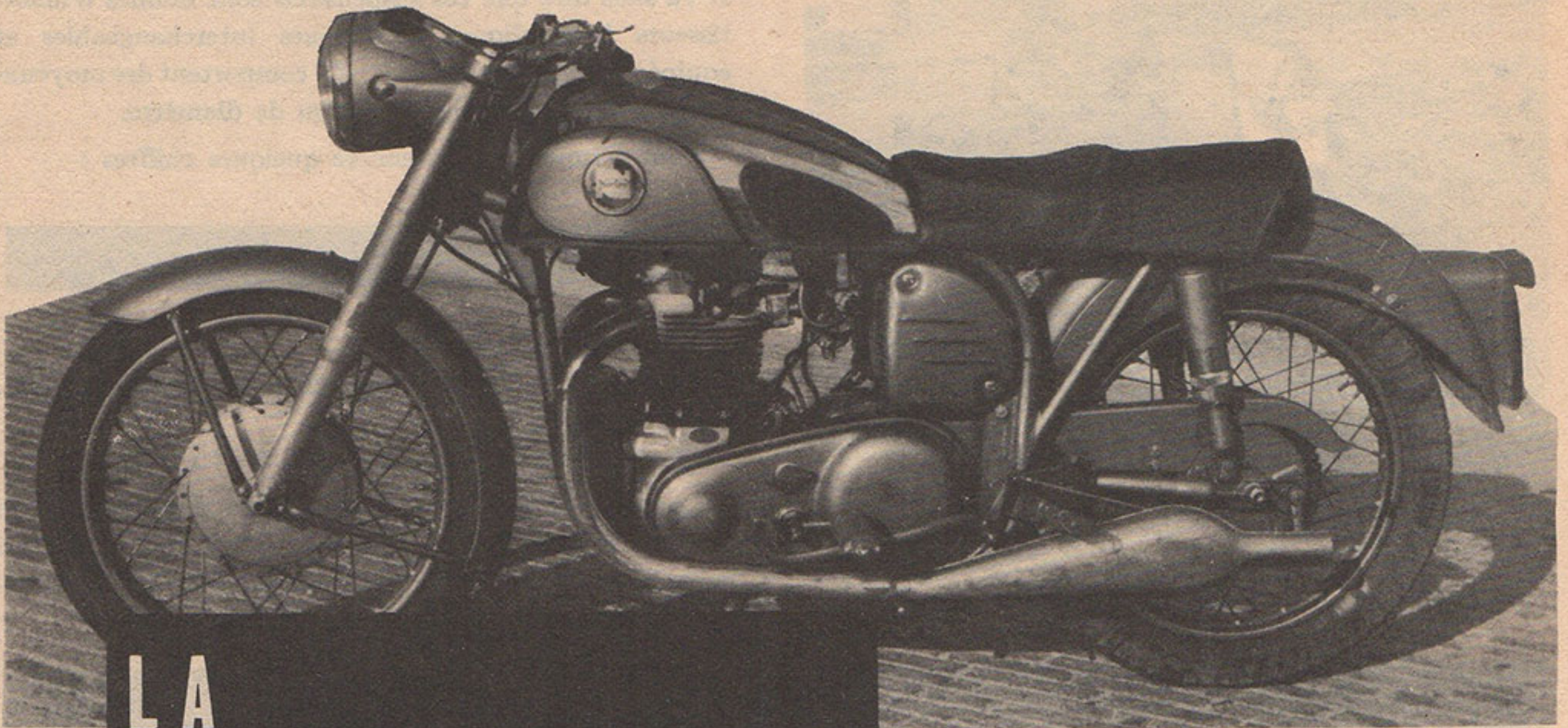
Détail du groupe « moteur » transmission et de la suspension arrière.



Le scooter Strolch, vu de profil.

ESSAIS

MOTOCYCLES



LA 600 CM³ NORTON

LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

600 cm³ DE TOURISME

Vitesse : 160 km/h

Prix :

La clientèle motocycliste, avide de performances, trouve avec la Norton-99, une nouvelle 600 cm³ qui vient s'intégrer, en la complétant, dans la gamme des machines rapides. Nous devons ce test à l'obligeance de l'importateur : M. C. Garreau qui nous a confié une machine neuve, soigneusement rodée par les soins de G. Lefèvre, le lauréat bien connu des Bol d'Or motocyclistes.



La partie cycle

Le cadre Featherbed bien connu est formé de deux tubes d'acier étirés à froid, du type sans soudure. Ils partent du bas du tube de direction et se dirigent vers l'arrière où, à l'aplomb du bec de selle, leur courbe emboîte le réservoir à huile et le coffre à batterie, puis descendent verticalement à l'aplomb de la roue arrière et passent alors sous la boîte de vitesses et le moteur sur un plan horizontal, pour remonter ensuite presque verticalement jusqu'à la partie supérieure du tube de direction. Il s'ensuit un croisement de tubes, à l'intersection desquels de généreux goussets en tôle sont soudés, donnant une grande rigidité au tube de direction. Celui-ci est fabriqué dans un tube court, épais et de grand diamètre afin de loger facilement les roulements à billes. Ces roulements, très robustes, sont du type angulaire du genre butée, ce qui leur permet de supporter les poussées axiales et radiales.

Les tubes sont assemblés à la soudure autogène.

Partant à mi-chemin des tubes verticaux et s'étendant jusque sous la boîte de vitesses, les flasques de renfort en acier doux et épais sont soudés et forment support pour un tube transversal et pour l'axe-pivot de la fourche arrière.

Cette fourche est formée de deux éléments parallèles réunis entre eux, à sa partie avant, par un tube transversal qui renferme les bagues Silentbloc. Chaque bague mesure 7,62 cm de long. Elles sont emboîtées dans le tube-pivot par chaque extrémité et sont séparées par un simple morceau de tube très court.

Les tubes intérieurs des bagues sont d'une dimension sérieusement calculée et, lorsqu'ils sont en position, ils sont bloqués par une tige de 1,27 cm de diamètre qui passe dans les flasques de renfort du cadre où elle est solidement boulonnée. Ce genre de portée a l'avantage de ne nécessiter aucun graissage, ni aucun réglage et d'être absolument silencieux. Elle est facilement remplaçable, bien que sa durée soit presque illimitée.

Les éléments de suspension, légèrement inclinés vers l'avant de la machine, sont munis d'amortisseurs hydrauliques et comportent trois positions de réglage de dureté.

Le cadre étant primitivement établi pour les courses, le tube de direction a été raccourci au maximum afin de réduire le plus possible la surface frontale. Bien que ce problème soit de moindre importance sur une machine de tourisme, une direction basse, permet d'avoir une fourche plus courte, ce qui diminue l'effet Cantilever entre le tube de direction et l'axe de la roue avant.

La fourche avant est identique à celle des machines de courses, elle possède donc l'amortissement à double effet. Le frein de direction n'est pas prévu en série il n'est fourni que sur demande. L'ancien tableau de bord s'est intégré dans le phare ce qui simplifie la ligne de la tête de fourche.

On a conservé le réservoir et son attache par sangle, la selle biplace démontable qui recouvre le coffre à outils. La batterie est protégée par un coffre qui fait pendant au réservoir d'huile. Le garde-boue arrière est flasque, masquant le vide créé par le débattement de la roue (8 cm).

La machine est munie de deux béquilles : une latérale et une centrale. La mise en position sur cette dernière est facilitée par le support de garde-boue qui fait office de poignée.

Les moyeux à broche sont en alliage léger. A l'avant le tambour est logé à l'intérieur du moyeu; à l'arrière, le tambour supportant la couronne dentée est accolé au moyeu qui, au démontage, laisse en place chaîne, ancrage et commande de frein.

Le moteur

Vertical twin bien connu, ce moteur ne diffère de celui de la Dominator que par sa cylindrée qui est de 596 cm³. L'alésage et la course ont été modifiés : nous avons 68 x 82 mm pour la « 99 » contre 66 x 72,6 mm pour la « 88 ». Le taux de compression est descendu à 7,4 à 1. Rappelons brièvement les caractéristiques générales de ce moteur :

La distribution totalement enclose est commandée par un arbre à came unique placé à l'avant du carter. Les pipes d'échappement bien espacées permettent un excellent refroidissement de la culasse. La culbuterie est entièrement enfermée et graissée sous pression. Les pipes d'admission sont placées près l'une de l'autre et sont réunies par un collecteur en alliage léger sur lequel est monté un carburateur Amal, Monobloc, type 376/17.

La magnéto et l'arbre à came sont entraînés par chaînes. De larges roulements à rouleaux, côté transmission, et à billes, côté distribution, supportent le vilebrequin assemblé.

Les bielles sont forgées en alliage RR-56 et les têtes de bielles sont montées sur des coquilles antifriction.

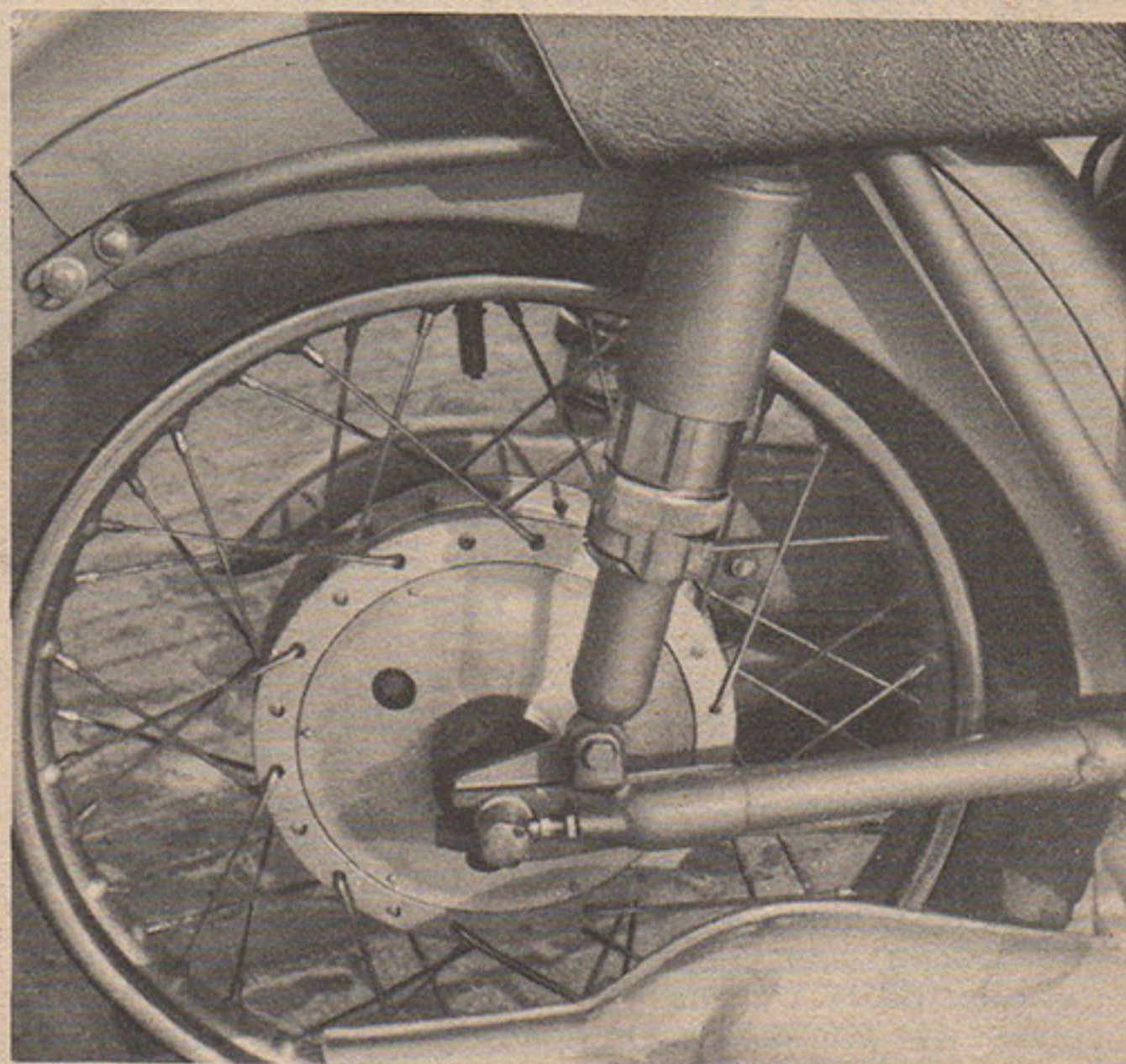
Les pistons sont en alliage d'aluminium Lo-Ex, à faible dilatation.

L'allumage et l'éclairage sont assurés par magnéto et dynamo séparées.

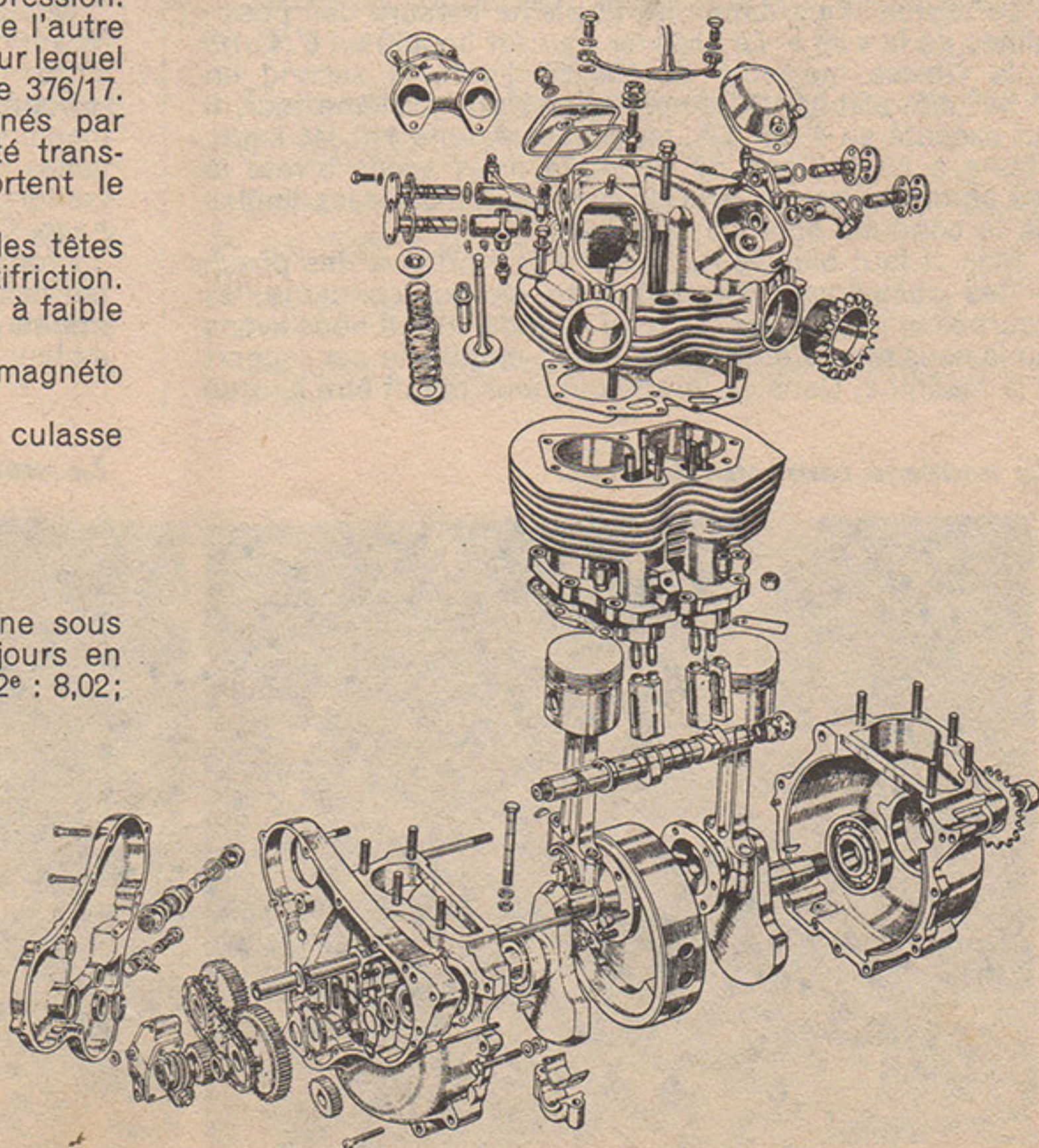
Les cylindres en fonte forment bloc, seule la culasse est en alliage léger.

Boîte de vitesses

La transmission primaire s'effectue par chaîne sous carter étanche. La boîte à quatre vitesses toujours en prise possède les rapports suivants : 1^{er} : 13,45; 2^e : 8,02; 3^e : 5,48; 4^e : 4,53.



La suspension arrière avec les amortisseurs réglables.



Éclaté du moteur de la « 99 ».

ESSAI A MONTLHÉRY

L'essai de la 600 cm³ Norton était attendu avec impatience par nous-même d'abord et par de nombreux lecteurs pour qui la 500 cm³ s'avère légèrement insuffisante à deux.

La « 99 » est, contrairement à la Daytona, une vraie machine de tourisme. Elle ne demande aucune finesse de réglage grâce à son carburateur unique et elle bénéficie d'une cylindrée qui lui assure souplesse et accélération, ainsi que du cadre Featherbed synonyme de tenue de route.

Le premier contact s'avère sympathique, on ne discute plus la ligne Featherbed, l'œil s'y est fait. Le guidon un peu déporté vers l'arrière est nouveau, les moyeux inspirent confiance.

Descendons les poignées de guidon d'un quart de tour pour obtenir une bonne position, et en route! Le moteur part bien sur le ralenti. Sans être vraiment bruyant, le haut du moteur est sonore par le fait de l'emploi de l'alliage léger pour la culasse. Le bruit des échappements est beaucoup plus étouffé que celui de la Daytona.

Le temps est beau, le vent nul, la piste se déroule sous nos yeux. Comme ses sœurs, la « 99 » s'avère extrêmement docile; avec la poignée ouverte « en grand » on peut naviguer de la « corde » à la ligne médiane de la piste suivant son bon plaisir. On possède véritablement la maîtrise totale de la machine. Le moteur prend sa température et les temps s'échelonnent de 58" 2/5 à 57" à finalement 56" 2/5, soit une vitesse moyenne de 162,078 km/h qui nous paraît satisfaisante compte tenu de la souplesse du moteur.

L'essai en position normale nous confirme les possibilités de la machine : 1' 1" 4/5, soit 148,441 km/h. A cette allure on se trouve un peu bousculé vers l'arrière de la selle par la pression de l'air. Il est plus agréable de pouvoir légèrement s'effacer aux grandes vitesses.

Le routier nous démontre la pleine mesure des possibilités de la « 99 ». Le premier tour fut bouclé en 5' 4" 1/5 à la vitesse moyenne de 108,655 km/h, le second en 4' 59" 4/5, soit 110,249 km/h. Quant au troisième tour, il fut exécuté en 4' 58" 1/5, ce qui représente 110,841 km/h. Fidèle à notre ligne de conduite nous avons arrêté là les chronométrages, afin de bien rester dans les limites de la conduite sportive sans plus.

Mais il faut bien le reconnaître la Norton a des possibilités absolument effarantes en ce qui concerne les courbes et les virages. Tout au long du circuit nous avons eu la sensation d'être en infériorité manifeste par rapport à la machine. Dans un virage qui nous paraît être abordé



à bonne allure nous nous apercevons que le fait d'ouvrir la poignée de gaz progressivement nous donne un surcroît d'adhérence et nous sortons encore à 3 mètres de l'herbe. Les reprises sont véritablement extraordinaires, il faut se méfier même de la seconde qui « répond » instantanément.

Le freinage s'est nettement amélioré : absence totale de fading, ceci est dû, surtout pour le frein avant, à une meilleure évacuation de la température.

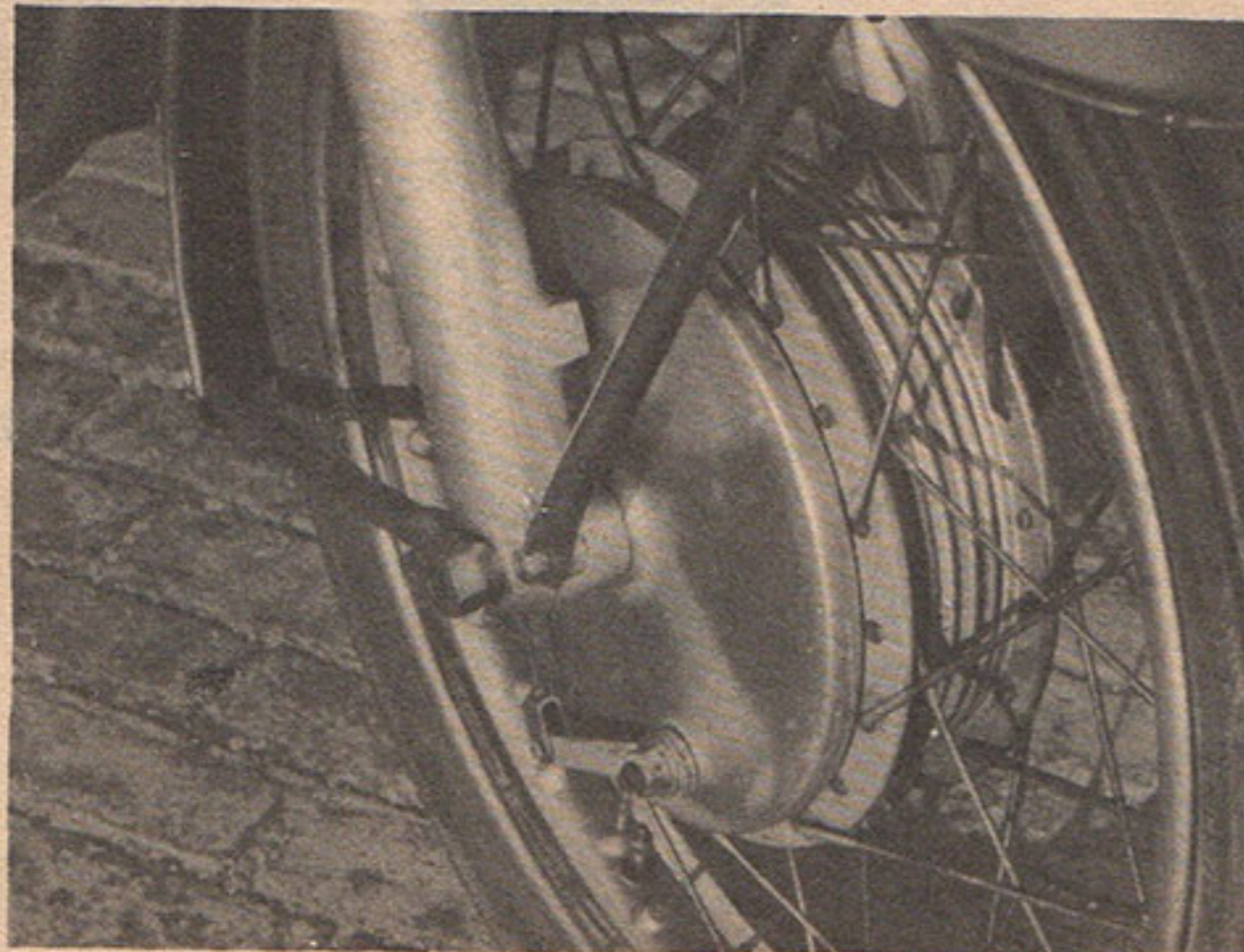
Les essais d'accélération sont également intéressantes. Les 100 mètres sont terminés en 6" 2/5, moyenne 56,250 km/h, les 200 mètres en 10" 4/5, soit une vitesse de 66,654 km/h. Les 300 m sont bouclés à la moyenne de 81,810 km/h et les 400 m avec le temps de 15" 4/5, représentant une moyenne de 91,080 km/h.

Quelques essais de ralenti nous ont permis de rouler à 35 km/h en 4^e, ce qui représente une belle plage d'utilisation facilitée par l'avance automatique.

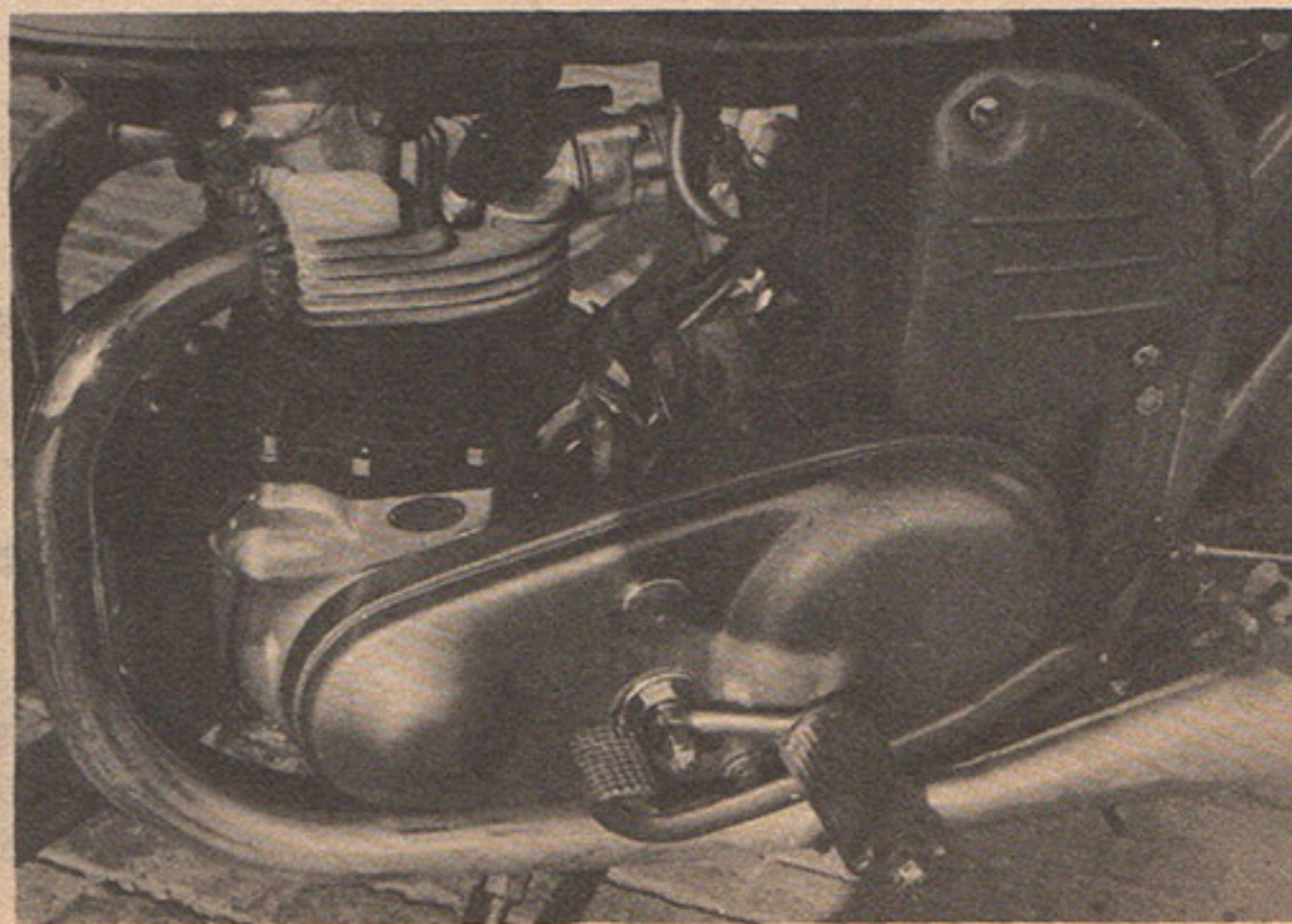
Pour conclure : disons que la « 99 » est une excellente machine de tourisme dont les performances avoisinent celles d'une « mécanique » de sport. Elle bénéficie d'un confort satisfaisant et d'une tenue de route exceptionnelle. Cette machine conviendra au motocycliste amateur de fortes moyennes routières, mais qui, cependant, ne fait pas fi des qualités de souplesse et d'économie d'entretien inhérentes aux véhicules de grosses cylindrées à moteur non poussé.

A. NEBOUT.

Le nouveau tambour de frein.



Le moteur de la 600 cm³ Norton.



RÉSULTATS D'ESSAI

Temps : chaud - Vent : nul.

Réglages : gicleur 260 - aiguille 3^e cran.

Bougies : Champion NA 8.
Super-Azur.

Piste de vitesse (2 548 m).

1 tour lancé, position touriste : 1'1" 4/5, moy. : 148,441 km/h.

1 tour lancé, position allongée : 56" 3/5, moy. : 162,078 km/h.

Circuit routier (9.181 m).

Meilleur tour lancé : 4'58" 1/5 moy. : 110,841 km/h.

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, sol sec : 8,50 m.

Accélérations :

100 m : 6" 2/5, moy. 56,250 km/h;

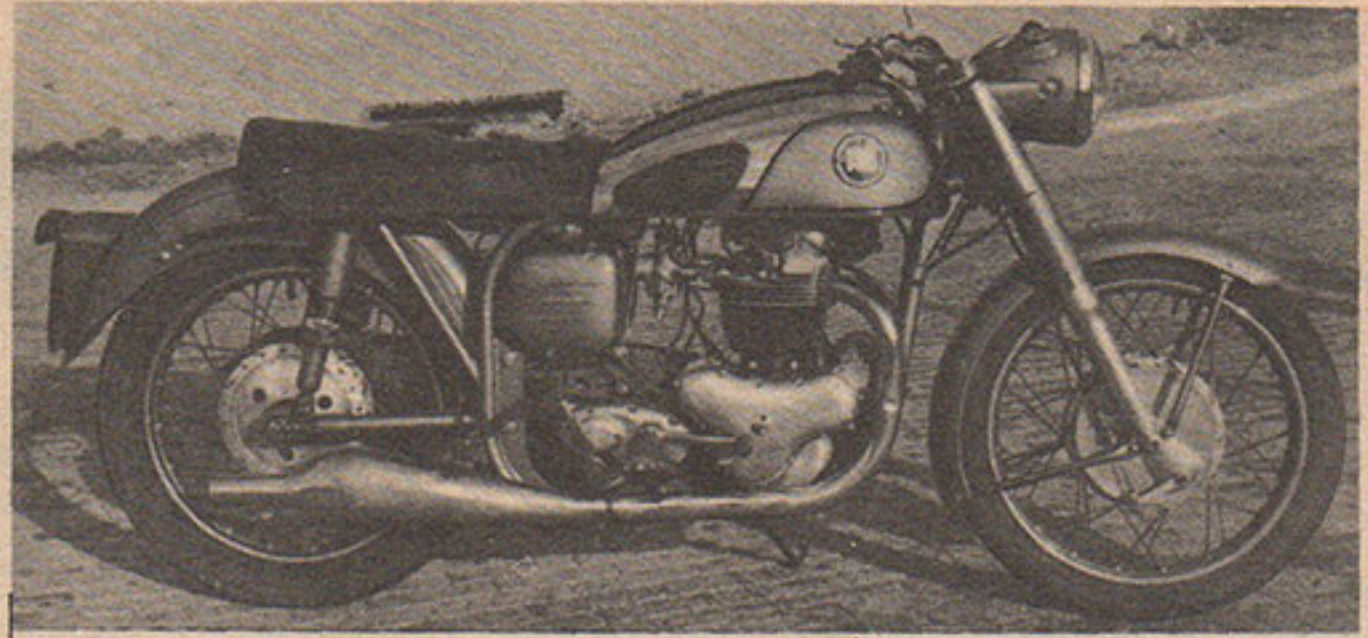
200 m : 10" 4/5, moy. 66,645 km/h;

300 m : 13" 1/5, moy. 81,810 km/h;

400 m : 15" 4/5, moy. 91,080 km/h.

CONCLUSIONS D'ESSAI

Qualités	Défauts
Tenue de route remarquable.	Culbuterie légèrement bruyante.
Bonnes performances.	La selle gagnerait à être plus abondamment garnie de caoutchouc mousse.
Freins puissants.	
Suspension confortable.	



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

MODÈLE « 99 ».

Moteur bicylindre quatre temps, soupapes en tête commandées par culbuteurs. Culasse alliage léger. Têtes de bielles coussinet mince. Double pompe à huile à engrenages. Carburateur Amal monobloc.

Embrayage pourvu d'un système amortisseur de choc.

Allumage par magnéto. Avance automatique.

Course, 82 mm. Alésage, 68 mm. Cylindrée, 596 cm³.

Taux de compression 7,4 à 1.

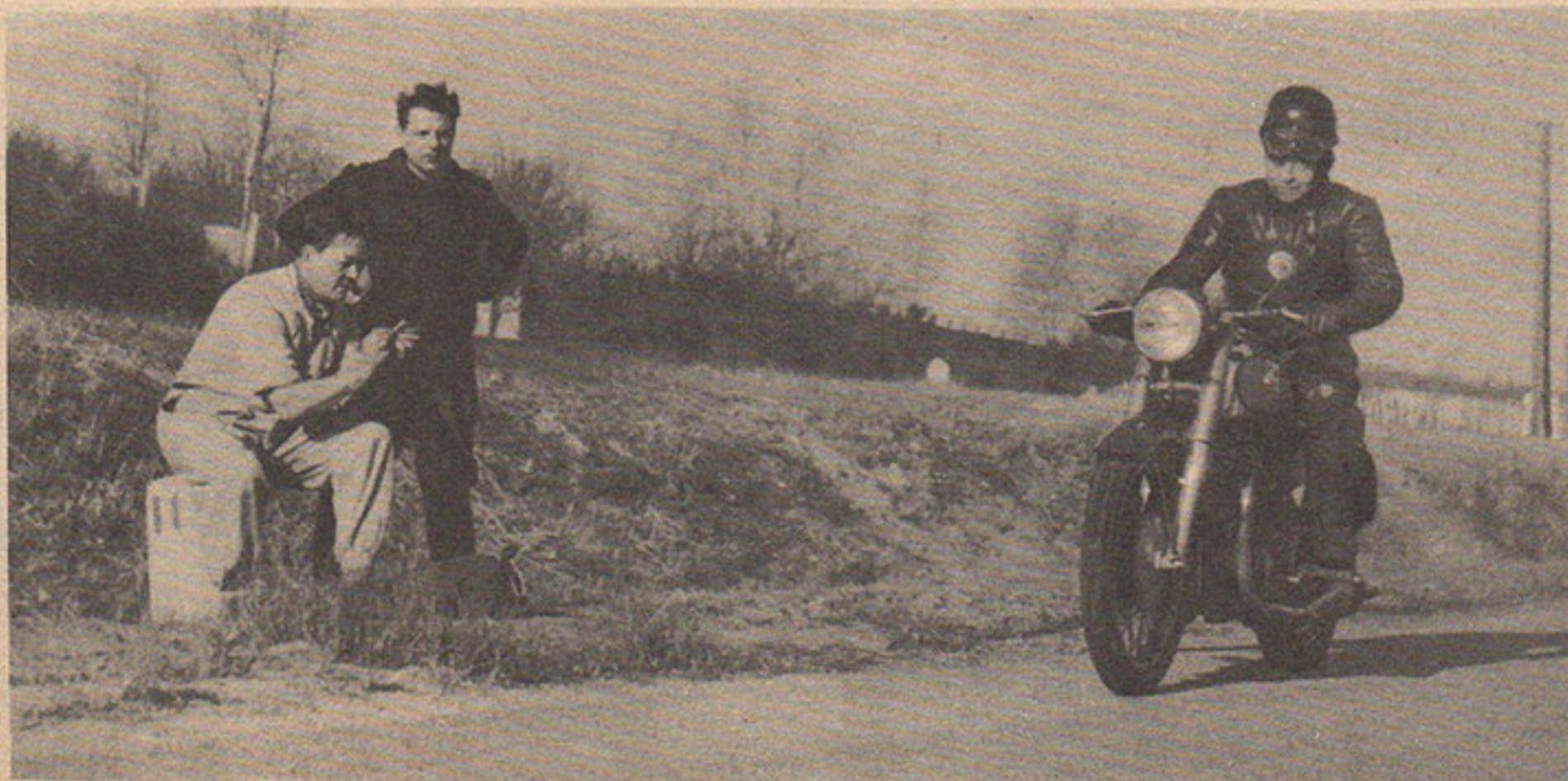
Jeux aux soupapes : Admission : 5/100. Échappement : 7/100.

Carburateur : Amal monobloc, gicleur : 250 à 260. Aiguille au troisième cran.

Boîte de vitesses : quatre rapports : 1^e, 13,45 ; 2^e, 8,02 ; 3^e, 5,48 ; 4^e, 4,53.

Pneus : avant 300 × 19, arrière : 3,50 × 19.

Réservoir d'essence : contenance 16 litres ; huile, 2 litres.



La Côte...

ET SON SOLEIL

Il faut venir de l'intérieur, de Brignolles par exemple, par Pierrefeu, et surgir sur la côte après être passé au large d'Hyères, pour en saisir le charme brutalement.

Arrivant au Lavandou par la N. 559 et fonçant sur la première plage que l'on trouve, l'impression ressentie ne s'effacera pas du souvenir.

Après avoir longé le massif des Maures et voyagé sur des routes torrides au milieu d'un paysage sauvage, la sensation de fraîcheur et la vue de l'étendue bleue, assez calme dans la rade de Bormes, créent une atmosphère de prologue que nous estimons salutaire et nécessaire à la compréhension de la suite de la côte.

Pour en saisir la merveilleuse harmonie, il ne faut pas, comme le font beaucoup de touristes, arriver par la N. 7 à Saint-Raphaël ou à Cannes, sans transition. La déception pourrait être grande car, surtout à Cannes, la vue d'une ville complète (fort jolie) et le côtoiement d'une masse humaine de forte densité, serait trop brutale.

La Côte d'Azur s'explorer minutieusement. Il faudrait avoir le temps d'en fouiller chaque calanque, d'en explorer chaque cap et d'en visiter chaque île.

Ceux qui connaissent déjà la Côte d'Azur sont encore frappés, quand ils l'atteignent, par les différences.

Différence brusque de climat, l'effet bienfaisant de la mer étant stoppé par les montagnes de l'arrière-pays; différence de lumière, car tout est coloré, quelquefois les tons prenant l'aspect agressif des peintures de Léger d'autrefois, les nuances délicates et les impressions des toiles de Dufy. Différence humaine aussi car on y trouve, brassés, les êtres les plus étrangement disparates, allant du paysan au pacha en passant par le snob, le joueur, l'escroc, le campeur et vous-même.

Et, cette facilité... Partout dans les petites localités traversées, on a la chance de voir des « indigènes » calmement occupés à leurs sports favoris : la terrasse des cafés et le jeu de boules.

La Côte d'Azur est réellement une région à part, une sorte de décor magnifique souvent sauvage, toujours violent, aux plantes étranges et aux couleurs naturelles tranchantes et insolites.

La corniche des Maures.

C'est donc au Lavandou que commence la première « journée » du périple.

Certains se vantent de faire la Côte entre midi et sept heures (l'intervalle bien connu de deux apéritifs) mais nous estimons que les étapes ne doivent guère dépasser quarante kilomètres. Il n'y en a pas beaucoup plus pour joindre Saint-Tropez par la corniche des Maures qui séduira plus d'un motocycliste par ses vues plongeantes et impressionnantes.

On peut y voir des forêts de chênes-lièges calcinées dont les arbres se tortent désespérément vers un ciel pourtant clément. Mais la végétation repousse vite dans ce pays béni comme en quelque forêt équatoriale et, au bout de quelques mois, si les arbres

ont disparu, les broussailles ont de nouveau couvert le sol.

Le long de cette corniche très découpée, la mer surplombée d'assez haut est immobile et sombre et de petites vagues courtes viennent cerner les rochers d'une écume blanche.

Ceci peut sembler un élan de mauvais lyrisme, mais il n'en est rien car on ne peut pas ne pas avoir ces pensées en longeant un tel paysage.

Sur ce parcours, les plages sont nombreuses et il ne faut pas manquer de descendre les admirer de très près. Nous citerons, entre autres, celle de Cavalière, celle du Canadel, très bien abritée des vents et remarquablement tempérée, le Rayol et, enfin, celle de Cavalaire-sur-Mer. A deux kilomètres environ après le Rayol, il ne faut pas manquer de faire une pause à un endroit, très haut sur la route où on a une vue étendue sur les environs et plus particulièrement sur les célèbres îles de Port-Cros et du Levant.

De Cavalaire on arrive ainsi à un carrefour au nom assez courant pour les intersections de routes en France. C'est celui de La Foux. Saint-Tropez

Les arbres calcinés au-dessus de la mer, du côté du Rayol.



Le Port de Saint-Tropez.



est vite gagné et l'arrivée sur le port après cette région sauvage, offrira au motocycliste altéré le havre d'un café face aux quais.

La ville de Saint-Tropez, petite capitale d'une région très éprouvée par l'hiver dernier, est une localité charmante possédant un port très coloré. Pour visiter Saint-Tropez où les touristes se pressent en grand nombre, nous vous conseillons de laisser la moto dans une des petites rues à l'écart du quai auxquelles on accède en prenant la première voie à droite après la statue de Suffren. Car le bailli de Suffren trône majestueusement sur cette ville où était située la maison de ses parents.

Saint-Trop' n'est pas seulement le royaume des snobs (vous ferez beaucoup en y admirant un splendide échantillonnage) mais c'est aussi une ville très agréable et il faut savoir y trier ce que l'on rencontre pour en extraire la véritable personnalité. Il ne faut surtout pas s'imaginer que le reste de la Côte sera de la même encre.

Pays de contrastes, la Côte d'Azur recèle le meilleur et le pire. Il n'est pas choquant de voir une plante d'un vert agressif se marier avec grâce à un ensemble de fleurs jaune citron sur le fond bleu foncé de la mer et du ciel.

De même, surtout en saison, on rencontre sur la Côte les êtres les plus opposés, les plus contraires, certains anachroniques, d'autres futuristes, des escrocs et des petits bourgeois. La 201 bavant son huile y côtoie sans choquer la Cadillac ceinturée de ses cent kilos de chrome.

L'ambiance du petit port de Saint-

Tropez se saisit entre 9 et 11 heures du matin lorsque, dans son petit bassin, s'affairent les marins de plaisance, de pêche et de guerre.

De Saint-Tropez à Saint-Raphaël.

Le trajet entre Saint-Tropez et Saint-Raphaël peut fournir l'occasion d'effectuer une étape de repos. Signalons au passage que, pour n'être pas gêné sur les routes de la Côte d'Azur, il faut y circuler à des heures où le mode de vie, essentiellement estival et « vacancier », empêche d'y rencontrer un ensemble dense de véhicules. Nous vous conseillons de circuler entre 8 heures et 10 h. 30 puis entre 15 heures et 17 heures. Prenez pour principe de ne pas circuler entre 11 h. 30 et 14 heures de l'après-midi en raison des gens en retard pour déjeuner et... des digestions pénibles.

Le long de cette Côte, on arrive à Sainte-Maxime en longeant la mer au ras de l'eau. On a de la route une vue magnifique sur Saint-Tropez et le golfe. On peut également se baigner car c'est pour ainsi dire une plage continue.

C'est après Sainte-Maxime qu'on aborde une route plus accidentée où l'on trouve quelques calanques. La calanque est une baie naturelle, profonde, qui est tout simplement le prolongement d'une vallée dont le creux s'enfonce dans la mer.

Ce sont des ports naturels, très bien abrités dont l'effet est parfois saisissant lorsqu'on se trouve au fond, près de l'eau. Les plus belles calanques ne sont pas sur le circuit que nous décrivons mais sur le parcours entre Marseille et Toulon. Cependant il en existe

de beaux spécimens qu'il ne faut pas manquer de retenir.

On atteint Saint-Raphaël par Fréjus qu'il ne faut pas manquer de visiter car outre le cloître que nous avons déjà décrit, cette localité possède des vestiges d'arènes, un aqueduc romain, une cathédrale, un baptistère, un des plus anciens de France, et un théâtre romain.

Ce fut une des villes les plus importantes du monde romain (elle a abrité jusqu'à vingt-cinq mille habitants alors qu'elle n'en compte aujourd'hui qu'environ six mille).

Saint-Raphaël est la ville des oppositions. Le luxe y côtoie les activités familiales et le travail intense d'une reconstruction déjà très avancée car cette localité a été gravement endommagée lors de la Libération. On peut prendre un très bon bain sur la plage dite « Fréjus Plage » avant de déjeuner ou de dîner dans un des multiples établissements se trouvant sur la promenade boisée à l'entrée de la ville. On peut manger à Saint-Raphaël selon sa bourse et ce n'est pas un des moindres charmes de cette ville que de pouvoir pour un modeste prix engouffrer de grandes quantités de salade niçoise et des spécialités de la Côte.

Ce n'est pas une ville empruntée mais une station balnéaire qui ne perd rien du sens des réalités. Une église, dite « des Templiers », méritera d'être visitée car elle a conservé son caractère de forteresse que les nécessités de l'époque où elle fut construite lui avaient donné.

(A suivre).

LEGRAND-JACQUES.

La mer aux Issambres



Dans le cloître de Fréjus.



La reconstruction mène bon train à Saint-Raphaël au milieu des végétations typiques de la côte.



BOL D'OR

premiers résultats

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. Lefèvre-Briand (500 Norton), 429 t en 24 h, soit 2.698,901 km, moy. 112,454 km/h, record battu (anc. rec. 2.573,843 km, moy. 107,247 km/h par Lefèvre sur Norton); 2. Klimt-Harsmid (350 Jawa), premiers des 350 cm³, 423 t soit 2.542,148 km, moy. 110,922 km/h, record battu; 3. Gallard-Gillet (500 Triumph), 389 t, 4. Reisz-Kuruct (250 Panonia), premiers des 250 cm³, 386 t, soit 2.425,507 km, moy. 101,052 km/h; 5. Mutel-Inizan (500 Triumph), 379 t; 6. Hoffman-Niederman (250 Zundapp), 379 t; 7. Obert-Fromont (250 N.S.U.), 367 t; 8. Court-Dagan (175 Gnome-et-Rhône), premiers des 175 cm³, 365 t, soit 2.298,766 km, moy. 95,781 km/h, record battu; 9. Lamboley-Soibinet (500 Norton), 359 t; 10. Rouger-Guignabodet (175 Alcyon), 353 t.

11. Bourdonneau-François (sidecar 750 Zundapp), premiers des sidecars, 352 t, soit 2.217 km, 218, moy. 92,38 km/h; 12. Prigent-Bénard (250 Puch), 351 t; 13. Mangin-Gnudi (250 Adler), 350 t; 14. Claudon-Grollet (SC 750 Triumph), 349 t; 15. Rossignol-Rebour (250 F.N.), 336 t; 16. Szucs-Cserkuti (250 Panonia), 334 t; 17. Stastny-Havel (350 Jawa), 334 t; 18. Heucqueville-Gomes (175 Gnome-et-Rhône), 332 t; 19. Bernard-Bergeron (350 D.K.W.), 328 t; 20. Arambol-Croix (175 Libéria-Ydral), 327 t.

21. Rosset-Bourlon (175 Peugeot), 326 t; 22. Rivard-Augris (175 Gnome-et-Rhône), 325 t; 23. Larrivière-Boyer (250 Peugeot), 320 t; 24. Descoureaux-Pohu (175 Gnome-et-Rhône), 315 t; 25. Daric-Brugeilles (150 Lambretta), premiers des scooters, 310 t, soit 1.948,318 km, moy. 81,179 km/h; 26. Maucourant-Lorin (175 Gnome-et-Rhône), 309 t; 27. Di Vozzo-Brulé (SC 350 D.K.W.), 298 t; 28. Saumureau-Lejeune (175 Ydral), 296 t; 29. Lemée-Delaherche (350 Matchless), 292 t; 30. Michele-Rueillet (scooter 150 Lambretta), 289 t; 31. Cambis-Ditail (scooter Rumi), 272 t; 32. Sacareau-Chartier (175 Peugeot), 272 t; 33. Hebert-Rittaud (175 Motobécane), 251 t; 34. Milone-Martine (scooter 150 Lambretta), 243 t; 35. Pahin-Bordas (250 Automoto), 221 t.

Classement par catégorie

500 cm³ course : 1. Lefèvre-Briand (Norton), 2.698,901 km (moy. 112,454 km/h, nouveau record général).

500 cm³ sport : 1. Mutel-Inizan (Triumph), 2.381,572 km (moy. 99,232 km/h).

500 cm³ série : 1. Gallard-Gillet (Triumph), 2.445,626 km (moy. 101,901 km/h).

350 cm³ sport : 1. Harsmid-Klimt (Jawa), 2.642,148 km (moy. 110,922 km/h); 2. Stastny-Havel (Jawa) 2.099,462 km.

350 cm³ série : 1. Bernard-Bergeron (D.K.W.), 2.065,190 km (moy. 86,049 km/h); 2. Lemée-Delaherche (Matchless), 1.837,092 km.

250 cm³ sport : 1. Reisz-Kuruct (Panonia), 2.425,507 km (moy. 101,062 km/h); 2. Mangin-Gnudi (Adler), 2.199,190 km; 3. Szucs-Cserkuti (Panonia), 2.101,291 km; 4. Larrivière-Boyer (Peugeot), 2.014,238 km.

250 cm³ série : 1. Hoffman - Niederman (Zundapp), 2.348,406 km (moy. 97,850 km/h); 2. Obert-Fromont (N.S.U.), 2.310,646 km; 3. Prigent-Bénard (Puch), 2.208,791 km; 4. Rossignol-Rebour (F.N.), 2.117,480 km.

175 cm³ course : 1. Court-Dagan (Gnome et Rhône), 2.298,766 km; (moy. 95,781 km/h) 2. Rouger-Guignabodet (Alcyon), 2.222,002 km; 3. Heucqueville-Gomes (Gnome et Rhône), 2.091,526 km; 4. Rosset - Bourlon (Peugeot), 2.050,368 km; 5. Descoureaux-Pohu (Gnome et Rhône), 1.983,861 km; 6. Saumureau-Lejeune (Ydral), 1.862,649 km; 7. Sacareau-Chartier (Peugeot), 1.709,084 km; 8. Hébert-Rittaud (Motobécane), 1.577,133 km.

175 cm³ sport : 1. Arambol-Croix (Libéria-Ydral), 2.059,026 km (moy. 85,751 km/h).

175 cm³ série : 1. Rivard-Augris (Gnome et Rhône), 2.044,458 km (moy. 85,185 km/h); 2. Maucourant-Augris (Gnome et Rhône), 1.946,889 km.

Scooter course : 1. Daric-Brugeilles (Lambretta) 1.948,318 km (moy. 81,179 km/h); 2. Michele-Rueillet (Lambretta), 1.820,730 km.

Scooter sport : 1. Cambis-Ditail (Rumi), 1.712,525 km (moy. 71,355 km/h).

Scooter série : 1. Milone-Martine (Lambretta), 1.529,776 km (moy. 63,740 km/h).

Sidecars 750 cm³ sport : 1. Bourdonneau-François (Zundapp), 2.217,218 km (moy. 92,384 km/h).

Sidecars 750 cm³ série : 1. Claudon-Grollet (Triumph), 2.197,186 km (moy. 91,549 km/h).

Sidecars 350 cm³ série : 1. Di Vozzo-Brulé (D.K.W.), 1.879,566 km (moy. 78,023 km/h).

ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS ★ ECHOS

Licences vitesse-pistes.

A l'issue du banquet offert par l'A.C. et le M.C. du Nord de la France à l'occasion de l'inauguration du centre fixe de Sécurité routière à Arras, M. Pinton, secrétaire d'État aux Travaux publics, eut à répondre à l'allocution du président M. Figarède, traitant principalement de l'angoissant problème de la circulation urbaine et routière des deux-roues à moteur.

M. Pinton révéla que ses services s'efforçaient toujours, lors de l'aménagement de routes anciennes ou nouvelles de créer des pistes spéciales pour les deux-roues de faible cylindrée, mais que ce n'était pas toujours commode.

D'autre part, concernant les vélomoteurs et scooters, il prit ouvertement position contre la limitation de la vitesse. Voici d'ailleurs ses propres paroles dont la grande presse s'est faite l'écho :

« Je suis opposé, à toute limitation de vitesse qui ne résoudrait absolument pas les problèmes de circulation. Mais j'envisage la création d'une licence de conduite qui pourrait être imposée à tout nouvel acheteur de vélomoteur ou de scooter. Mes services en étudient actuellement les possibilités d'application. Nous pourrions ainsi la retirer après une faute grave, comme on retire le permis de conduire et je crois que cette seule crainte aurait les plus salutaires effets. »

“ Laissez à d'autres les mélanges compliqués ! ”



MobilMix TT se dilue instantanément...

Elle forme avec l'essence un mélange immédiat. Plus besoin d'agiter : faites le plein, versez MobilMix TT dans le réservoir et démarrez...

Le graissage est régulier : il n'y a ni excès, ni manque d'huile. Vous roulez sans à-coups et sans grippage possible.

...et le graissage est parfait

MobilMix TT, au moment où elle assure la lubrification du moteur, s'est entièrement séparée de l'essence. Tout son pouvoir lubrifiant est disponible pour le graissage.

Avec MobilMix TT, la calamine est éliminée !

Dans le carter d'un moteur 2 temps, l'huile doit se séparer de l'essence par distillation. Avec MobilMix TT, cette séparation est immédiate et complète : la quantité d'huile pénétrant dans la chambre de combustion est réduite au minimum, de sorte que la formation de calamine est extrêmement réduite; celle-ci étant pulvérulente est facilement expulsée par l'échappement.

MobilMix TT concilie deux qualités contradictoires : homogénéité du mélange huile-essence dans le réservoir — séparation complète de ce mélange dans le carter.

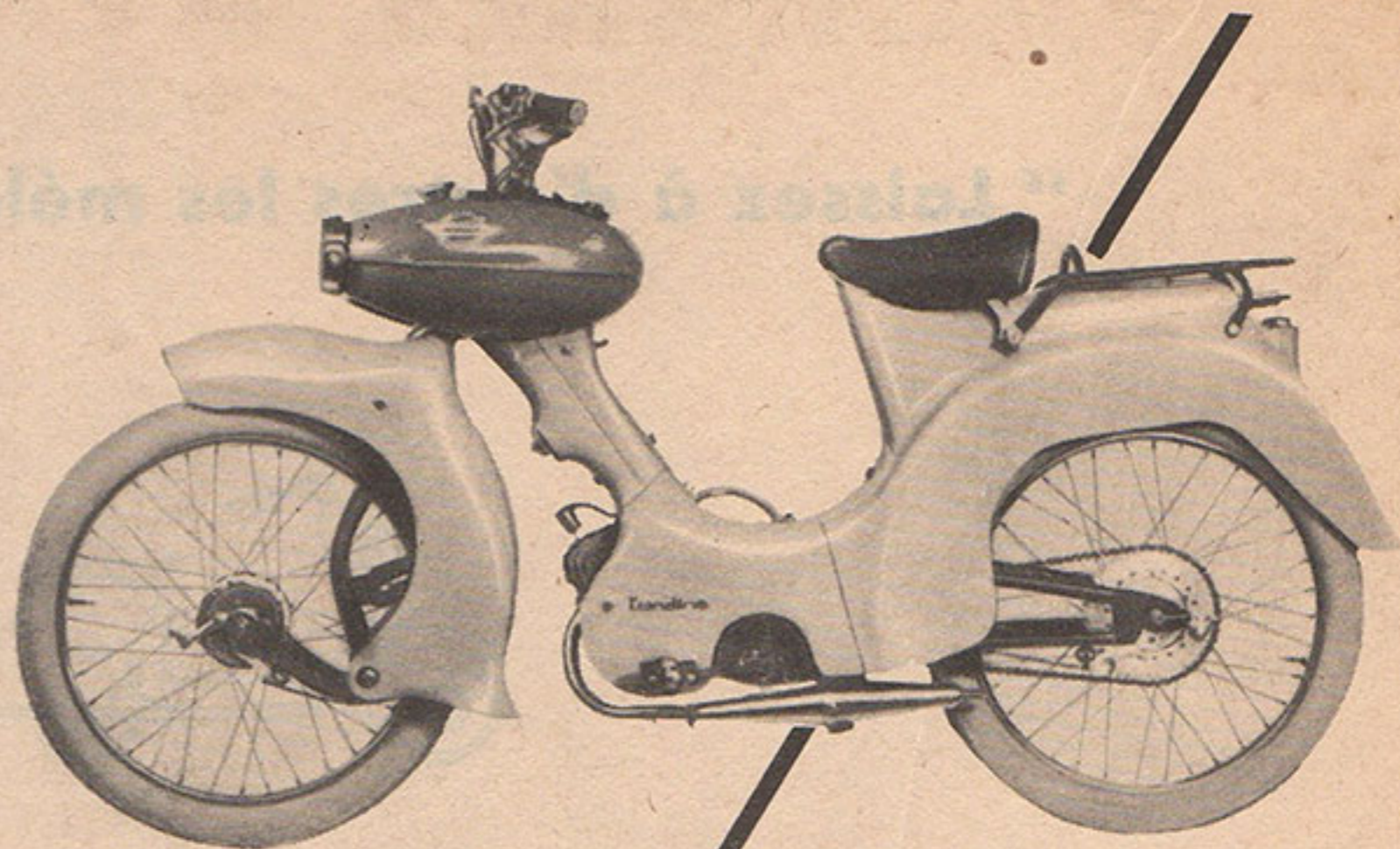
GRATUIT ! Demandez dès aujourd'hui le Guide d'entretien et de conduite (76 pages) édité à votre intention par Mobiloil, Service AP 1 - 46, Rue de Courcelles - Paris (8^e)

297 km à l'heure sur 2 roues
Record du monde de vitesse à motocyclette par Russell Wright... et MOBIL OIL !



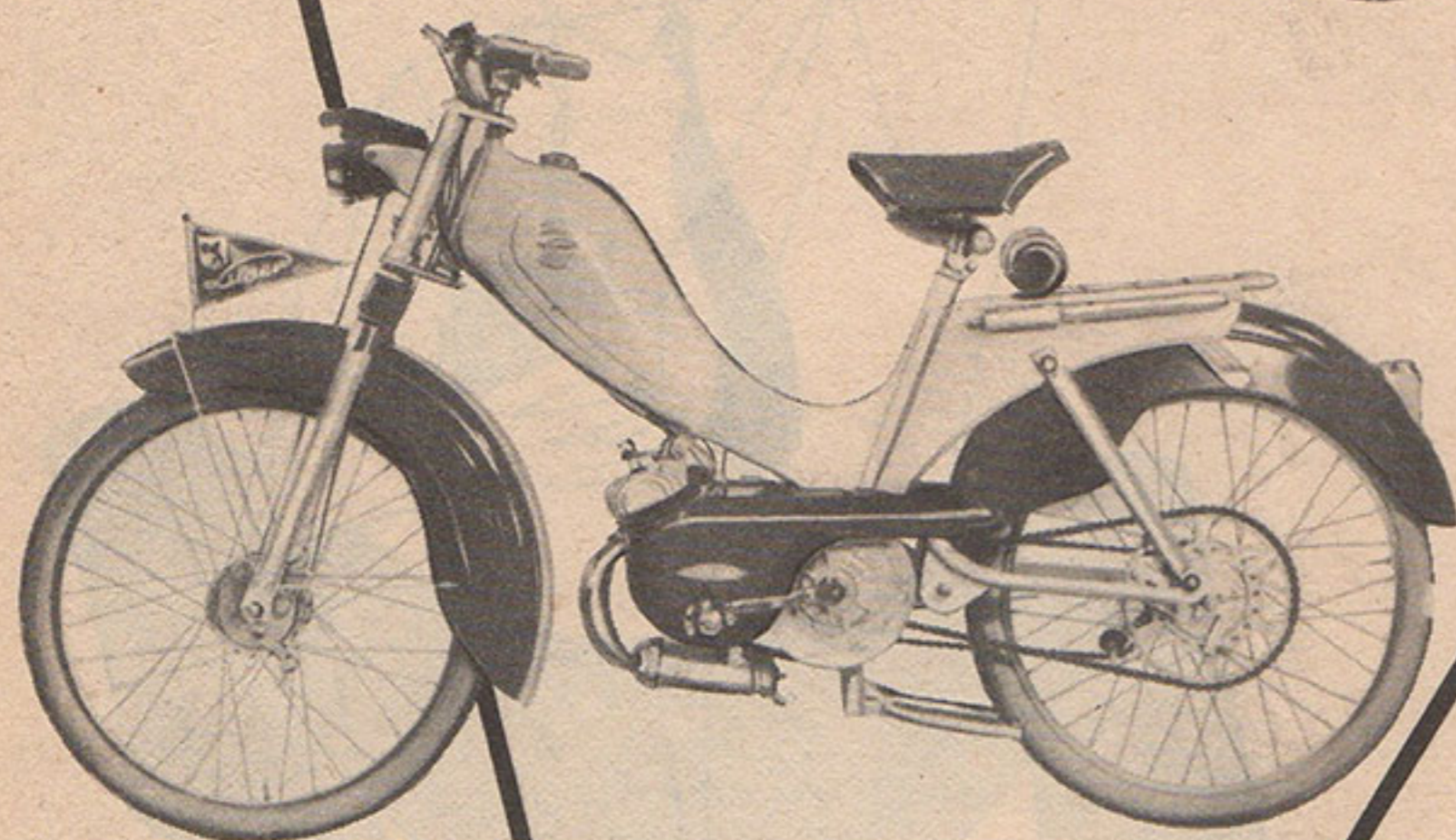
MobilMix TT la Mobiloil des “ 2 temps ”

Qui dit mieux!



"L'ONDINE"

Carrosserie plastique
2 vitesses
Suspension intégrale

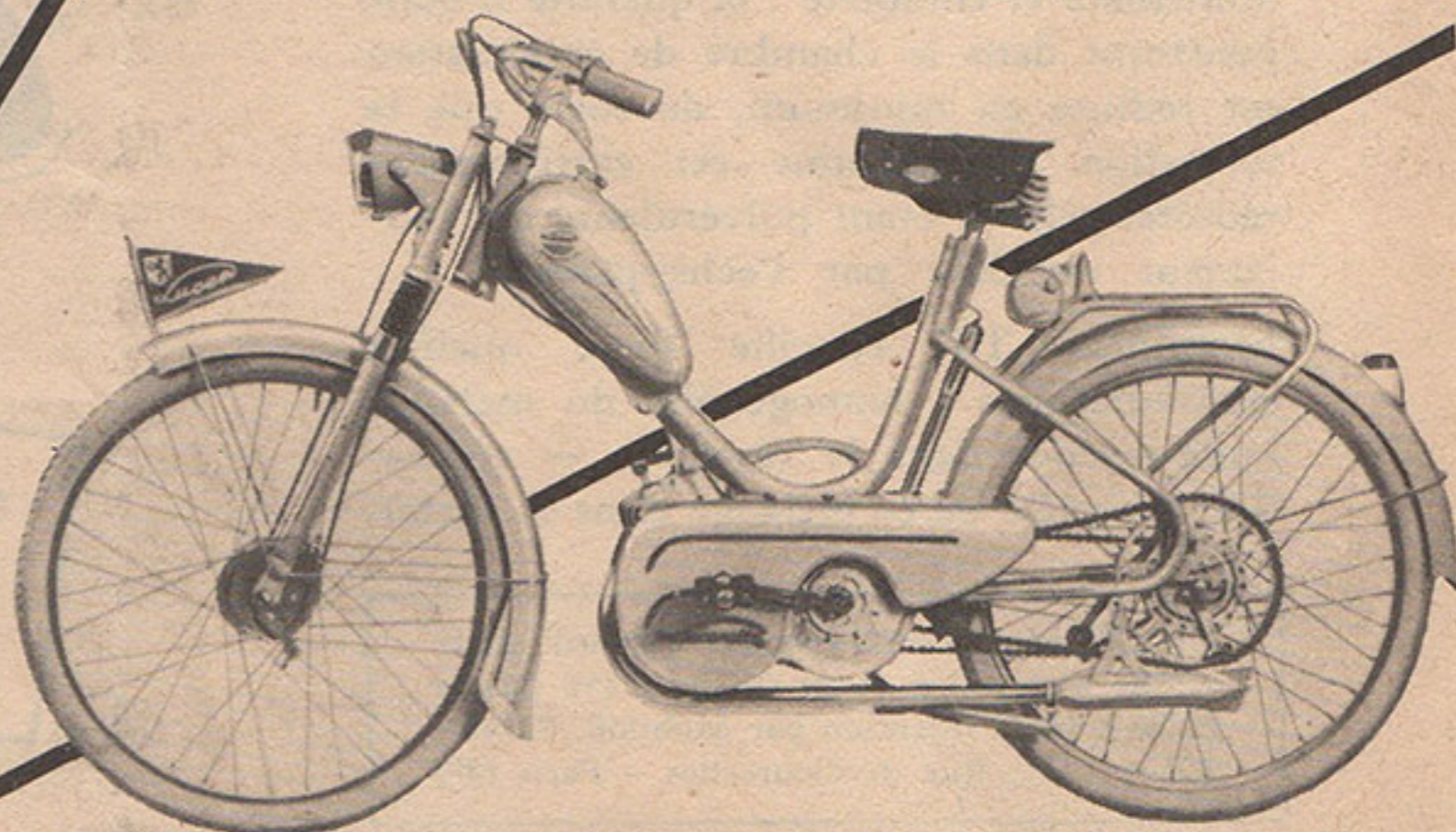


"LE TRITON"

Cadre embouti
Roues de 23 x 2
Suspension AV. et AR.
Moteur VAP

TYPE 563

Cadre monotube
Moteur VAP



GRAISSAGE RECOMMANDÉ:
HUILE

YACCO

"MOTO 2 TEMPS"

- ★ EMBOUTI
- ★ PLASTIQUE
- ★ TUBES

TOUTES LES SOLUTIONS
VOUS SONT PROPOSÉES

HAZEBROUCK - NORD

Lucer

Retenez l'agence LUCER pour votre secteur. Vous jouez gagnant !



Amédéo



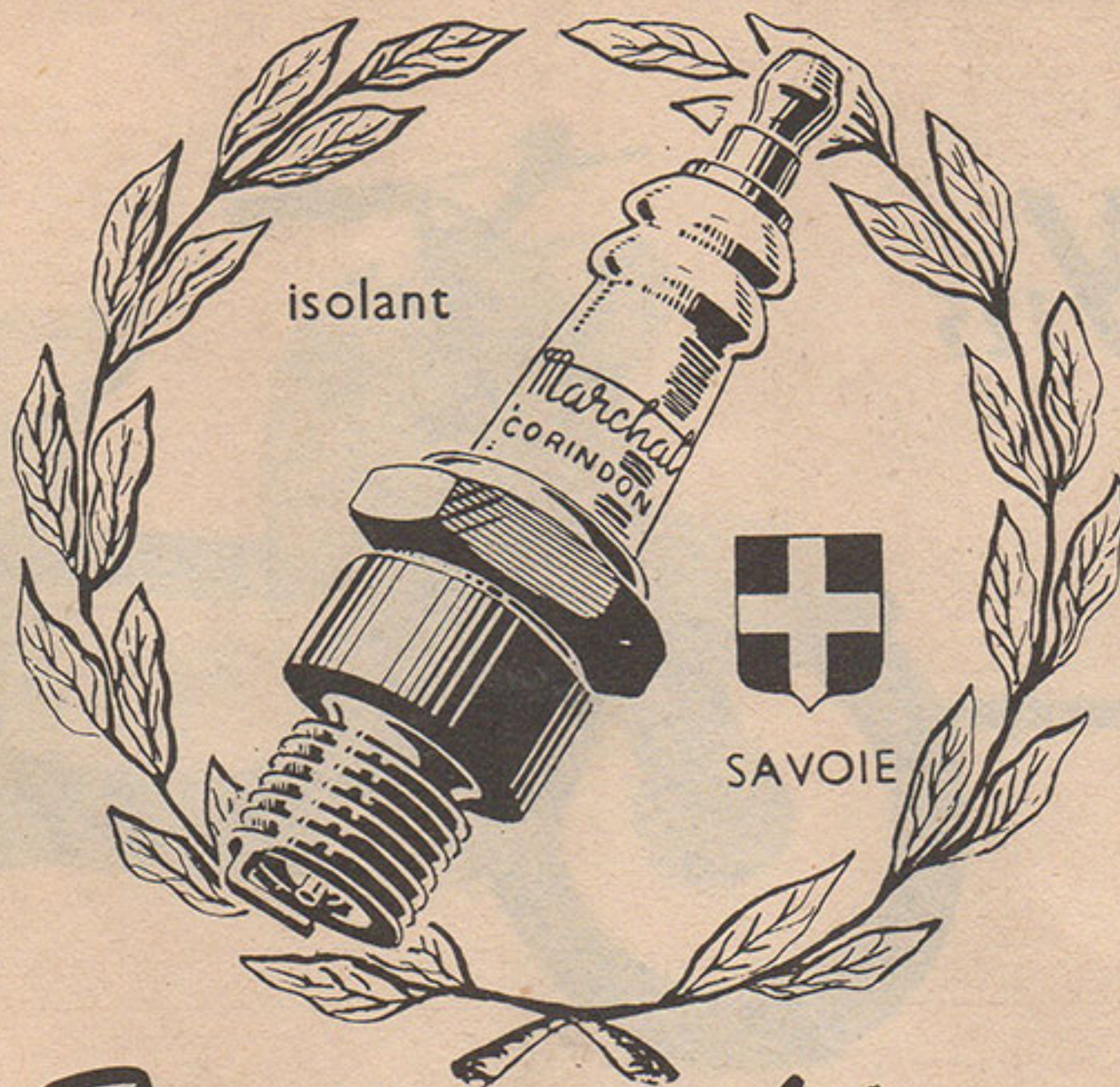
Darrouy



Klym



Mélioli



Burggraf



Collot



Onda



de Polo

La Bougie des Vainqueurs **48 Victoires**

36 en MOTO-CROSS avec

AMEDEO, BOISSERIE, CHARRIER, DARROUY, DELPEYRAT, FRANTZ, HAZIANIS, Robert et René KLYM, MELIOLI.

12 en VITESSE avec

BAYLE, BOUIN, BURGGRAF, COLLOT, DESCHAMPS, HENRIOT, JACQUIER-BRET, LECOMTE, MAISON-NEUVE, MURIT, ONDA, De POLO, SQUIRI.

la MEILLEURE

dans les grandes compétitions Moto et Auto.

la MEILLEURE

pour les plus grands champions :

Moto-Cross : AMEDEO, BENARD, BONNIN, Robert et Auguste DARROUY, DELPEYRAT, FRANTZ, HAZIANIS, Robert et René KLYM, MELIOLI, VERRECCHIA.

Vitesse : AGACHE, BAYLE, BOUIN, BOISSERIE, BURGGRAF, COLLOT, DRION, FAUCHERAUX, GAUCH, HUG, JACQUIER-BRET, MURIT, ONDA, de POLO, SCHAAD.

la MEILLEURE

pour tous les grands Constructeurs Français qui la montent en série.

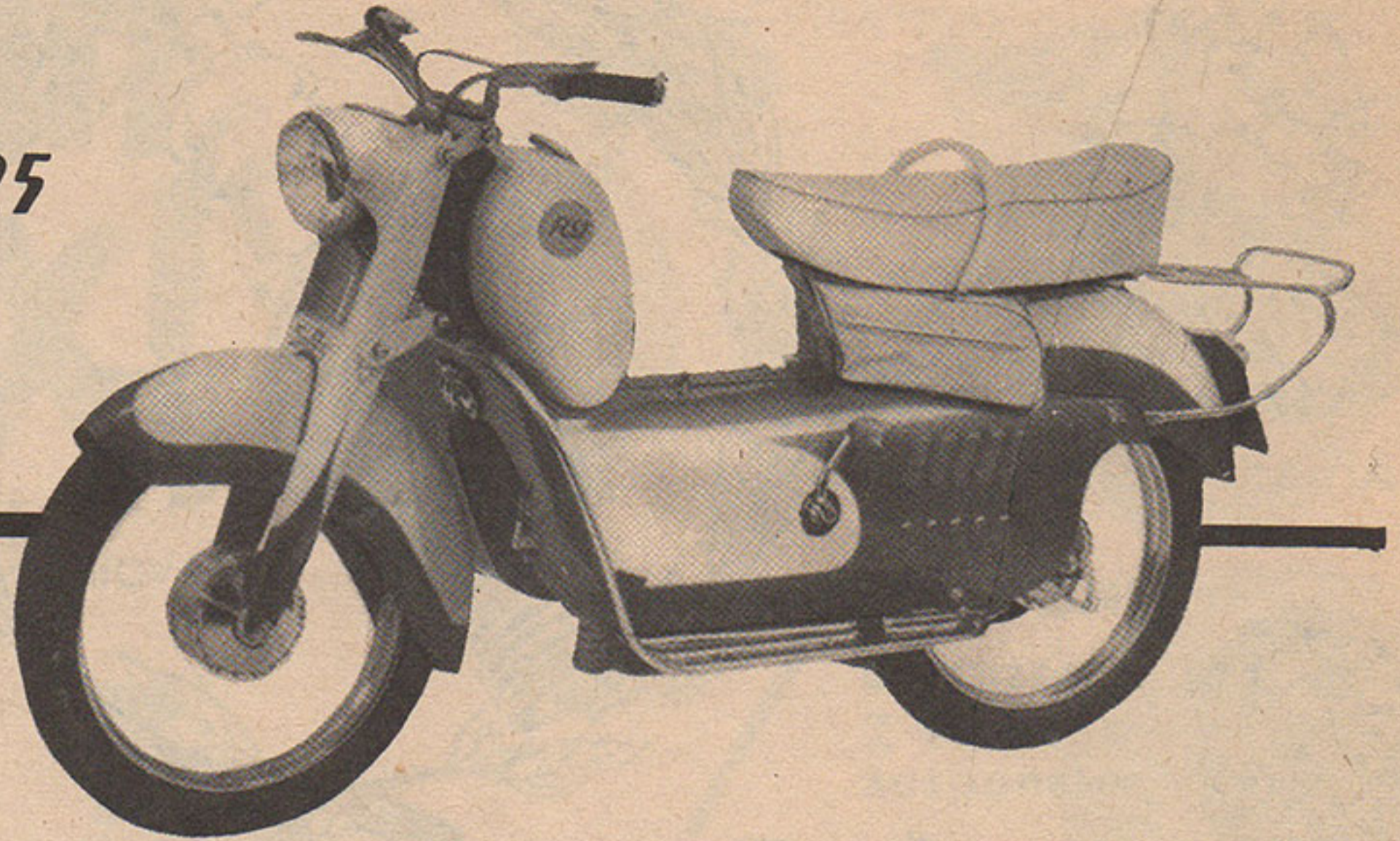
la MEILLEURE

pour votre moto

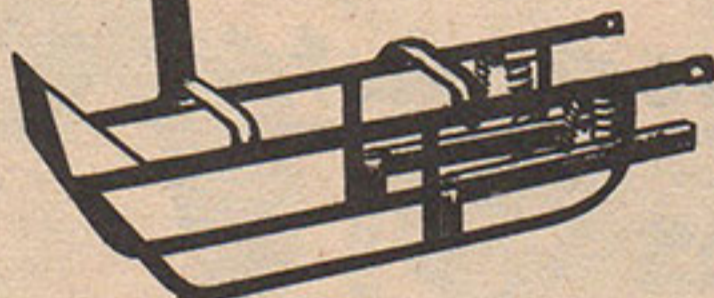
Plus de kilomètres en moins de temps,
avec moins d'essence

MARCHAL

Sulky₁₂₅



RSI



CHASSIS ROBUSTE Monté sur suspension arrière oscillante.



5,5 cv DE PUISSANCE

Moteur AMC Isard - 125 cm³ - 2 temps - 3 vitesses - 5,5 cv - 2 litres au 100 kms - vitesse maxima 85 km/h.



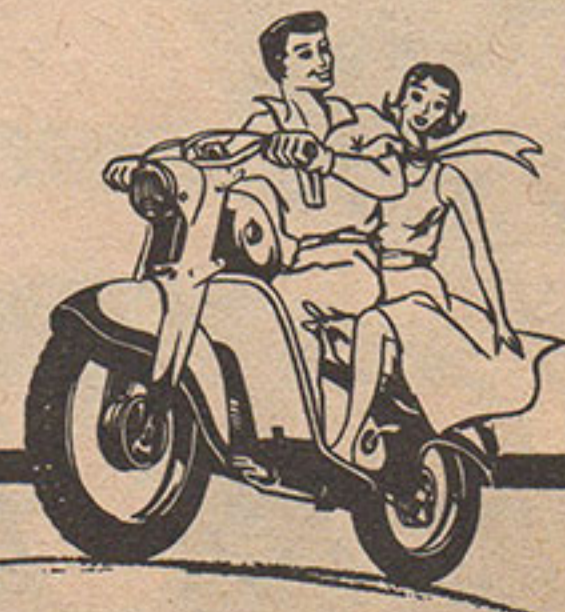
GRANDES ROUES

Assurant une parfaite stabilité. A l'avant, suspension et antivol NEIMAN sur le tube de direction.



CARROSSERIE

En éléments facilement démontables et remplaçables à peu de frais.



RSI

134, AV. DE MALAKOFF, PARIS-16^e - TÉL. : KLEBER 61-80

Une famille active !

GEORGES ET PIERRE MONNERET

battent 8 records du Monde

catégorie : 250^{cm³}

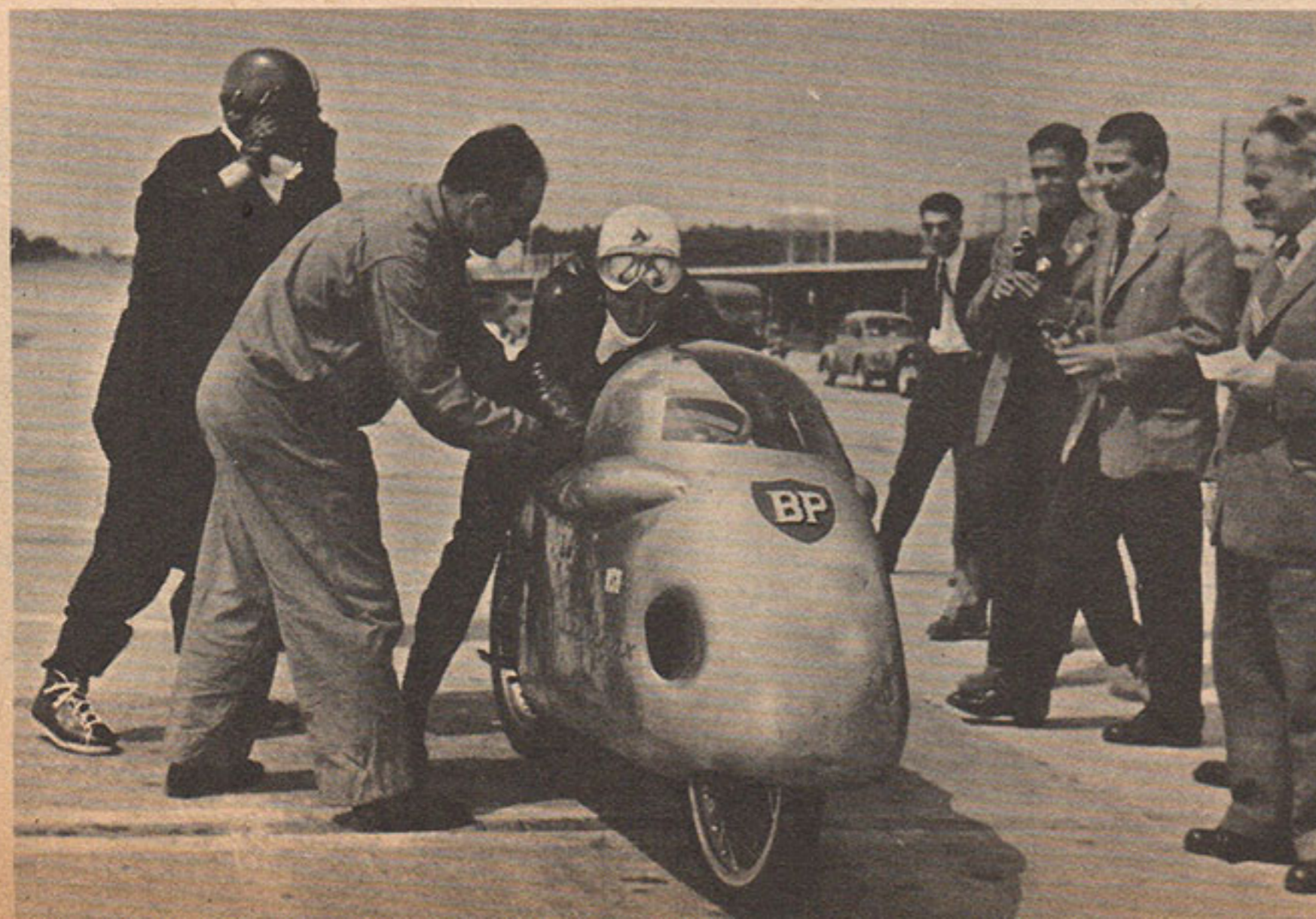
LE 23 mai dernier, à 6 heures du matin, Pierre Monneret se mit en piste pour attaquer un des records les plus difficiles à décrocher : celui de l'heure.

Pierre Monneret avait donc « affûtée » sa N.S.U. Sport-Max pour le record de l'heure en 250 cm³ et son père devait être de la partie pour aller jusqu'au 3 heures. Le premier record à battre était celui de Tenni, établi en septembre 1938 sur une 250 Guzzi à compresseur : une heure à 180,500 km/h de moyenne ! Le départ fut fixé à 6 heures parce que le vent était pratiquement nul à cette heure matinale. Quant à l'organisation générale de la tentative, disons tout de suite quelle était parfaite. Monneret s'attaquait à ces records avec l'approbation de N.S.U. qui avait fourni le carénage et un mécanicien assurant la mise au point, en compagnie de René Hérouin, mécanicien habituel de Monneret.

La machine tourna pendant une heure comme une horloge, portant le record ainsi à 190,4 km/h. Le tour le plus rapide fut effectué à 198,5 km/h de moyenne ce qui est excellent pour une machine fonctionnant à l'essence (le carburant fourni par B.P. était une essence pure à environ 90 d'indice d'octane).

Ceci nous incite à dire quelques mots de cette N.S.U. Sport-Max. Rappelons que ce monocylindre donnant environ 28 ch à 9 000 tr/mn a été construit à partir de la Max de série, le carter moteur et le cylindre de même que les roulements du vilebrequin sont des pièces de série. La culasse en alliage léger est coulée dans la même coquille que celle de série. Enfin citons encore la commande des soupapes par biellettes et excentriques. (Voir description détaillée dans notre précédent numéro.)

Ravitaillement... "Jojo" va prendre le relais et partir pour la dernière heure !



La machine de Pierre Monneret avait néanmoins subi quelques modifications qu'il convient de souligner. Elle est une des quatre machines revues par l'usine à la lumière des enseignements de la dernière saison sportive, machine identique à celle du champion d'Allemagne Baltisberger. Le régime (9 000 tr/mn) et le rapport volumétrique sont restés inchangés mais le graissage et l'allumage ont été modifiés. Sur le modèle qui nous intéresse nous trouvons maintenant trois pompes à huile : la première envoie l'huile au vilebrequin, maneton, etc., tandis que la seconde graisse la distribution, et la troisième pompe assure le retour.

La seconde modification est plus importante. On sait qu'à l'origine les Sport-Max comportaient un dispositif d'avance automatique, monté en bout de vilebrequin à l'extrémité d'une tige assez longue. Ce système occasionnait un balourd assez important qui perturbait le calage de l'avance. Un réglage de 10 mm au départ augmentait en marche de 4-5 mm au grand dam des roulements du vilebrequin... Sur la machine de Monneret l'avance automatique a été remplacée par une commande manuelle. La suppression des mas-

selottes et ressorts de l'avance automatique a permis d'utiliser un arbre plus court et l'avance n'est maintenant plus que de 8,5 mm. Par contre l'allumage a été doublé ce qui donne une combustion plus rapide et plus complète. La Max des records comportait deux bobines de 3 V et deux bougies. La deuxième bougie a été placée entre le tube d'échappement et le tunnel de distribution. Les deux bougies étaient des KLG 250 ce qui correspond à un indice thermique de 370.

Le carburateur, un Amal anglais monté sur une pipe souple, avait un passage des gaz de 30 mm de diamètre et un gicleur de 280.

Les rapports internes de la boîte étaient ceux de la machine de circuit, le pignon de sortie de boîte portait 22 dents et celui de la roue AR 44 dents.

Les pneus, des Avon spéciaux, étaient gonflés à 4,3 kg. Celui de l'avant avait la dimension normale soit 2,75 x 18, tandis qu'à l'arrière un 3,25 x 18 assurait la bonne tenue.

Qui dit tenue de route, dit amortisseurs. Ceux d'origine s'étant avérés trop souples pour la terrible piste de Saint-Eutrope, ils furent remplacés par des Le Laurain qui ont donné entière satisfaction. Rappelons que ces mêmes amortisseurs équipaient la Triumph de Gillet au Criterium National.

Après avoir « descendu » le record de l'heure, la machine fut rapidement contrôlée par les mécaniciens. En faisant le plein de carburant, on s'apercevait que la N.S.U. avait consommé 8 litres en couvrant 190,40 km en une heure ! Et dire qu'il y a des gens prétendant que la course ne sert à rien... !

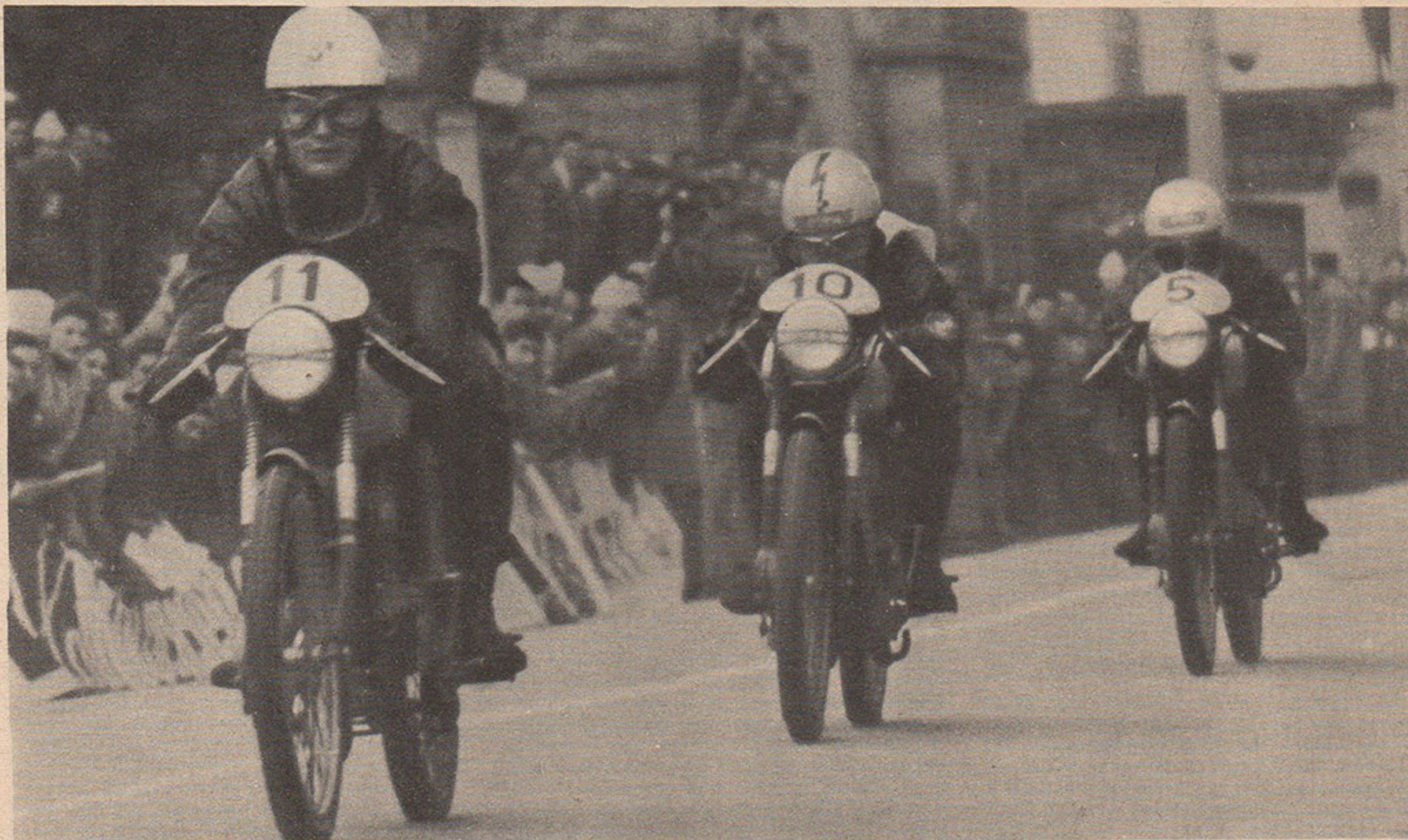
Trois heures plus tard Georges Monneret reprenait le départ, pour se faire relayer après une heure par son fils. A la deuxième heure intervint le ravitaillement en carburant et la vérification du niveau d'huile, et Georges repartait pour abattre le record des trois heures et des 500 kilomètres. Ces derniers records appartenaient jusqu'alors à Guzzi et l'équipe Ruffo, Léoni et Anderson.

La robustesse mécanique de la N.S.U. Sport-Max nous a étonné une fois de plus : Il semblait que cette machine aurait pu tourner ainsi pendant 24 heures...

P. NIEDERMANN.

(Suite page 46.)

Le Giro d'Italia



Un peloton de 75 cm³ Laverda, à l'arrivée de l'étape Ricione-Padoue.

Motocycles est désormais un habitué du « Motogiro ». Nous voici donc, encore une fois, dans la cour du journal organisateur *Stadio* où règne une animation insolite. Le calme de la capitale de l'Emilie est troublé par des sons harmonieux pour certains, poignants pour d'autres, et enfin pour les personnes anti-deux roues franchement abrutissants.

Cette année, pour la première fois dans l'histoire du Motogiro l'on a deux classements bien différents : un pour les machines dérivées de la série, et un autre pour les machines sport qui ressemblent étrangement à des bolides de Grand Prix.

L'on se souviendra des disqualifications et ensuite requalifications qui eurent lieu l'an dernier et de tous les petits drames qui eurent pour origine un inoffensif « carburateur ».

Cette année les deux grands rivaux : Morini et Mondial sont encore présents et déjà l'on pressent un duel acharné et sans merci.

Cependant, nous souvenant des performances de la Ducati en 1955, nous suivrons particulièrement les catégories 100 et 125 cm³ qui peuvent être de terribles trouble-fête.

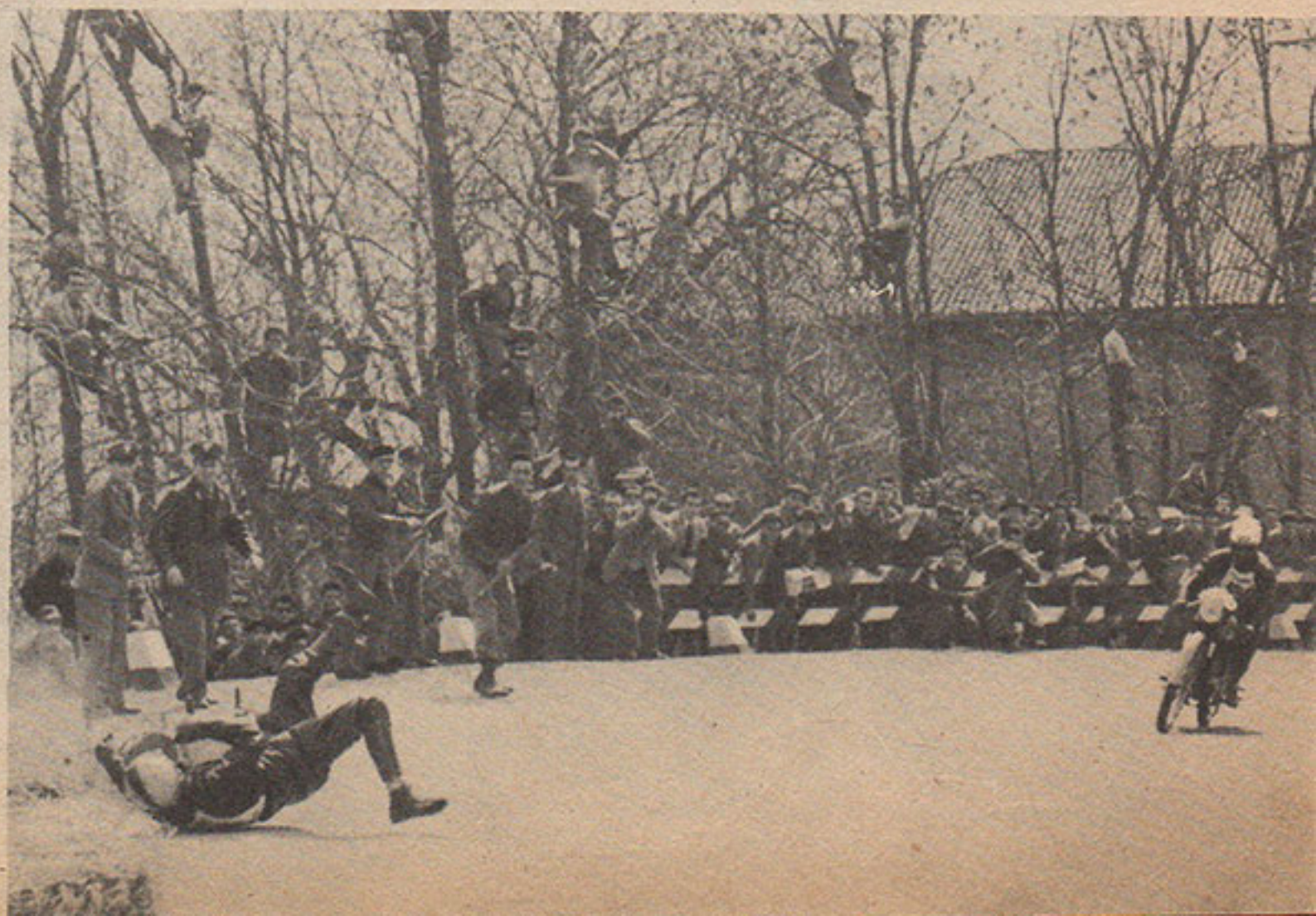
* * *

Bologne-Udine (394 km), 256 pilotes (97 pour la catégorie sport et 159 pour la dérivée de série) sont prêts à prendre le départ d'une formidable sarabande, d'une

course qui passionne non seulement les concurrents, mais l'Italie tout entière. Nouveauté également, le Motogiro se déroulera sur des routes complètement fermées au trafic.

A 10 h démarre le premier concurrent : Benzoni (Capriolo) et à 11 h 19 mn 30 s le dernier : Damilelli (Mi-Val). Malheureusement le numéro 1 ne portera pas fortune à Benzoni qui, à quelques kilomètres du départ, à Crevalcore, dans un virage, perd le contrôle de sa machine et

La première chute du Motogiro : Benzoni, sur Capriolo, manque un virage et se blesse assez sérieusement.



se blesse grièvement. A quelques kilomètres de là, Rizzitelli (Laverda) tombe mais abandonnera avec des blessures moins graves que son rival.

Le temps sera favorable aux concurrents seulement jusqu'au premier contrôle de Mantova (110 km) et le reste de l'étape se déroulera sous un ciel sans pitié qui déversera de véritables trombes d'eau sur les coureurs.

A Mantova nous relevons le nom des premiers de chaque catégorie, ainsi que les moyennes qui, comme vous le verrez, laisse prévoir un Motogiro mené à une allure infernale.

Dérivée série :

75 cm³ : Silvagni (Laverda), moyenne 108,918 km/h.
 100 cm³ : Marchi (Laverda), moyenne 116,998 km/h.
 125 cm³ : Vanoncini (Rumi) moyenne 109,322 km/h.
 175 cm³ : Manganelli (Bianchi), moyenne 127,882 km/h.

Sport :

75 cm³ : Ghiro (Ceccato), moyenne 114,017 km/h.
 100 cm³ : Degli Antoni (Ducati), moyenne 124,771 km/h.
 125 cm³ : Tamarozzi (Benelli), moyenne 130,838 km/h.
 175 cm³ : Provini (Mondial), moyenne 138,469 km/h.

Ce court tableau de passage vous permettra de vous familiariser avec les marques qui, à l'exception de la 125 cm³ sport, seront celles que nous retrouverons tout au long de ce Motogiro.

A noter que la 125 cm³ dérivée de la série sera très souvent pointée avec une moyenne sensiblement égale à celle de la 75 cm³ de sa catégorie.

Nous continuons vers Treviso puis Udine où seulement 211 pilotes arriveront (19 abandons dans la catégorie « machines dérivées de la série » et 26 dans les « sports »).

Après chaque étape nous ne vous répéterons pas les classements que vous pourrez consulter d'après le tableau établi en fin d'article. Cela nous laissera quelques lignes de plus, assez précieuses, pour vous raconter cette course magnifique.

La seconde étape Udine-Padoue (383 km) aura été un véritable calvaire pour les concurrents. En effet non seulement le parcours était très dur avec l'ascension du plan

des Fugazze (1.159 m) mais les conditions atmosphériques furent désastreuses, tout y était, vent, pluie, neige, grêle, verglas. A l'arrivée nous serons surpris de ne trouver que 26 abandons, chiffre dérisoire lorsque l'on pense à la dose de courage et, dirons-nous, d'héroïsme, dont les pilotes ont fait preuve.

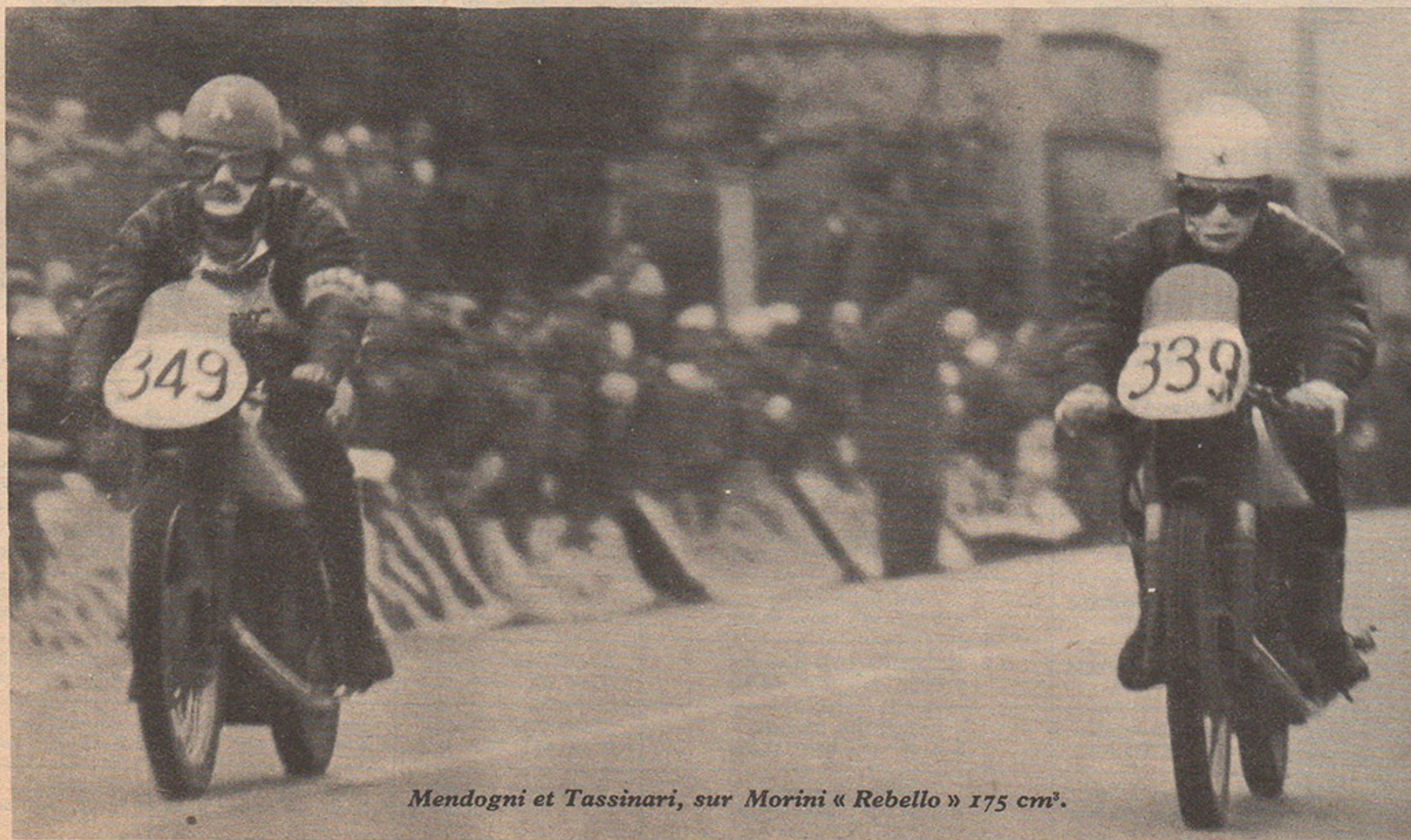
Au départ d'Udine 206 pilotes se sont placés sous les ordres du directeur de course, Aldo Bolognini. C'est sous un vrai déluge que les concurrents quittent Udine et même, pour les derniers, sous la grêle. Cependant les pilotes tirent le maximum de leurs machines dès qu'ils atteignent une ligne droite. Ne parlons pas des chutes car elles furent nombreuses, mais heureusement la plupart sans gravité.

Le duel entre Provini (Mondial) et Mendogni (Morini) ne connaît pas de trêve. Pour les catégories sport 100 cm³ et 125 cm³ nous devons (comme l'an dernier, pour les 100 cm³) ne parler que d'une marque : Ducati, qui a fait un effort que nous qualifierons de gigantesque, tant au point de vue préparation des machines que des pilotes ; ajouter à cela une organisation parfaite. Nous pouvons sans crainte de nous tromper, la comparer à celle de Mercedes l'an dernier aux Mille Miles. Rien n'a été laissé au hasard. C'est comme cela que l'on gagne et que l'on s'impose au Motogiro. Cette année il est impossible aux marques de suivre la course, et la Ducati avait échelonné dix tentes le long de chaque étape, où les pilotes trouvent aide et assistance.

A l'arrivée à Padoue la Morini de Mendogni est en tête du classement des sports et la 175 cm³ Bianchi (moteur dessiné par l'ingénieur Colombo), avec Manganelli, commande les « dérivées ».

Padoue-Riccione (227 km) est la troisième étape de ce Motogiro. Etape sur belles routes qui la rendront très rapide, mais pour ne pas changer la pluie est de la fête ; cependant Riccione voulut saluer les concurrents avec un léger soleil, bien pâle.

185 partants mais seulement 165 à l'arrivée. La cause des abandons sera l'état glissant des routes droites qui



Mendogni et Tassinari, sur Morini « Rebello » 175 cm³.

invitent à ouvrir en grand, mais à la moindre inattention du pilote c'est l'accident.

Dès le départ l'on sent que Provini (Mondial) veut faire sienne cette étape, pour se venger des ennuis qu'il a eus la veille. Il effectuera le parcours à la moyenne de 130,229 km, moyenne étonnante étant donné les conditions atmosphériques. Mais Provini ne fut pas le seul à nous étonner. Tartarini (Ducati 125 cm³) semblait avoir des ailes, et enregistrera une moyenne supérieure à celle de la 175 cm³ dérivée de la série : 120,519 km contre 118,017 km/h. C'est à se demander si l'on ne rêve pas. Mais c'est là tout le Motogiro, avec l'incertitude qui règne au long de chaque étape, et les bouleversements incessants alors que l'on pense que tout est déjà terminé.

Riccione-Aquila (348 km) présente un début facile, mais une fin très épuisante avec l'ascension du col des Capannelle (1.283 m) à seulement 24 km de l'arrivée. Le fait marquant de cette étape, très dure, fut l'abandon des deux protagonistes de ce Motogiro, des deux rivaux, de Mendogni (incident mécanique) et de Provini (chute). Nous vous le disions bien que rien n'est définitif dans ce tour.

Alors que sur les routes italiennes l'on était habitué à voir écrits sur l'asphalte seulement les noms de coureurs cyclistes, cette année et pendant longtemps l'on verra le nom de pilotes motocyclistes. N'est-ce pas le signe du progrès ? Et pour une fois la chance sera avec un « isolé », fils d'Aquila, Tamarozzi, qui portera sa Benelli personnelle première des 125 cm³ « dérivées ».

Encore une fois la pluie, la neige et surtout un brouil-

lard intense dans la zone montagneuse ont terriblement fatigué les conducteurs et à l'arrivée nous ne compterons que 140 rescapés. Lorsque l'on pense qu'ils étaient 256 au départ, cela explique l'âpreté de cette course où encore une fois nous avons en vain cherché un pilote français. Mais nous ne désespérons pas qu'un jour une firme française ait le courage de s'aligner dans la plus palpitante épreuve motocycliste inscrite au calendrier.

Dans ces 116 malchanceux ne croyez pas que les « isolés » représentent le pourcentage le plus élevé, bien au contraire, ces francs-tireurs luttent avec une énergie qu'ils communiquent sans aucun doute à leur mécanique.

Autre fait important, la Ducati 125 cm³ pilotée par Tartarini a conquis le second poste du classement général des sports, le premier étant occupé par la Morini 175 cm³ de Tassinari. En dérivée la Bianchi 175 cm³ continue à tenir la tête avec les pilotes Manganelli, et Perfetti, le sosie italien de Pierre Monneret.

Attardons-nous encore à ce classement général des sports et nous verrons de la deuxième à la neuvième place des Ducati 125 cm³ et 100 cm³, alors qu'à la dixième l'on trouve la Mondial 175 cm³ de Carrano.

Étape encore très dure Aquila-Salerno (313 km) avec une partie montagneuse, l'ascension de Roccaraso (1.236 m) et de Rionero Sannitico (1.052 m). La pluie et le vent accompagnent sans cesse les pilotes qui commencent à sentir la fatigue, car ils luttent depuis le départ contre les éléments atmosphériques, et un parcours très pénible, et maintenant contre les mécaniques qui commencent à en avoir assez.

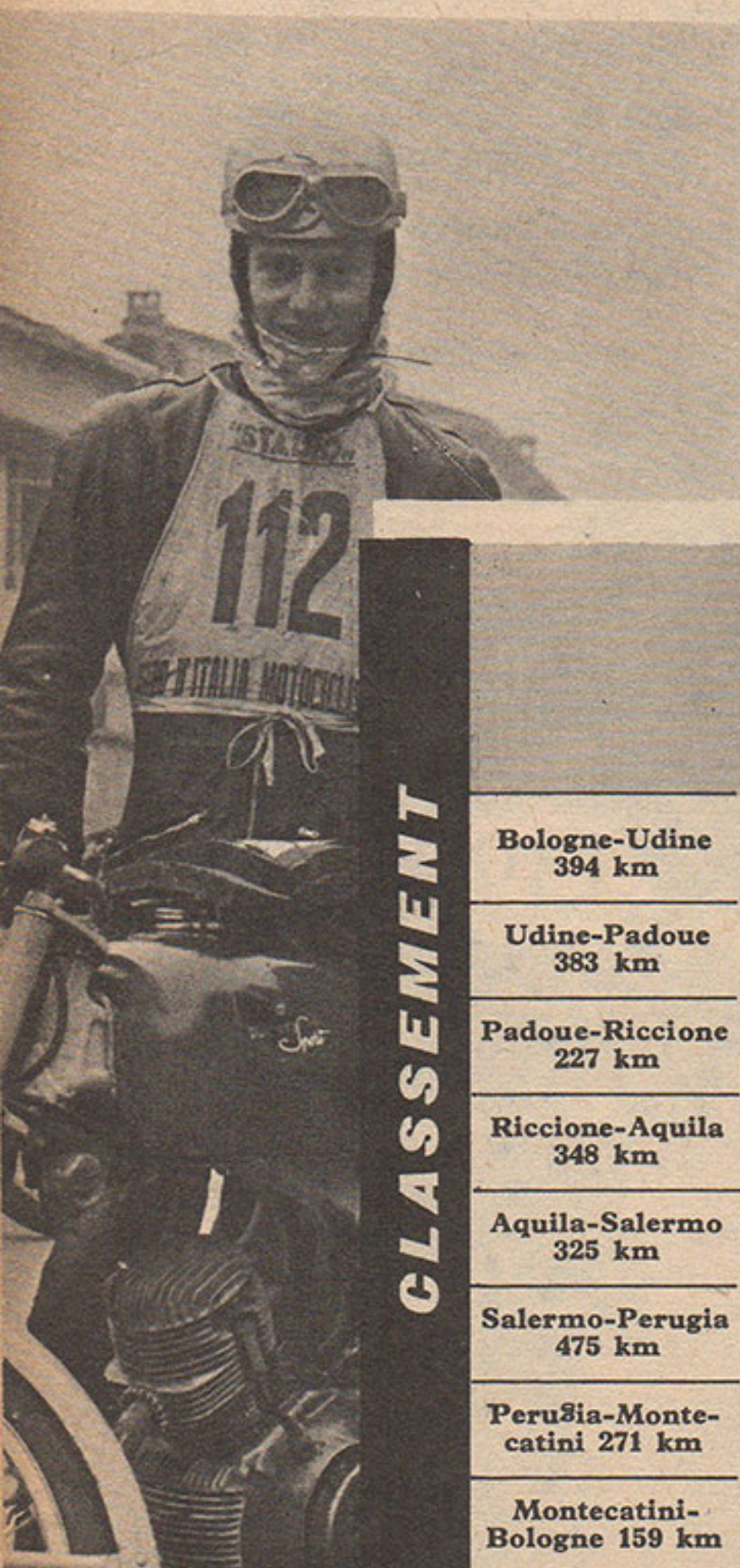
La Morini 175 cm³ est toujours en tête du classement général des sports avec Tassinari, mais les 9 places suivantes reviennent aux Ducati qui sont réellement étonnantes. En machine dérivée la Bianchi 175 cm³ occupe allégrement les deux premières places avec Manganelli et Perfetti.

A souligner que, dans cette étape, il fut impossible aux concurrents de réaliser les moyennes imposées par le règlement.

Les 125 rescapés entreprennent ensuite l'étape la plus longue de ce Motogiro, 480 km qui leur permettront d'arriver à Perugia. Nous retrouverons 110 coureurs à l'arrivée, chiffre excellent, répétons-le.

Nous vivrons un coup de théâtre inattendu : la Morini de Tassinari n'en peut plus et le vaillant pilote perd une

Gandossi, vainqueur de la catégorie 100 cm³ « dérivée » sur Ducati.



S P O R T

CLASSEMENT

	75 cm ³	100 cm ³	125 cm ³	175 cm ³
Bologne-Udine 394 km	GHIRO (Ceccato) 3 h 38' 32", moy. 108,153	VILLA (Ducati) 3 h 21' 24", moy. 117,372	FANTUZZI (Ducati) 3 h 18' 08", moy. 119,303	MENDOGNI (Morini) 2 h 58' 21", moy. 132,541
Udine-Padoue 383 km	POZZONI (Ceccato) 4 h 15' 50", moy. 89,813	GANDOSSO (Ducati) 3 h 51' 58", moy. 99,043	MAOGGI (Ducati) 3 h 51' 28", moy. 99,273	MENDOGNI (Morini) 3 h 33' 05", moy. 107,814
Padoue-Riccione 227 km	GHIRO (Ceccato) 2 h 09' 46", moy. 104,942	SPAGGIARI (Ducati) 1 h 59' 04", moy. 114,385	TARTARINI (Ducati) 1 h 53' 00", moy. 120,519	PROVINI (Mondial) 1 h 44' 35", moy. 130,229
Riccione-Aquila 348 km	POZZONI (Ceccato) 3 h 59' 48", moy. 87,069	GANDOSSO (Ducati) 3 h 34' 23", moy. 97,370	MARANGHI (Ducati) 3 h 33' 54", moy. 97,614	TASSINARI (Morini) 3 h 22' 17", moy. 103,216
Aquila-Salerno 325 km	GHIRO (Ceccato) 4 h 03' 00", moy. 81,230	GANDOSSO (Ducati) 3 h 41' 57", moy. 88,928	TARTARINI (Ducati) 3 h 40' 39", moy. 89,445	MANCINI (Mondial) 3 h 36' 07", moy. 91,330
Salerno-Perugia 475 km	MARCHEZZOLO (Ceccato) 5 h 32' 22", moy. 84,844	SPAGGIARI (Ducati) 5 h 06' 57", moy. 91,217	MARANGHI (Ducati) 5 h 00' 52", moy. 93,774	MUSCIO (Parilla) 5 h 20' 37", moy. 87,951
Perugia-Montecatini 271 km	LARQUIER (Ceccato) 3 h 03' 46", moy. 91,592	GANDOSSO (Ducati) 2 h 48' 05", moy. 99,593	MARANGHI (Ducati) 2 h 43' 18", moy. 102,510	TASSINARI (Morini) 2 h 35' 46", moy. 107,468
Montecatini-Bologne 159 km	ZITTO (Ceccato) 1 h 48' 57", moy. 87,561	GANDOSSO (Ducati) 1 h 41' 16", moy. 94,191	MAOGGI (Ducati) 1 h 39' 47", moy. 95,606	TASSINARI (Morini) 1 h 35' 55", moy. 99,454

heure, et Tartarini qui occupait la deuxième place tombe et doit être transporté à l'hôpital. Ainsi, aussi paradoxal que cela puisse paraître, la Ducati 125 cm³ de Maoggi s'installe au commandement des machines sport. Incident important également dans la catégorie machine de série. Manganelli se retrouve à l'hôpital et Perfetti prend la tête. A quoi attribuer ces changements? Sûrement à la longueur de cette étape qui vient à la suite de deux tronçons vraiment très durs. Cette fois, la fatigue a eu raison des hommes, les mécaniques sont à l'agonie et seulement les mieux préparés, tant du point de vue mécanique que physique, sont arrivés.

De Perugia nous irons à Montecatini (271 km), étape relativement facile, mais qui, encore, coûtera des sacrifices. Tassinari gagne l'étape mais il est en troisième position au classement général, à 12'46" du leader Maoggi qui conduit allégrement sa Ducati 125 cm³. Nous ne savons à qui doivent aller les éloges, au pilote ou à la machine. Ils sont tout simplement formidables tous les deux!

Nous avons encore perdu 8 pilotes en route et c'est avec 101 concurrents que l'on atteindra Bologna, terme final de cet extraordinaire Motogiro. Seulement 96 auront la grande joie de voir cette ligne d'arrivée pour laquelle ils ont tellement combattu.

Etape courte (159 km) mais pénible avec l'ascension du col de la Futa (903 m) et de la Raticosa (968 m).

Tassinari fit l'impossible, mais doit se contenter de la troisième place au classement général à 8 mn 54 s de Maoggi.

Voilà terminé ce Motogiro qui pendant huit jours nous a porté par monts et par vaux, sur des routes parfois belles, mais surtout dans des régions montagneuses qui rendirent le parcours harassant. Les organisateurs voulaient une sélection, ils l'ont eue!

La Ducati 125 cm³ qui fit ses débuts l'an dernier lors de Milan-Taranto fut une réelle révélation qui étonna, mais il ne faut pas oublier la magnifique course de la Bianchi 175 cm³.

Ne croyez pas que les pilotes soient découragés, déjà ils pensent au prochain Motogiro, et c'est encore avec enthousiasme qu'ils prendront le départ de cette épreuve qui leur coûte des souffrances et des sacrifices énormes, mais qui est pour eux, lorsqu'ils la finissent, une récompense sans nom.

H. CINTIOLI.



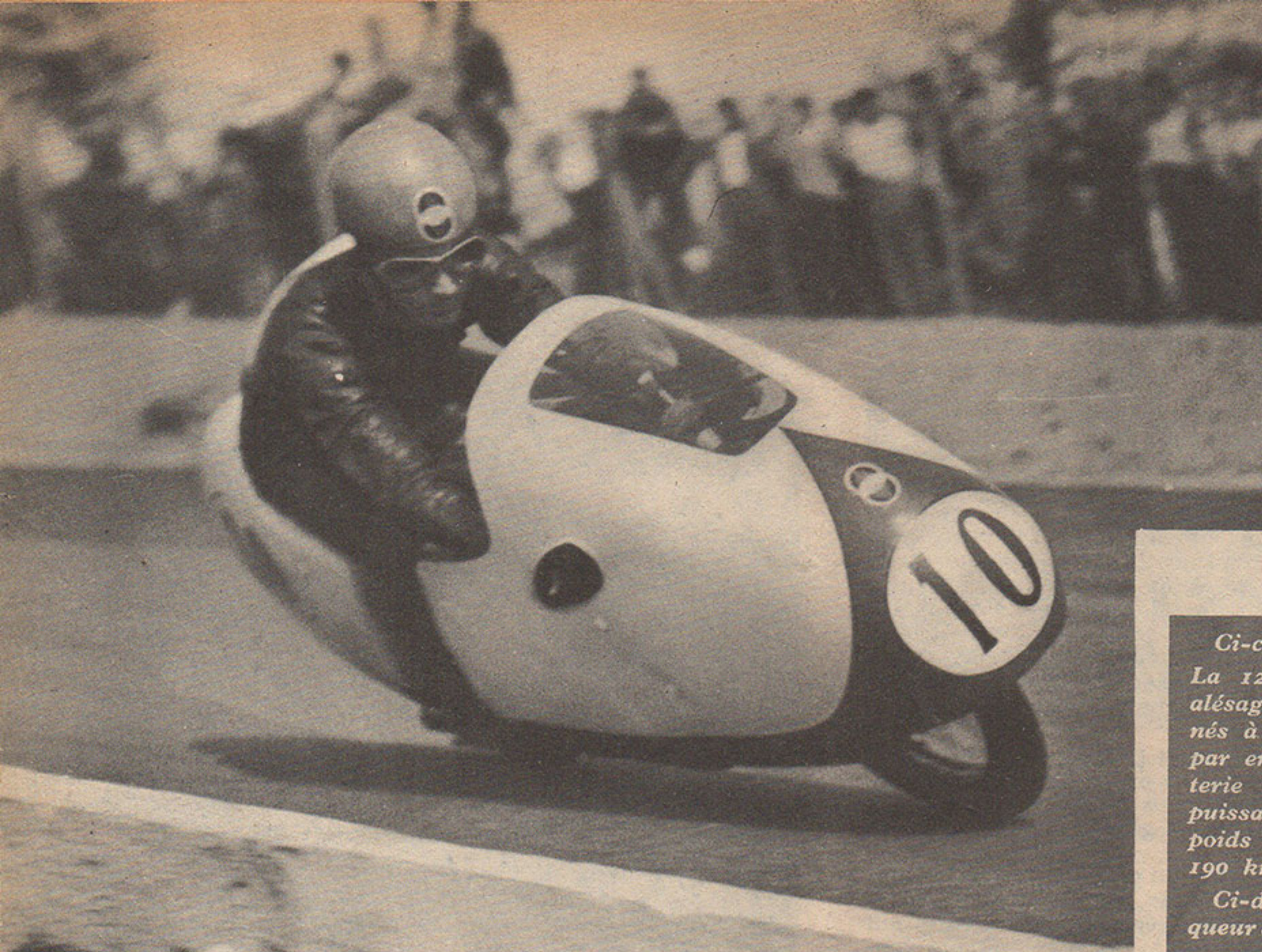
Maoggi et Maranghi, premier et second du classement général sur 125 Ducati « Sport ».

DÉRIVÉE DE LA SÉRIE

75 cm ³	100 cm ³	125 cm ³	175 cm ³
RIPPA (Laverda) 3 h 50' 18", moy. 102,637	MARCHI (Laverda) 3 h 32' 24", moy. 111,265	VANONCINI (Rumi) 3 h 47' 56", moy. 103,700	MANGANELLI (Bianchi) 3 h 12' 46", moy. 122,632
SILVAGNI (Laverda) 4 h 22' 23", moy. 87,553	MARCHI (Laverda) 4 h 02' 00", moy. 94,945	VANONCINI (Rumi) 4 h 27' 13", moy. 85,933	MANGANELLI (Bianchi) 3 h 49' 17", moy. 100,192
RIPPA (Laverda) 2 h 17' 49" 3/10, moy. 99,813	MONTESI (Laverda) 2 h 05' 42", moy. 108,347	ROSATI (Rumi) 2 h 14' 22", moy. 101,355	MANGANELLI (Bianchi) 1 h 55' 24", moy. 118,017
SILVAGNI (Laverda) 4 h 11' 50", moy. 82,983	MONTESI (Laverda) 3 h 46' 22", moy. 92,220	ROSATI (Rumi) 4 h 03' 33", moy. 85,712	MANGANELLI (Bianchi) 3 h 36' 35", moy. 96,396
SILVAGNI (Laverda) 4 h 11' 25", moy. 78,499	MENCAGLIA (Laverda) 4 h 08' 57", moy. 79,289	ROSATI (Rumi) 4 h 12' 01", moy. 78,302	PERFETTI (Bianchi) 3 h 44' 00", moy. 88,106
SILVAGNI (Laverda) 5 h 43' 47", moy. 82,024	MARCHI (Laverda) 5 h 20' 47", moy. 87,909	ROSATI (Rumi) 5 h 41' 35", moy. 82,555	PERFETTI (Bianchi) 5 h 05' 02", moy. 92,448
RIPPA (Laverda) 3 h 11' 33", moy. 87,240	PASTORELLI (Laverda) 2 h 55' 38", moy. 95,331	ROSATI (Rumi) 3 h 11' 12", moy. 87,532	OLIVATO (Bianchi) 2 h 49' 14", moy. 98,916
MARIANI (Capriolo) 1 h 52' 52", moy. 84,524	ZIN (Laverda) 1 h 47' 00", moy. 89,151	ROSATI (Rumi) 1 h 57' 01", moy. 81,519	OLIVATO (Bianchi) 1 h 41' 49", moy. 93,682

CLASSEMENT GÉNÉRAL

Sport	Dérivée
MENDOGNI (Morini 175 cc) 2 h 58' 21"	MANGANELLI (Bianchi) 3 h 12' 46"
MENDOGNI (Morini 175 cc) 6 h 31' 26"	MANGANELLI (Bianchi) 7 h 02' 03"
MENDOGNI (Morini 175 cc) 8 h 18' 45"	MANGANELLI (Bianchi) 8 h 57' 27"
TASSINARI (Morini 175 cc) 11 h 45' 26"	MANGANELLI (Bianchi) 12 h 34' 02"
TASSINARI (Morini 175 cc) 15 h 22' 56"	MANGANELLI (Bianchi) 16 h 18' 52"
MAOGGI (Ducati 125 cc) 21 h 30' 10"	PERFETTI (Bianchi) 21 h 33' 57"
MAOGGI (Ducati 125 cc) 24 h 13' 35"	PERFETTI (Bianchi) 24 h 24' 11"
MAOGGI (Ducati 125 cc) 25 h 53' 22"	PERFETTI (Bianchi) 26 h 06' 24"



*Ci-contre, à gauche et à droite :
La 125 Gilera bicylindre; course/
alésage = 49,6 × 40, cylindres incli-
nés à 45°, double A.C.T. commandé
par engrenages, allumage par bat-
terie et bobine, boîte 5 vitesses,
puissance 20 ch à 12.000 tr/mn,
poids 90 kg. Vitesse annoncée :
190 km/h!*

*Ci-dessous : Carlo Ubbiali, vain-
queur des 250 cm³, sur M.V. bicylindre.*

Révélation de la 125 Gilera

La seconde épreuve du championnat d'Italie, catégorie seniors, qui s'est disputée sur le circuit routier de l'autodrome de Monza a été vraiment très intéressante. La première sortie de la 125 cm³ Gilera fut des plus probantes.

Quatre épreuves inscrites au programme : 125 cm³, 175 cm³, 250 cm³ et 500 cm³.

En 175 cm³ course assez décevante avec seulement quatre concurrents : Masetti, Copeta, Colombo sur M.V.-Agusta d'usine et « l'isolé » Carini avec une Mondial personnelle.

Dès le début Colombo a des ennuis de moteur et doit s'arrêter au premier passage, alors que Masetti et Copeta roulent ensemble, suivis de très loin par Carini. Colombo qui est reparti boucle le tour le plus vite en 2'15"3/10 à la moyenne honnête de 152,655 km. Les seize tours se terminent dans l'indifférence complète et Masetti remporte cette première catégorie.

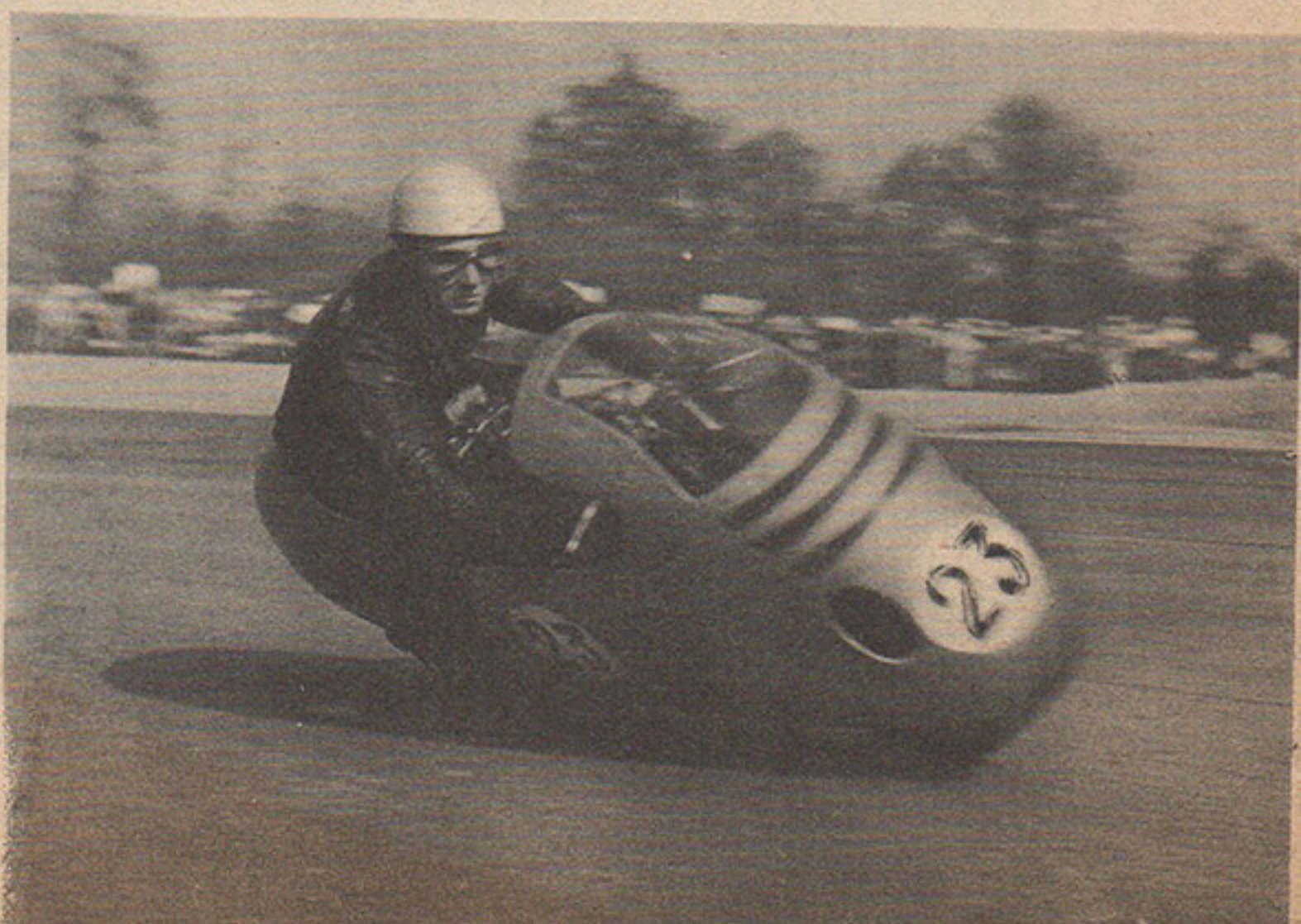
Dix concurrents en 125 cm³ dont quatre M.V. d'usine avec Ubbiali, Copeta, Genevini M. et Venturi, et une Gilera également d'usine pilotée par Ferri.

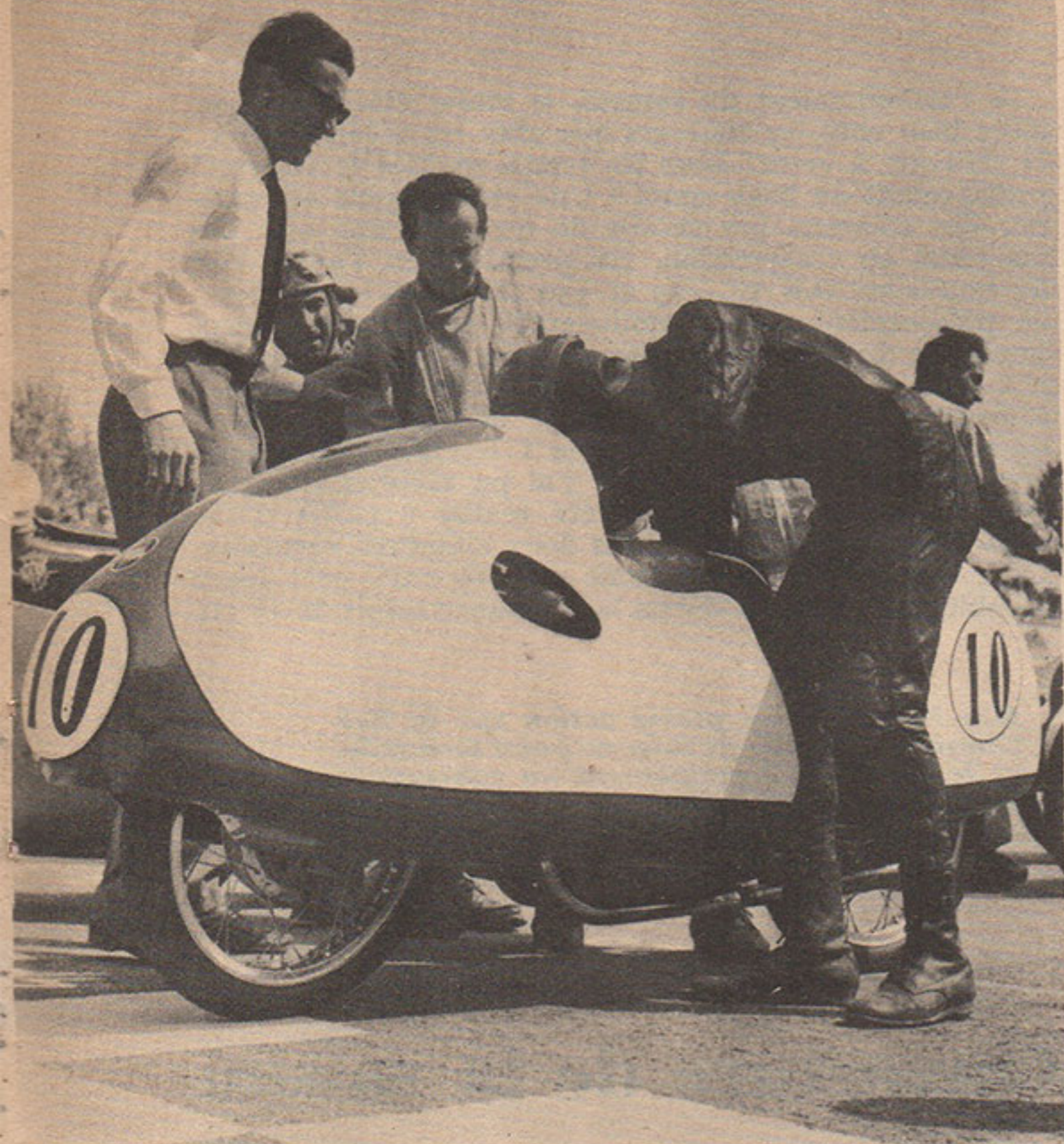
Au premier passage trois pilotes manquent à l'appel, Genevini a chuté et ses deux poursuivants ont quitté la piste.

La danse est commandée par Romolo Ferri qui pilote sa Gilera argentée avec aisance : suivent Ubbiali, Venturi et Copeta, et le gros du peloton, très attardé à l'arrière.

Pendant quinze tours Ferri ne fit qu'augmenter son avance sur Ubbiali qui fit l'impossible, mais ne put jamais remonter son adversaire.

Dès le troisième tour Ferri bat le record du tour en 2'11"4/10 à la moyenne de 157,056 km. Au sixième passage Ferri a 9" d'avance sur Ubbiali, au huitième 11", au douzième 23", et améliore encore le record sur le tour en le portant à 2'11"1/10 (moyenne 157,774 km). Au





à Monza

quinzième passage Ferri augmente son avance à 31", et gagne avec 33" sur Ubbiali.

La catégorie 250 cm³ voit douze concurrents se ranger sous les ordres d'un starter d'exception, le pilote argentin Froilan Gonzales.

L'équipe officielle de la M.V.-Agusta aligne Ubbiali, Venturi et Colombo. Un adversaire très dangereux pour cette équipe est la machine privée de Lorenzetti, une Guzzi qu'il a tout spécialement préparée.

Le premier passage voit en tête Venturi suivi de Lorenzetti, Colombo, Sala (Parilla) et Ubbiali qui a eu des

ennuis au départ. Dès le tour suivant le champion du monde passe en quatrième position ; au troisième tour (l'épreuve en compte dix-huit) la lutte sans merci de l'équipe officielle contre le « privé » Lorenzetti est déclenchée. Lorenzetti s'approche dangereusement de Venturi et au sixième tour il le passe. La chasse contre Lorenzetti est menée à un rythme endiablé et le public debout suit cette poursuite avec un enthousiasme indescriptible. Ubbiali réussit à passer Venturi, et seul se lance à la poursuite de la Guzzi : à mi-course il est dans la roue de son adversaire. Lorenzetti essaie de décamponner Ubbiali, mais difficilement il réussira au quatorzième tour à prendre quelques mètres d'avance. L'unique pilote à ne pas être doublé est Sala. Au seizième tour, Ubbiali dans un élan magnifique réussit à passer la Guzzi, et Lorenzetti résigné perdra dans le dernier tour 9". Belle victoire de la M.V.-Agusta, mais course remarquable de Lorenzetti qui, à quarante-six ans, a donné bien du fil à retordre aux jeunes.

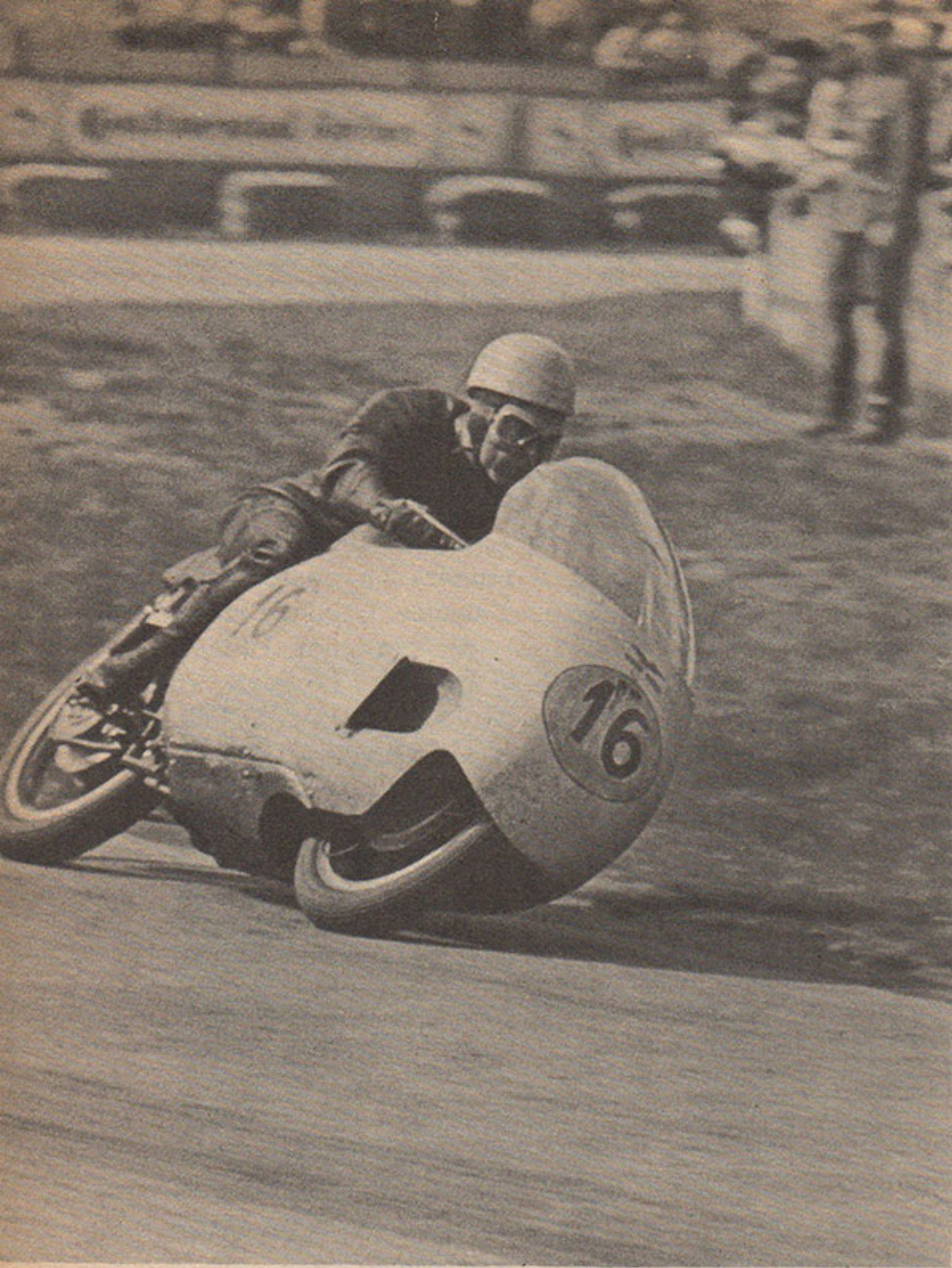
Nous voilà enfin à l'épreuve réservée aux 500 cm³. Les « amnistiés » d'Assen sont présents, les équipes Gilera et M.V.-Agusta sont au complet ; la première avec Liberati, actuel détenteur du titre national, Milani, Colnago et la seconde avec Masetti, Bandirola encore convalescent, et Forconi. En tout dix-huit partants. Nous remarquons que seulement trois machines ne sont pas carénées.

Masetti prend un départ rapide, mais au premier passage l'on voit passer en tête la quatre cylindres Gilera de Liberati suivi de la quatre cylindres M.V. de Masetti, puis dans l'ordre Milani, Forconi. Bandirola et les autres assez détachés.

L'équipe Gilera domine dès le départ, et augmentera sans cesse son avance sur les trois M.V. qui cependant ne s'en laissent pas conter. Au sixième tour Masetti est obligé de s'arrêter et abandonne. Au huitième passage Milani et Colnago attaquent afin de se rapprocher de Liberati et l'écart se creuse entre le groupe Gilera et M.V.-Agusta. Après dix passages seules les machines officielles sont dans le même tour. Au seizième tour Bandirola réussit à passer son équipier Forconi, mais Liberati maintient son avance et au dix-septième il fera mieux que Duke, et bouclera le tour en 1'52" à la moyenne horaire de 184,821 km, temps qu'il réalisera également au vingt-deuxième passage. Au vingt-deuxième et dernier tour, sur la ligne droite de la ligne d'arrivée, il réussira à doubler les deux pilotes de la M.V.

H. CINTIOLI.

	175 cm ³ , 16 tours, 92,400 km.	125 cm ³ , 16 tours, 92,400 km.	250 cm ³ , 103,250 km.	500 cm ³ , 127,050 km.	Classement du championnat d'Italie
CLASSEMENT	1. Masetti (M.V.-Agusta) 37' 35" 2/10, moyenne 146,847 km/h.	1. Ferri (Gilera) 35' 36" 1/10, moyenne 155,141 km/h.	1. Ubbiali (M.V.-Agusta) 37' 25" 4/10, moyenne 165,909 km/h.	1. Liberati (Gilera 4) 42' 05", moyenne 180,356 km/h.	
	2. Copeta (M.V.-Agusta) 37' 35" 4/10.	2. Ubbiali (M.V.-Agusta) 36' 9"	2. Lorenzetti (Moto Guzzi) 37' 34"	2. Milani (Gilera 4) 42' 11".	
	3. Colombo (M.V.-Agusta) à 1 tour.	3. Venturi (M.V.-Agusta) 36' 39" 1/10.	3. Colombo (M.V.-Agusta) 37' 56".	3. Colnago (Gilera 4) 42' 14".	
	4. Carini (Mondial) à 2 tours.	4. Copeta (M.V.-Agusta) 37' 37" 1/10.	4. Sala (Parilla) à 1 tour.	4. Bandirola (M.V.-Agusta) à 1 tour.	
	125 cm ³ : Ubbiali, 41 points.	175 cm ³ : Copeta, 36 points.	250 cm ³ : Ubbiali, 46 points.	500 cm ³ : Liberati, 46 points.	



A l'entraînement du samedi, le moral était bien bas, aussi bien chez les coureurs que chez les organisateurs : Il pleuvait à verse ! Mais les temps réalisés le vendredi présageaient du beau sport ! Une visite rapide au quartier des coureurs me permit de me faire une idée des machines en compétition. En premier lieu j'allais voir les nouvelles D.K.W. 125 et 350 cm³. Les « 3 pattes » ne présentaient pas de nouveautés apparentes, exception faite du carénage. Dans un coin du stand D.K.W., je voyais une 3 cylindres, dont personne ne s'occupait. Renseignement pris, il s'agissait de la machine destinée à Fergus Anderson pour le T.T... Quant à la nouvelle 125 ou plutôt 116 cm³, j'ai pu récolter quelques renseignements. Ce moteur a été réalisé à partir d'une trois cylindres amputée de ses deux cylindres verticaux. La cylindrée exacte est donc de 116 cm³, cote assez inhabituelle. A 9.500 tr/mn la puissance serait de 17 ch,

Ken Kavanagh en pleine action sur la V-8 Guzzi. La période de mise au point terminée, ce bolide sera, certainement un concurrent sérieux pour les Gilera.

Ouverture de la saison sportive en Allemagne

Le circuit d'Hockenheim

Comme chaque année ce circuit classique vient d'ouvrir la saison des courses sur routes en Allemagne. Ici, à la rédaction de *Motocycles* nous avons tous un circuit que nous affectionnons particulièrement tant pour le cadre de l'épreuve, que l'organisation générale ou encore l'ambiance qui règne dans certains pays. Bien que la course de Hockenheim ne compte pas pour le championnat du monde, cette épreuve exerce toujours un attrait particulier sur moi. Elle peut être considérée comme une sorte de galop d'essai. En effet, bon nombre de constructeurs alignent leurs nouveaux modèles, mûris pendant l'hiver, sur le circuit de la plaine du Rhin. Bien que le plateau de 1956 était moins fourni en machines d'usines que celui des deux années précédentes, il y avait néanmoins des choses à voir, d'autant plus que la suppression du Grand Prix de France nous privera du plaisir de voir les nouveaux bolides en France. Et enfin, je l'avoue, ce circuit me tient un peu à cœur parce que c'est là que nous avons essayé les N.S.U. d'usine en 1954, nos lecteurs s'en souviendront.

Ce circuit de plus de 7 km est avant tout un circuit de machines. Bien que comportant deux virages et cinq ou six « courbettes », Hockenheim ne pose pour ainsi dire pas de problème de pilotage. Sachant qu'au départ je verrais la nouvelle V-8 Guzzi, les 350 cm³ D.K.W. modifiées et surtout les 125 cm³ de la même marque ainsi que les B.M.W., j'arrivais à Hockenheim rempli d'une légitime curiosité.

soit 135 ch/l ! Sa vitesse de pointe serait de 175 km/h ce qui rend plausible la moyenne de 151,9 km/h réalisée par Hobl. Le poids de cette nouvelle venue serait de 80 kg, carburant compris.

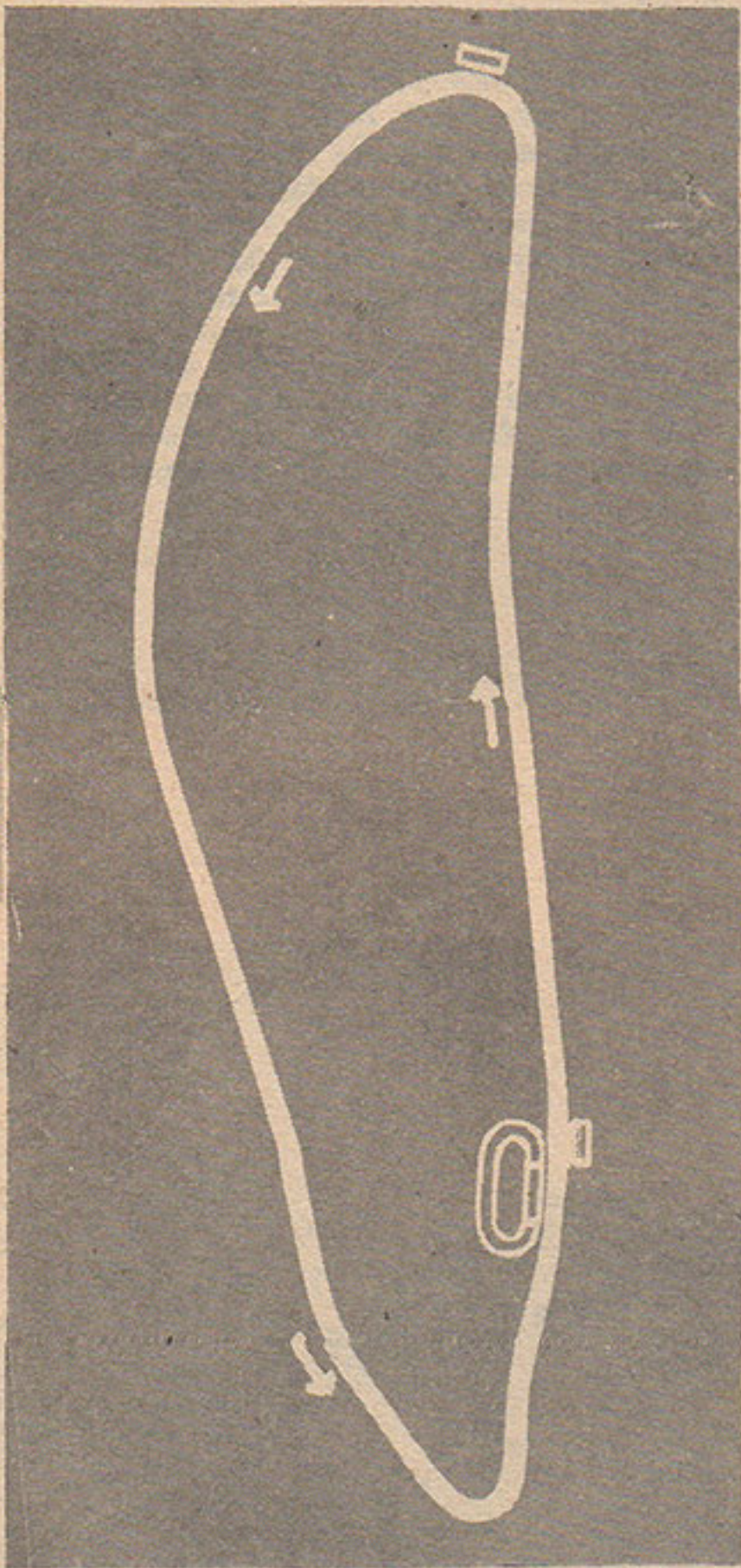
Les adversaires directs de ces D.K.W. étaient les 125 cm³ Ifa baptisés MZ maintenant (Motorwerke Zschopau). Ces machines, également équipées d'un nouveau carénage, comportent toujours leur distributeur rotatif. Il était absolument impossible d'approcher les machines de la zone orientale et la seule modification visible était celle du système d'échappement qui n'a plus de tromblon mais un gros pot de détente.

Dans la catégorie 250 cm³ les N.S.U. Sport Max dominaient le champ mais il y avait néanmoins cinq Adler carénées dont deux à refroidissement liquide. La course devait montrer que dans cette catégorie les « arbres à cames » dominant encore largement les cylindres « à trous ». Le clou de la catégorie était sans doute la Guzzi de Lorenzetti. Il s'agit de sa simple arbre agée de trois ans. Pendant l'hiver dernier Lorenzetti a dépensé près d'un million de francs et beaucoup de travail pour remettre sa machine au goût du jour. Il paraît que cette machine est maintenant excessivement légère.

En 350 l'attention générale allait aux D.K.W. et Guzzi. Les machines de ces deux marques rivales sont suffisamment connues et les moteurs ne semblaient pas avoir changé depuis l'an dernier. Ma curiosité fut excitée par une autre machine : La Horex twin du privé Bartl.

Cette machine fit sa première apparition en 1954 et n'a jamais donné satisfaction à l'usine de Bad Homburg qui la vendit, l'an dernier, à Bartl. Celui-ci modifia le vilebrequin, l'allumage, la pompe à huile, etc. Ce travail a porté des fruits puisque Bartl devait terminer quatrième après une excellente course.

Quant aux 500 cm³ tout le monde court voir la Guzzi V-8; mais à vrai dire il y avait peu à voir. Le carénage très enveloppant de ce bolide cache les principaux organes. Un mouchard sur le compte-tours interdit au pilote (Kavanagh, en l'occurrence) de dépasser 12.000 tr/mn! Avant l'entraînement le petit Australien chauffait le moteur à 6.000-7.000 tr/mn; une paille, quoi! Les monocylindres de Mandella ne présentaient pas de nouveautés, tandis que la Gilera-4 de Reg Armstrong



était munie de quatre tromblons. Du point de vue esthétique la machine y perd, mais les chevaux ont certainement grandi depuis l'an dernier. Le bruit de cette machine est devenu véritablement infernal!

Le « troisième grand », à savoir B.M.W., présentait deux machines différentes. Celle de Zeller en solo était à carburateurs, moteur petite course (64 mm/70 mm) tournant à 9.000 tr/mn. Sa vitesse de pointe serait de 235-240 km/h.

Le nouvel attelage de Noll-Cron, propulsé par le moteur R.S. à longue course à injecteurs attirait les regards. Le carénage émaillé blanc a une ligne qui n'est pas sans rappeler le side Gilera aperçu quelquefois l'an dernier. L'ensemble est très homogène, assez bas car monté sur roues de 16" et très rapide; 167 km/h de moyenne et un tour à 172,5 km/h exigent une vitesse de pointe supérieure à 200 km/h ce qui commence à bien faire pour un side-car!

Au service d'essais de B.M.W. on s'intéresse actuellement beaucoup à une commande des soupapes desmodromique, mais ce moteur ne figure pas encore en course. Par contre, toutes les R.S. sont maintenant équipées de boîtes de vitesses à cinq rapports.

L'attelage Norton réalisé par Cyril Smith en collaboration avec Watsonian est impressionnant, mais nettement moins rapide que les B.M.W. Le moteur est un 54 d'usine, mais le carénage pourrait certainement être amélioré au point de vue aérodynamique. De plus cet attelage semble étrangement large, détail auquel le réservoir placé entre la machine et le side n'est pas étranger.

Le dimanche matin à 9 h. 30 précises, les 125 cm³ étaient sur la ligne de départ. Là j'apprenais que la D.K.W. de Hobl n'était pas la 116 cm³ citée plus haut mais une 125 cm³ développée à partir de celle-ci. Outre les trois D.K.W. sous Hobl, Hofmann et Sandford et les trois M.Z. (Krumpholz, Fügner et Degner) on comptait une pléiade de M.V. et Mondial privés, quelques réalisations plus ou moins personnelles et la D.K.W. de Lottes. Dès le départ deux D.K.W. d'usine partaient en tête. Krumpholz sur la M.Z. prenait la troisième place et la conservait jusqu'à la fin. Ses deux collègues devaient abandonner un peu plus tard pour ennuis mécaniques. Les privés, dont les noms sont d'ailleurs en majeure partie inconnus en France, se livraient quelques belles bagarres, mais l'enthousiasme général allait à Hobl dont la D.K.W. devait avoir quelques 3 ch de plus que celle de son coéquipier Hofmann. L'avance du leader s'accroissait de 7-8" par tour. Tournant avec la régularité d'une horloge, Hobl réussit à battre le record du tour établi par Haas sur la N.S.U. Rennfox: 151,9 km/h contre 150,2 km/h. Quand on songe qu'il s'agit d'un « cylindre à trous » on ne peut que tirer son chapeau! Hobl réalisa l'excellente moyenne de 151,9 km/h devant son collègue Hofmann (146,8 km/h) et la M.Z. de Krumpholz (142,4 km/h). Tous les autres concurrents terminèrent à 1 tour ou plus. Les carénages méritent un petit mot. Depuis le matin un vent assez fort soufflait à Hockenheim. Par endroit on enregistrait de véritables rafales. Je constatais, et ce dans toutes les courses, que les machines d'usine dont les carénages étaient dessinés par des gens compétents n'étaient pas le moins du monde gênées par le vent latéral, tandis que les réalisations d'amateurs faisaient parfois de véritables embardées. Il est clair que le carénage est une arme à double tranchant qui doit être utilisée à bon escient!

Dès le départ des 250 cm³, Lorenzetti prenait la tête des 17 coureurs. Sa machine est très légère et lui-même ne doit pas peser plus de 55 kg! Comme je l'ai dit précédemment cette Guzzi est le résultat d'un travail patient de Lorenzetti dans le seul but de prouver à la Moto-Guzzi que dans la catégorie 250 cm³ tous les espoirs sont encore permis et d'inciter les ingénieurs de Mandello à se pencher sur cette question. Derrière lui venaient trois N.S.U. à savoir Baltisberger, Heck et Kassner. La course de ce dernier était très belle et ce jeune Allemand fera certainement parler de lui. J'ai déjà eu l'occasion de parler de lui dans nos colonnes à l'occasion des records de Camathias auquel il avait servi de mécanicien. Lorenzetti augmentait régulièrement son avance sur Baltisberger qui était suivi par Heck (N.S.U.), Kassner, et Hallmeier tous deux sur N.S.U. également. Les Adler étaient nettement moins rapides. La première, sous Luttenberger, terminait en neuvième position et à 1 tour. La D.K.W. de Lottes terminait septième, également à 1 tour des leaders. Lorenzetti s'adjugeait non seulement la première place à 174 km/h de moyenne, mais encore le record du tour avec 176,1 km/h contre l'ancien record de Müller à 172,9 km/h. Baltisberger réalisait 173,1 km/h devant Heck avec 171,7 km/h et Kassner, 167,5 km/h.

La catégorie 350 cm³ promettait de belles bagarres entre les trois D.K.W. pilotées par Hobl, Hofmann et Sandford et les Guzzi d'usine sous Dale, Lomas, Kavanagh, Rocchi et Agostini. Chez les privés on notait Bartl (Horex), Baltisberger (N.S.U. 305 cm³), Storr (Norton) ainsi que Lorenzetti (Guzzi) et Bryen (Norton). Je n'insiste pas sur les privés allemands inconnus en France et courant sur des Norton, A.J.S., N.S.U. et une Parilla déjà ancienne.

A la surprise générale les trois D.K.W. d'usine partaient nettement en tête, détachées des Guzzi. Après deux ou trois tours les concurrents prenaient leurs places. Hobl reste en tête, suivi de son écopieur Hofmann tandis que Cecil Sandford s'arrêtait pour bris de l'aiguille du flotteur. Derrière eux venaient les deux « poubelles » de Dale et Lomas. Lorenzetti qui avait raté son départ faisait une remontée extraordinaire sous les applaudissements de la foule. Malheureusement son moteur céda à mi-course et c'était l'abandon, de même que pour Kavanagh. Les deux D.K.W., toujours en tête, augmentaient continuellement leur avance suivis par Dale et Lomas, tandis que Agostini et Rocchi suivaient à quelque distance. L'Allemand Bartl fournit une course splendide et finit par attaquer Agostini qu'il sauta bientôt. Rocchi par contre trouvait des chevaux dans sa monture et partait à l'attaque de Lomas qui tombait en

panne au 14^e tour. Agostini devait abandonner un tour plus loin et le moteur de Dale donnait des signes de fatigue à l'avant-dernier tour ce qui lui valait une place de septième. La première place revenait à Hobl à la moyenne sensationnelle de 182,1 km/h. Hofmann réalisait 180 km/h, Rocchi (Guzzi) 176,8 km/h et Bartl s'adjuge une excellente place de quatrième à 173,1 km/h de moyenne. Baltisberger sur la 305 N.S.U., Hallmeier et Dale suivaient à 1 tour seulement. Le tour le plus rapide était effectué par Hobl à 185,4 km/h. L'ancien record du tour établi par Ken Kavanagh, de 186 km/h tient donc toujours. Il est à noter que John Storr avait abandonné également pour ennuis mécaniques.

A 13 h 30 les side-cars étaient alignés au départ. Les concurrents avaient 13 tours, soit 100,425 km à parcourir. Noll-Cron prenaient un mauvais départ et Smith partait en tête. Mais, au premier passage devant les tribunes l'ordre était déjà changé. Hillebrand précédait Noll et Smith tandis que Schneider (B.M.W.) attaquait, ce dernier. L'Australien Bob Mitchell souffrait encore de sa récente chute à Mettet et suivait à distance. Au 3^e tour Noll prenait le commandement et Hillebrand devait s'incliner devant la machine à injecteurs nettement plus rapide. On pense que celle-ci développe certainement le 200 km/h. Mais Hillebrand ne s'avouait pas vaincu pour autant. Il attaquait Noll dans le « virage de la ville » en essayant de le doubler à l'extérieur. Cela n'a pas été du tout. Hillebrand a été aux bottes de paille et son passager s'est retrouvé au milieu des spectateurs. Notre reporter a d'ailleurs réussi un instantané relatant cet accident.

Schneider s'arrêtait bientôt pour ennuis mécaniques et dès lors la course était jouée. Noll terminait premier à 167 km/h. de moyenne en bouclant son tour le plus rapide à 172,5 km/h. Smith, le second, réalisait 157,6 km/h, Fath terminait troisième devant Neussner et Mitchell.

La dernière course de la journée, les 500 cm³, prenait le départ à 14 h 30. Vingt concurrents avaient à effectuer 20 tours c'est-à-dire 154,5 km. Armstrong sur la Gilera partait en tête suivi de Zeller sur la B.M.W. Kavanagh sur la V-8 partait bon dernier mais au premier passage il était onzième et pendant le troisième tour il avance à la cinquième place. Armstrong perdait ses lunettes et un court arrêt à son stand le reléguait à la cinquième place. Depuis le quatrième tour Kavanagh tenait la seconde position derrière la B.M.W. de Zeller mais à la fin du 8^e tour il abandonnait et arrivait devant les tribunes en poussant sa machine. Jusqu'au 15^e tour Zeller tenait ainsi la tête, et Armstrong ne pouvait faire mieux que de le suivre à 22". Cinq tours avant la fin, coup de théâtre : Zeller abandonnait avec un moteur défectueux et Armstrong emporte ainsi une victoire aisée à 188,3 km/h de moyenne. Le tour le plus rapide revenait à Kavanagh à 199 km/h (Record du tour 199,3 km/h par Duke!) Dale termine second à 185 km/h sur la Guzzi mono devant Riedelbauch et Huber, tous deux sur

B.M.W. Ensuite vient Agostini (Guzzi) et, à 1 tour, Storr (Norton).

Ce lever de rideau avait, malgré le mauvais temps attiré 80.000 spectateurs payants. La discipline du public était excellente de même que l'organisation générale de l'épreuve. Comme toujours, la tâche des journalistes était facilitée au maximum, ce qui ajoutait encore, en ce qui me concerne, à l'attrait de cette épreuve.

P. NIEDERMAN.

1 Voici le moteur de la nouvelle 125 cm³ D.K.W. développé à partir de la 350 trois-cylindres.

Rappelons qu'à 9 500 tr/mn ce moteur développerait 17 ch. (Usine dixit.). La vitesse de pointe se situerait aux alentours de 175 km/h.

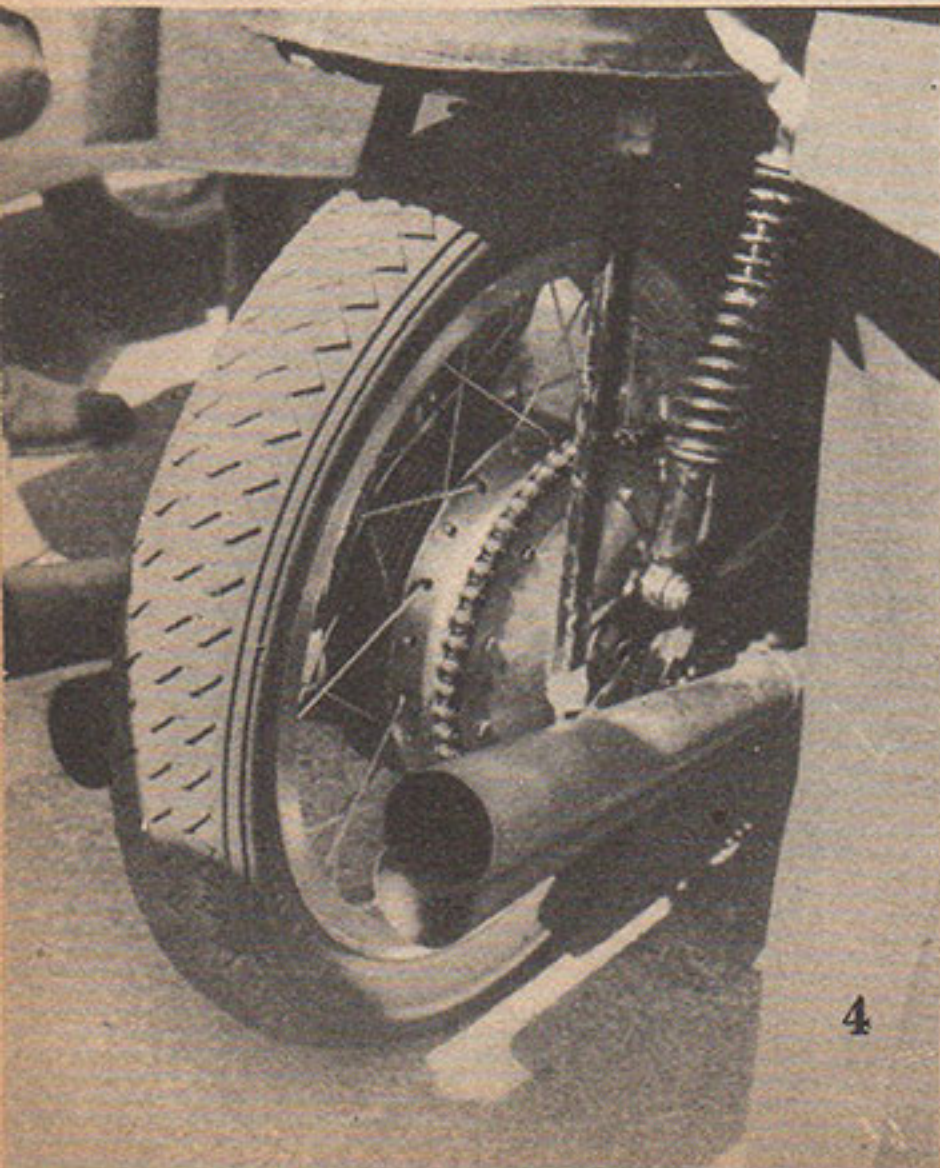
2 La pompe à essence sur la 250 cm³ Guzzi de Lorenzetti. Cette pompe est actionnée par le bras gauche de la suspension arrière.

3 Hobl sur la trois-cylindres D.K.W. Remarquer « l'escopette » sous la machine, destinée à capter l'air de refroidissement pour le cylindre horizontal.

4 La Gilera Quattro de Reg Armstrong est maintenant équipée de quatre tromblons. Outre quelques chevaux supplémentaires cela lui a conféré un bruit d'échappement encore plus infernal.

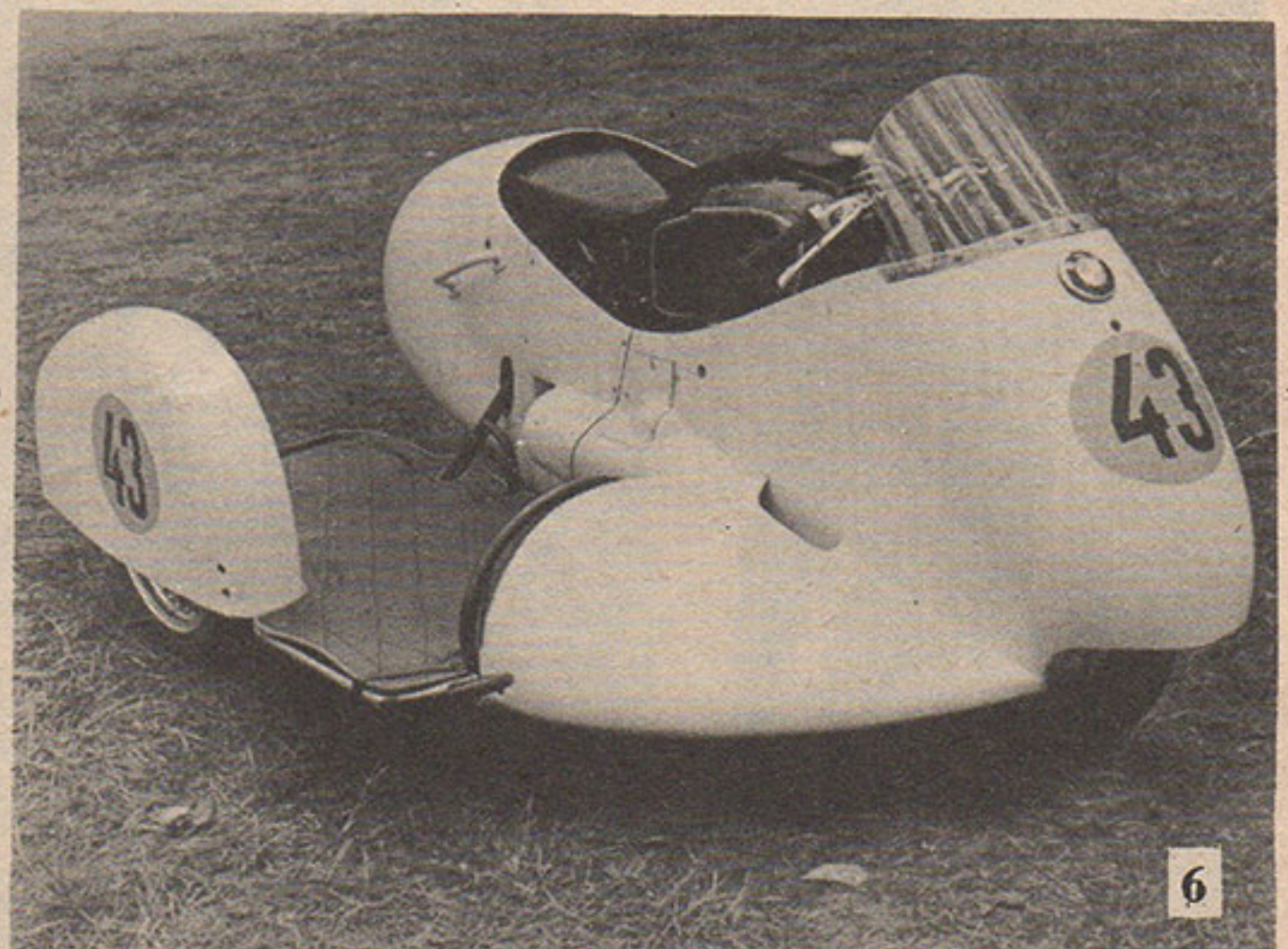
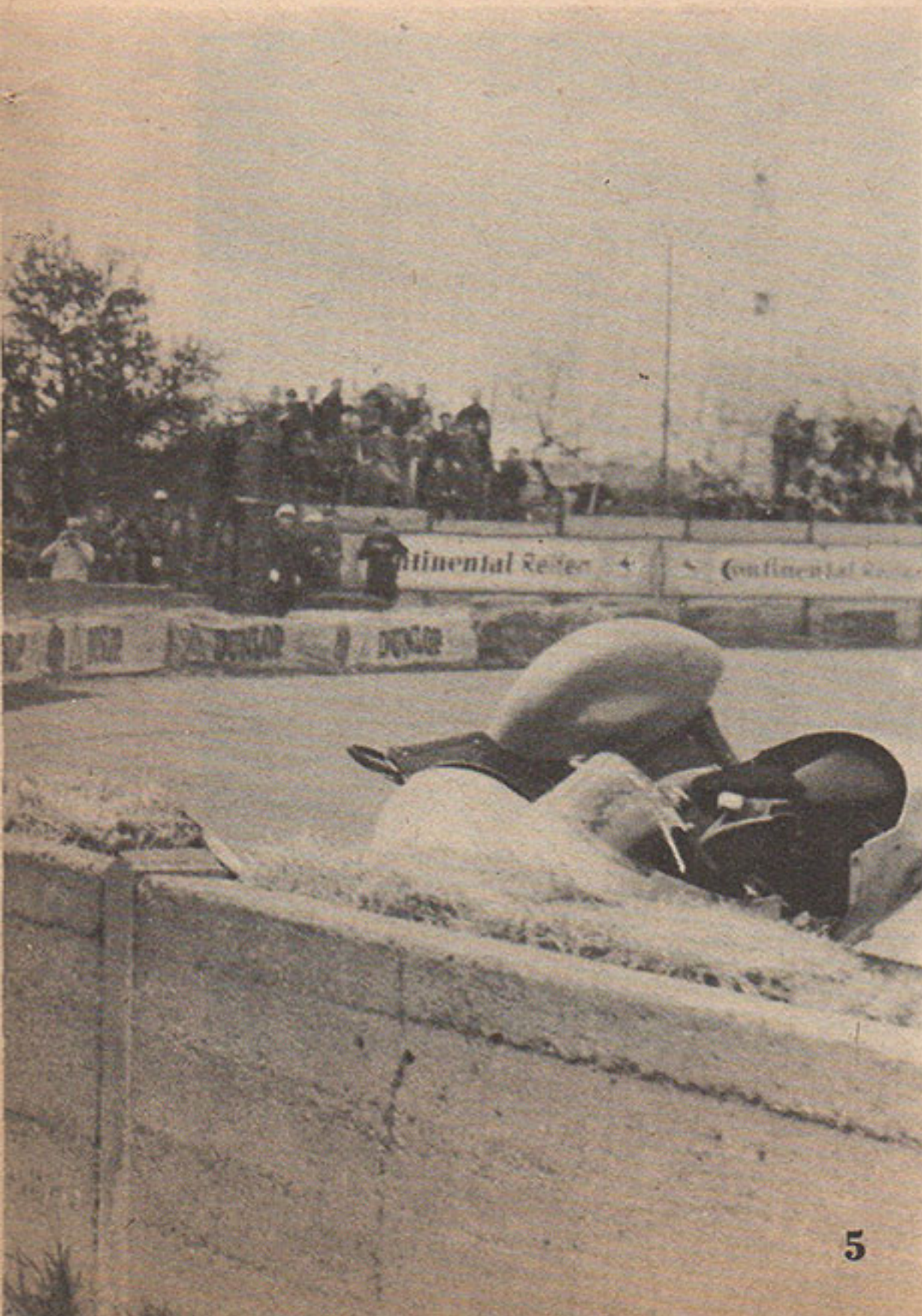
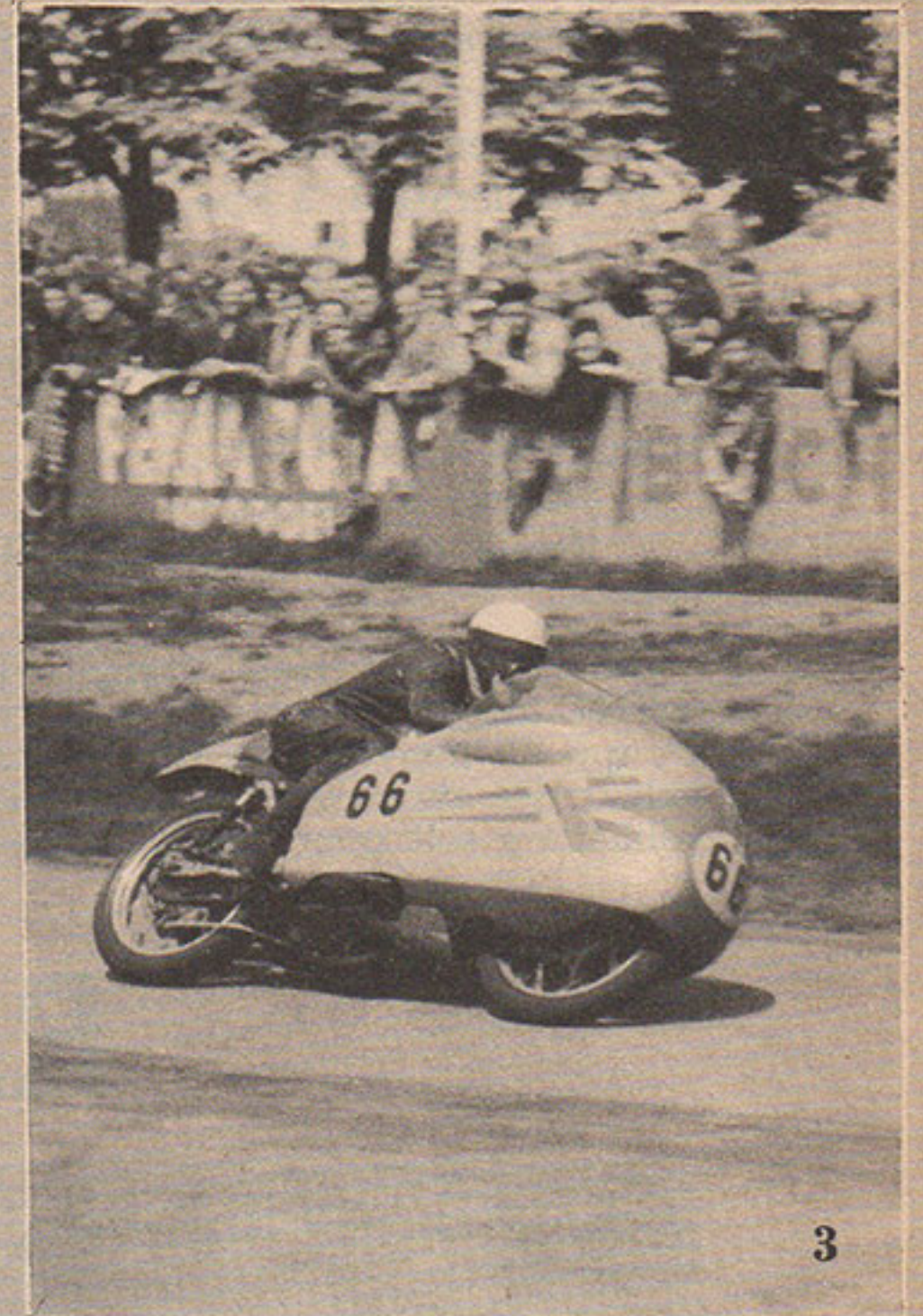
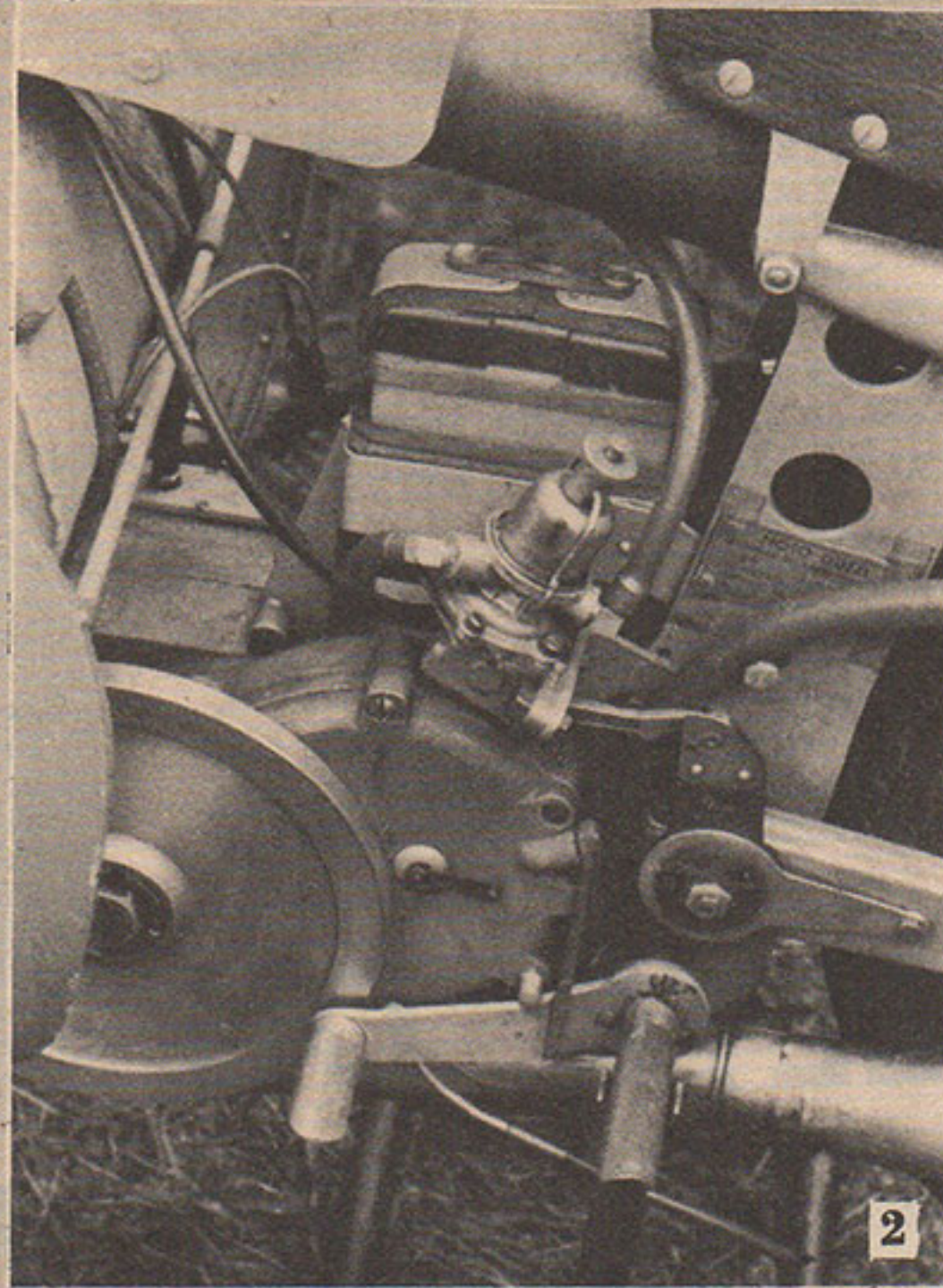
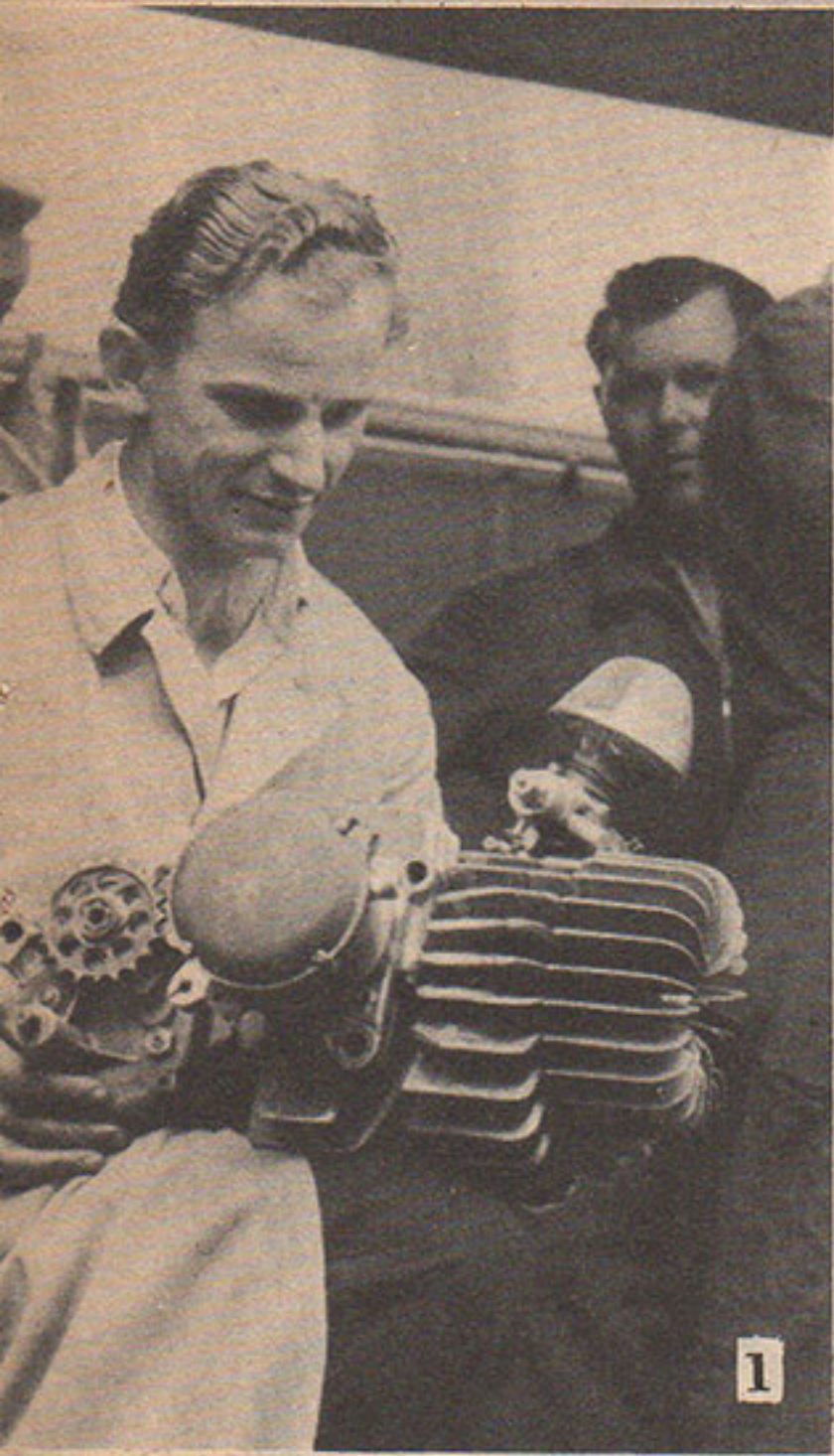
5 Hillebrand a toujours été un « tout-fou ». En essayant de doubler Noll à l'extérieur dans le « virage de la ville », voici ce qui arriva! Sans grand dommage, d'ailleurs. Nous rendons hommage à la rapidité et à la dextérité de notre reporter, M^{me} Wörner, qui a réellement saisi au vol cet accident.

6 Le nouvel attelage de Noll-Cron surprend par ces lignes très nettes. Le moteur à injection devrait développer de 60-62 ch et la vitesse de pointe dépasse certainement 200 km/h.



4





Cette épreuve groupait les 50, 100 et 125 cm³, sur un parcours de 1.000 km passant par la Belgique. Les épreuves annexes suivantes étaient imposées aux concurrents :

1. Eclairage, à Château-Thierry.
2. Côte en descente, à Spa.
3. Côte en montée, à Spa.
4. Accélération, à Spa.
5. Freinage, à Spa.
6. Stabilité, à Dordrecht.
7. Régularité au 1/5 de seconde entre Bruxelles et Renaix, sur un tronçon de 9 ou 18 km.
8. Silence, à Renaix.
9. Tenue et présentation, à Roubaix.

Ces différents tests étaient d'un intérêt incontestable, mis à part le 7^e, qui ne pouvait que démontrer la valeur des chronomètres, sans que le véhicule y soit pour quelque chose.

**

Classement général :

50 cm³.

- 1^{er} n° 10 : Kaufler Guy, Métropole Vap.
- 2^e n° 7 : Blanchet Marcel, Métropole Vap.
- 3^e n° 22 : Van der Elst Emile, Itom.
- 4^e n° 24 : Arnoux Henri, Martinet.
- 5^e n° 83 : Vlaanderen H. A., Simplex Sachs.
- 6^e n° 60 : Nicolas Roland, N.S.U.

100 cm³.

- 1^{er} n° 106 : Tiercelin Jean, N.S.U.
- 2^e n° 105 : Boutevin Jean, N.S.U.

125 cm³.

- 1^{er} Schoon Louis, Schoon spécial Jonghi.
- 2^e Decae Robert, Decae spécial Juery.
- 3^e Terrioux Bernard, Peugeot.
- 4^e Combe Maurice, Vespa.
- 5^e Honorez André, Motoconfort.

1. La 125 cm³ spéciale réalisée par Decae; le moteur deux temps apparemment un Villiers d'origine, comporte un distributeur rotatif, une boîte séparée quatre vitesses, un carburateur Del Lorto « Racing » et une culasse particulièrement développée. La vitesse atteindrait 110 km/h à 8.500 tr/mn. Partie cycle et silencieux sont également l'œuvre de Decae; On notera la suspension avant par balanciers, avec amortisseurs à friction.

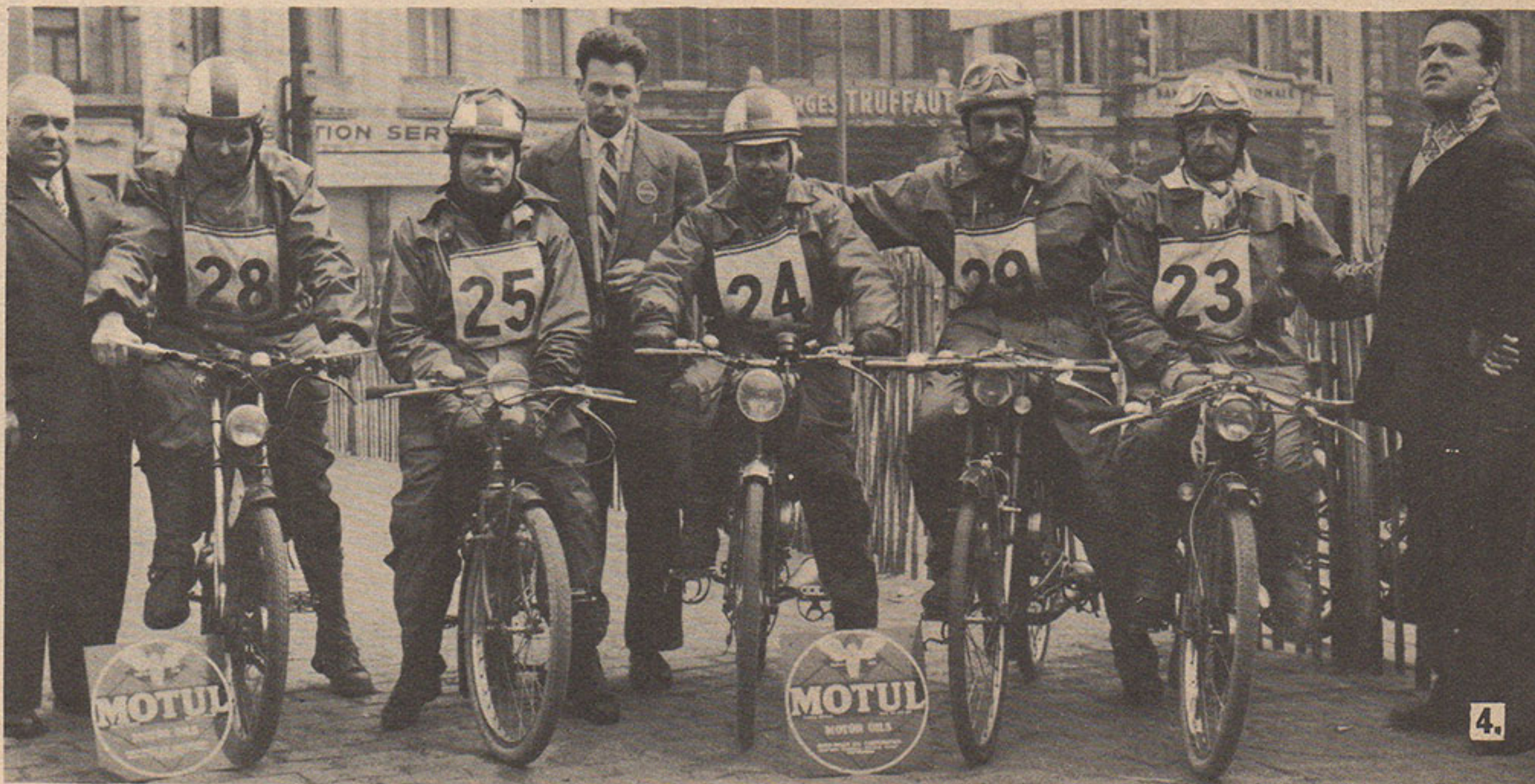
RALLYE DU

2. Autre 125 cm³ intéressante, celle de Schoon, avec moteur Jonghi.

3. L'équipe Lucer : de gauche à droite, Mallet, Debaumont, Gopillan et M. Degrotte, directeur commercial de la firme.

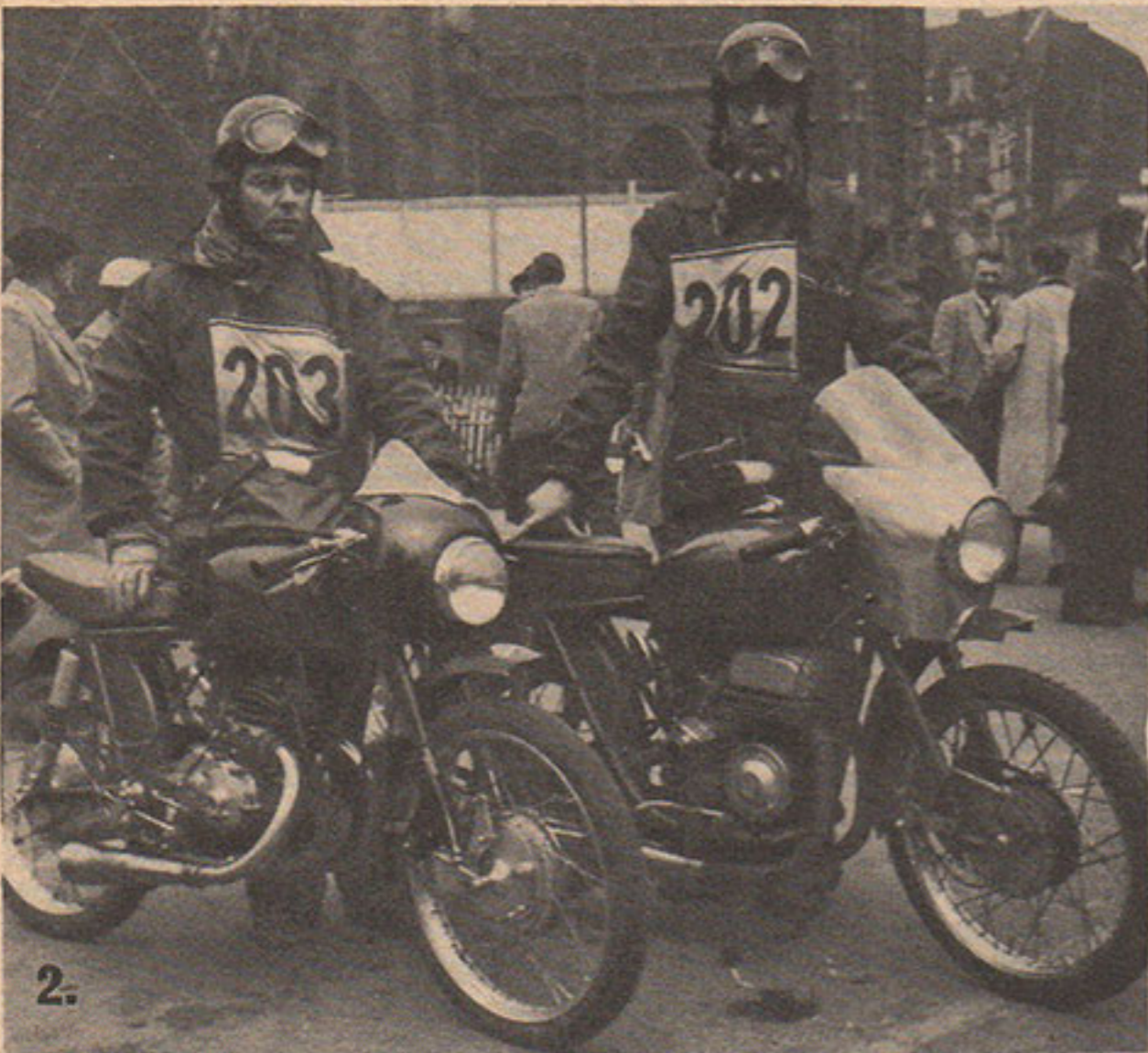
4. L'équipe Martinet.

NORD





1.



2.



3.

Sport-Digest

Suite de la page 13.

Mesures de sécurité.

A une époque où les pouvoirs publics s'intéressent de près à la protection des spectateurs, on se demande pourquoi certains organisateurs laissent « traîner » des obstacles de long des circuits. Après Amm et Remmert, victimes de piquets métalliques absolument inutiles, Anderson percute un poteau télégraphique et est tué sur le coup. Si certains obstacles ne peuvent être éliminés aisément, les piquets et poteaux, par contre, peuvent être soit déplacés, soit supprimés.

La Commission Sportive de la F.I.M. serait plus inspirée de s'intéresser à ces « détails » plutôt que de suspendre plus ou moins heureusement des coureurs. Il ne faudrait pas non plus que pour protéger les spectateurs l'on crée des murs dangereux pour les pilotes; les derniers accidents du virage de la Ferme à Montlhéry en sont un exemple, placés en bordure de piste ces murs ne pardonnent aucune erreur ou aucun incident.

Ces murs possèdent également un angle très vif au sommet, de plus le fossé qui est derrière (on se demande à quoi il sert) gêne considérablement les connaisseurs devant relever pilote et machine tombés en virage. Mesures de sécurité, oui. Mais pour tous.

Le successeur de Joe Craig.

M. Hopwood, qui fut ingénieur en chef chez B.S.A., vient d'entrer chez Norton et devient le responsable des études et de la production.

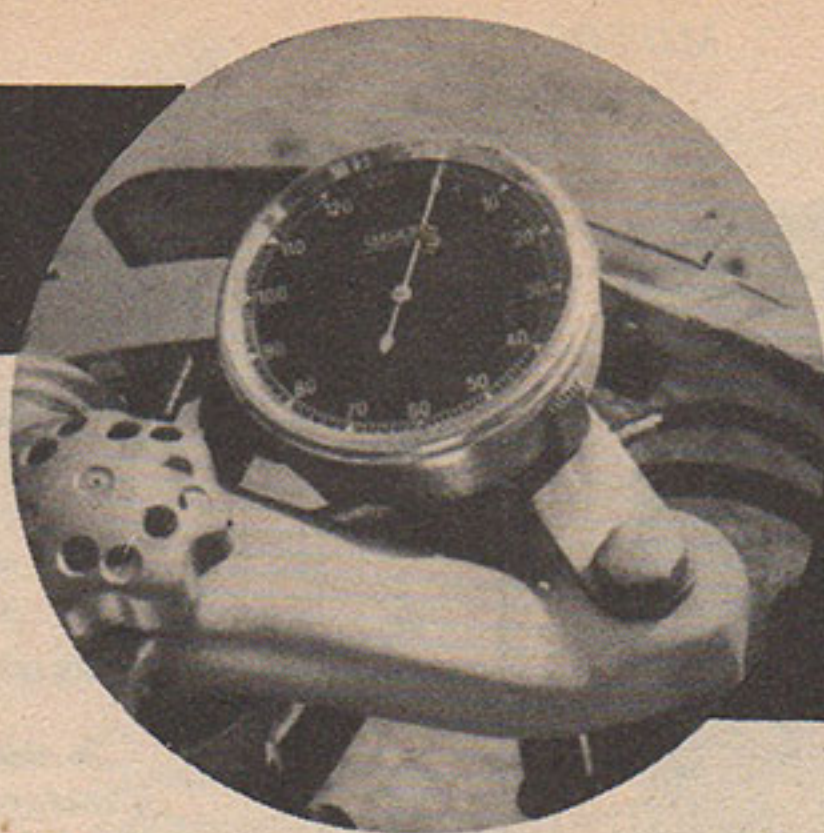
L'opinion de Duke sur les circuits actuels.

Opinion qui est aussi la nôtre depuis plusieurs années. Il regrette que le Grand Prix de Berne soit interdit, sur un des circuits les plus beaux d'Europe, et espère que cela n'est pas le début d'un mouvement qui ne nous laissera que des circuits qui ne seront guère plus que des pistes de vitesse et qui demandent peu de capacités, sinon rien, de la part du pilote. A son avis, Berne, représentait l'équilibre parfait de la qualité entre coureur et machine.

Ce que nous avons toujours demandé. Mais les organisateurs semblent n'avoir qu'un but en ce qui concerne le côté sportif (?), c'est d'obtenir par n'importe quelle méthode la moyenne la plus élevée possible. Ce qui nous a valu, entre autres, le fade circuit de Reims.

Suite page 46.

derrière

le
compte-tours

LE CIRCUIT DE BORDEAUX

modèle de ce que l'on ne devrait plus voir...

Disputée le 6 mai, cette épreuve comptait pour le championnat de France « National », et avait attiré de ce fait de nombreux concurrents, venus parfois de très loin.

Cette manifestation a concrétisé à nos yeux l'illogisme de la situation dans laquelle s'enlise le sport motocycliste, surtout à l'échelon « national ».

Tout d'abord, la prime de départ, fixée à 5 000 franc au maximum, n'était accordée que si le conducteur se qualifiait pour la finale. Ceci est logique, dans la mesure où les éliminatoires ne font pas partie du spectacle, et se déroulent devant un public non-payant. Nous ne croyons pas que cela ait été le cas.

Nous n'insisterons pas plus avant sur le ridicule de la somme allouée, qui ne saurait couvrir les frais de déplacement d'un coureur amenant son matériel depuis Paris, Grenoble, Marseille ou Nice... de même que nous n'épilguerons pas sur les prix, réduits à leur plus simple expression.

Les organisateurs ne sont pas entièrement responsables, car, compte tenu de l'augmentation et des assurances et des effectifs du service d'ordre imposé, organiser une course devient un peu une acrobatie financière, dont l'issue est parfois douteuse.

Mais un fait demeure : le sport motocycliste n'est guère encouragé par cet état de choses, et débiter devient maintenant quasi impossible, d'autant plus que les inters admis dans les compétitions nationales — s'ils bénéficient quelquefois d'un classement séparé — sont trop souvent là pour s'approprier les quelques prix au détriment des « nationaux ».

* * *

Il semble que, dans la mesure où la F.F.M. conserve une notion de ce qu'est le sport motocycliste et un quelconque souci du renouvellement des effectifs, cet état de choses puisse être pallié par les mesures suivantes :

1° Choisir pour les épreuves de championnat national, les circuits dont le parcours permette d'admettre au moins vingt coureurs au départ.

2° Obliger les organisateurs à intégrer les éliminatoires dans le programme, ceci afin que tous les candidats touchent un minimum de frais de déplacement.

3° Afin d'éviter l'afflux des conducteurs dans les rares épreuves de championnat, classer ceux-ci (comme cela s'est fait en moto-cross), en au moins trois catégories :

Première catégorie : Les débutants et ceux dont le palmarès n'est pas suffisant pour accéder à l'échelon au-dessus.

Deuxième catégorie : Ceux dont le palmarès en première catégorie a été jugé suffisant, et ceux qui, lors de la classification, ont déjà plusieurs années de compétition avec des résultats valables.

Troisième catégorie : Les inters actuels, et les pilotes de seconde catégorie dont les résultats auront été suffisamment éloquentes.

En aucun cas, un pilote de catégorie supérieure ne pourra courir dans la catégorie inférieure, mais, par contre, l'inverse sera autorisé de façon à ce que le conducteur d'un échelon inférieur ait le maximum de facilités pour apprendre le métier.

Il y aura évidemment un championnat par catégorie groupant toutes les cylindrées reconnues par la F.I.M.

Dans le cas d'une épreuve hors-championnat, un organisateur aura le droit de composer son plateau avec toutes les catégories. Par exemple : une course de 175 cm³ première catégorie, une de 350 seconde catégorie, une de 500 troisième catégorie, mais sera tenu de prévoir au moins deux catégories au programme.

Ainsi, un club organisant avec des moyens réduits pourra-t-il faire appel à un plateau uniquement composé de première et deuxième catégories, ce qui, évidemment, lui reviendra moins cher que s'il faisait appel uniquement aux deuxième et troisième catégories, solution à la portée d'organisations disposant de possibilités financières plus grandes.

4° Les épreuves comptant pour les différents championnats seront exemptées du prélèvement de 5 % opéré sur la recette par la F.F.M., et la somme à verser pour retenir une date leur sera remboursée. De plus, la F.F.M. subventionnera ces épreuves dans la mesure de ses moyens.

Ceci appelle d'ailleurs les commentaires ci-dessous : Depuis quelques années, la F.F.M. perd allègrement 2 millions — c'est le déficit avoué — pour organiser le G.P. de France sur le « magnifique » circuit de Reims.

Cette épreuve ayant dû être supprimée, du fait de l'inertie de ladite F.F.M., on aurait pu croire que, perdus pour perdus, ces 2 millions auraient servi à subventionner quelques épreuves nationales.

Il faut croire que, si, à la F.F.M., on n'est pas difficile pour récupérer de l'argent — exemple la Côte Lapize, les Deux Heures, ou la maigre recette fut amputée des rituels 5 %, alors que les pilotes couraient non seulement pour ne rien gagner, mais en ayant dû payer au départ — il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de l'utiliser. Aligner plusieurs millions pour organiser le G.P. de France et établir un beau plateau d'étrangers, voilà qui est de bon ton, même si l'opération est déficitaire; mais allonger quelques centaines de mille francs aux organisateurs du Bol d'Or — épreuve de championnat — afin que les participants puissent espérer un petit prix ou une diminution des droits d'engagement, fixés à 15 000 francs (1), voilà qui est impensable et du dernier commun... par contre les classiques 5 % sur la recette ne seront pas oubliés. Ainsi, les débutants et les nationaux, disposant la plupart du temps de moyens réduits, et obligés de payer pour courir sans espoir de gagner quoi que ce soit, ont-ils la satisfaction de constater qu'à l'inverse d'eux, la F.F.M. ne fait pas d'amateurisme pur, et garde les pieds sur terre et une tête froidement calculatrice.

(1) Plus 6.000 et quelques francs d'assurance obligatoire par pilote, ce qui portait à 28.000 francs environ la somme à payer pour être au départ!...

Ceci étant dit, et il fallait que cela soit dit, venons-en à l'aspect sportif du circuit de Bordeaux, circuit difficile, tout en courbes, nécessitant de grandes qualités d'accélération et de tenue de route pour les machines et un sérieux « métier » pour les pilotes.

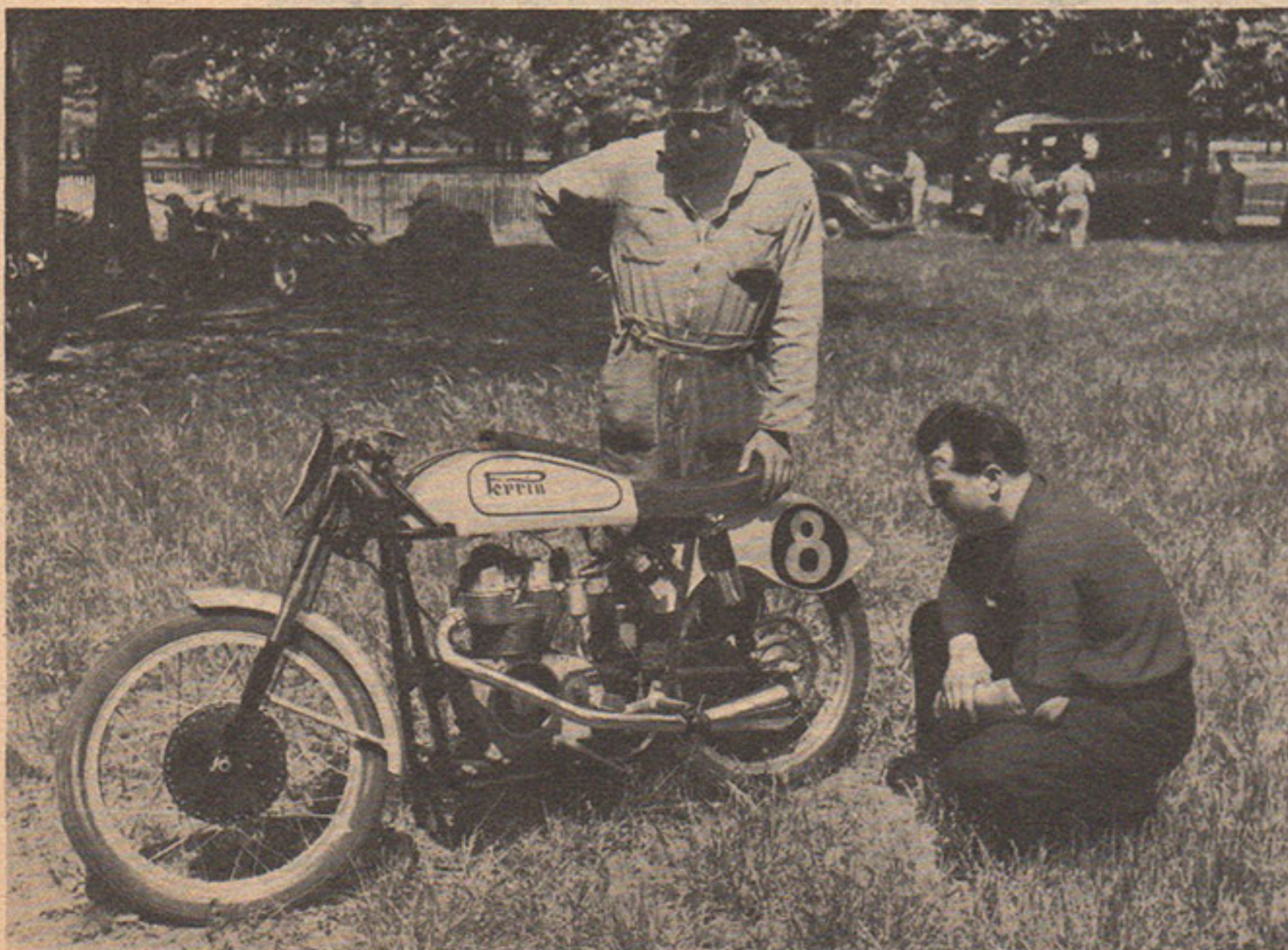
Dans la catégorie scooter, nous retrouvons Freze, vainqueur du Critérium National, venu de Paris par la route, avec son Rumi « Formichino ». Après une bonne course qui le vit terminer en troisième position, malgré une carburation trop pauvre qui occasionnait des ratés, il s'en retourna « at home » de la même façon. Bel exemple de courage de la part du pilote, et excellente preuve de robustesse à l'actif du Rumi.

En 500 cm³ sport, nous avons particulièrement distingué le marseillais Paba, dont le style plein d'aisance laisse augurer un redoutable concurrent lorsqu'il pourra s'aligner en catégorie « course ». Autre marseillais en vedette, Pansera, qui en 175, tint longtemps la seconde place, dans le sillage de Onda, et ce avec une M.V. « sport » « disco-volante ». Une chute dans une grande courbe devait malheureusement l'éliminer.

En 125, il nous faut citer Bertrand, qui sut mener avec clairvoyance et doigté son M.V. « simple-arbre » en seconde position — Bergeron qui au guidon, de l'ex-Jonghi de Pierre Michel, aurait pu faire un excellent troisième sans le bris de la fourchette de boîte — et Perrin, de Grenoble, sur une très jolie machine équipée d'un moteur Jonghi.

Les 175 cm³ fournirent le plus beau spectacle, et ce grâce au match Jacquier-Bret-Boeri — Mondial contre Morini — et à la course poursuite de Onda, fermement décidé à mettre un tour à tout le monde.

Spécialiste du 125 Jonghi ACT, Michel considère avec intérêt la remarquable réalisation du grenoblois Perrin, qui devait d'ailleurs terminer troisième des 125 cm³.



Devant la camionnette de P. Michel, l'on reconnaît, de gauche à droite : Bergeron, pilote du 125 Jonghi, Piscaglia, absorbé par la mécanique, Michel bavardant avec Boéri, et la femme de notre collaborateur R. Court.

derrière



le compte-tours

Signalons que Visade, sur Gnome et Rhône, qui avait fait le cinquième meilleur temps lors des éliminatoires, ne put prendre le départ, handicapé par une blessure à la main.

La course des 350 cm³ vit la suprématie absolue de Bayle, qui réalisa d'ailleurs le meilleur temps de la journée. Jacquier-Bret s'assura la seconde place, avec sa 250 N.S.U. « Sportmax », après une lutte longtemps indécise contre Touzalin, sur 350 Norton « petite-course ». La surprise nous vint de notre ami Dagan qui, après des premiers pas incertains à Mettet, s'alignait pour la seconde fois dans cette catégorie. Non seulement il termina quatrième, mais il resta dans le sillage de Bayle, après que celui-ci l'eut doublé pour la seconde fois. Le sympathique Bayle tint d'ailleurs à le féliciter, après l'arrivée.

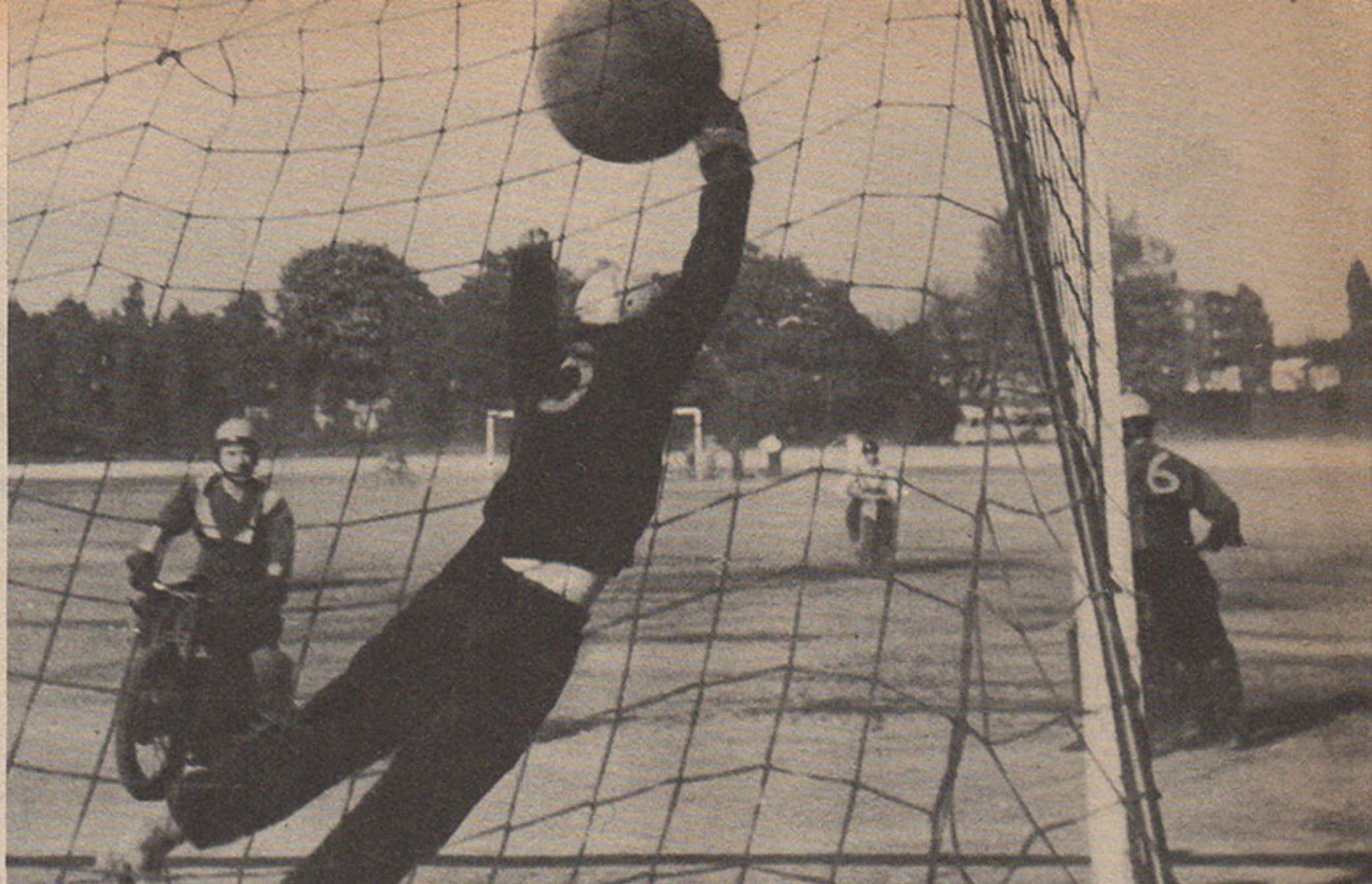
En side-car, victoire aisée de Murit, qui réussit le second meilleur temps de la réunion. La B.M.W. était d'ailleurs très entourée, en rentrant au parc des coureurs : le convoi ne manquait pas de pittoresque, Murit et Dagan en tête, poussant l'attelage, et suivis par une véritable foule, réglant son pas sur le leur. Une demi-heure après, ils distribuaient encore des autographes...

Notons également la seconde place de Callède, à qui le manque d'épreuves nationales pour side-car ne permet pas un entraînement suivi, les progrès sensibles de Vivier-Merle, et les débuts de Fourcade, avec une Triumph « G.P. ».

Une remarque pour conclure : il serait souhaitable que la durée de l'entraînement soit plus longue, et les organisateurs devraient y songer sérieusement, 10 tours par catégorie, sur un circuit de 1.500 m, ne donnent pas le temps de changer de réglages et de repartir ensuite pour vérifier l'amélioration éventuelle. Il faut alors procéder au flair, méthode qui fait bien des victimes.

R. COURT.

MOTO- BALL



Le but sera marqué de justesse...

COURBEVOIE BAT HOULGATE PAR 3 A 0



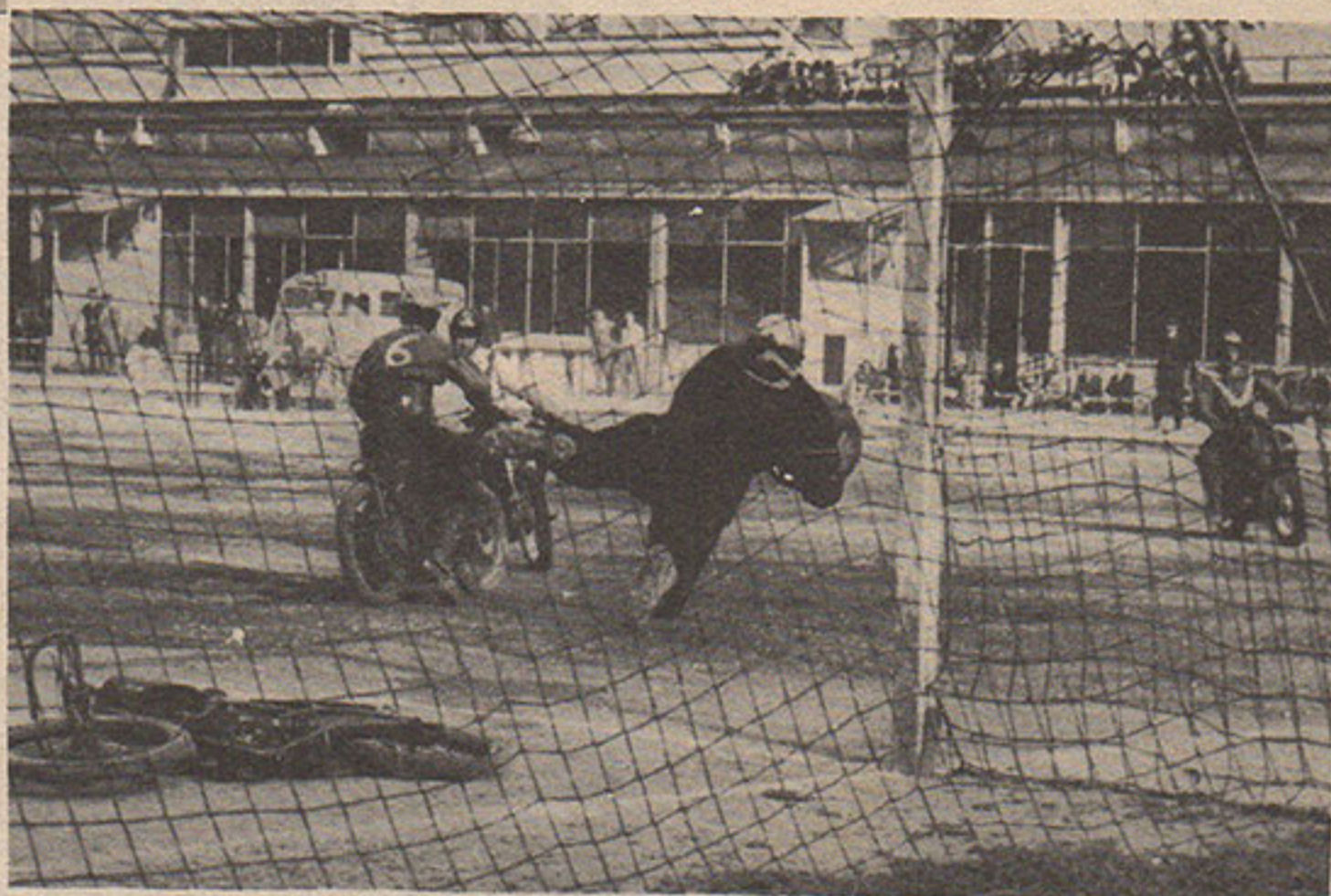
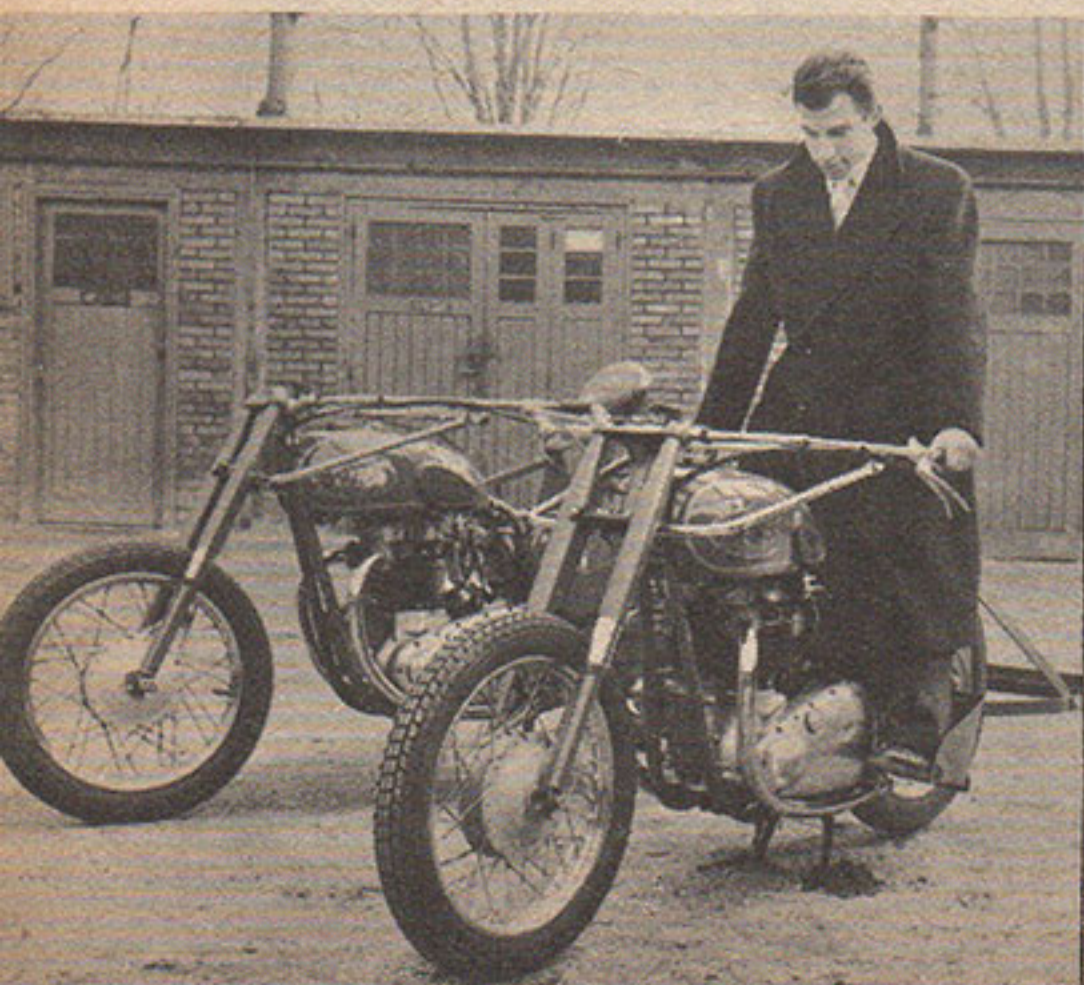
M. Violet a tenu à essayer lui-même la Gnôme et Rhône.



650 BSA pour « pacemaker »

Le vieux matériel des entraîneurs de demi-fond va également être sérieusement modernisé, par l'adoption de 650 B.S.A. spécialement adaptées à ce travail très particulier.

P. Monneret essaye avec curiosité cette monture bizarre, exigeant une position sans rapport avec celle adoptée sur la Gilera 4.



Un bel arrêt du goal d'Houlgate.

Le beau temps favorisa la réunion organisée sur le cynodrome de Courbevoie. Les deux premières périodes laissaient présumer un score moins lourd pour les Normands, dont l'attaque était particulièrement vive.

Mais durant la troisième période, Courbevoie se déchaîna et la partie se termina avec trois buts à l'avantage du club parisien.

Une 175 cm³ Gnôme et Rhône, spé-

cialement étudiée par la marque pour le moto-ball, fut présentée aux joueurs et essayée tant par Courbevoie que par Houlgate. Cette machine, silencieuse et très nerveuse, fit excellente impression, et tout porte à croire que nous la verrons bientôt utilisée par les clubs, ce qui permettra enfin de renouveler un matériel qui a bien mérité la retraite.

J. JAFFRÉ.

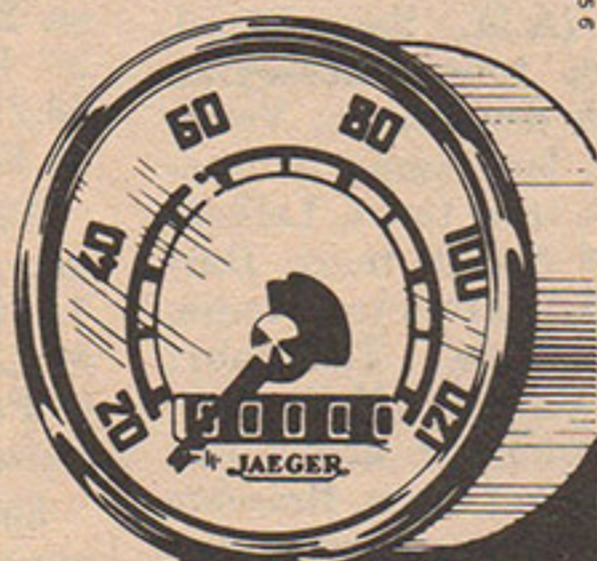
ESSENTIEL

vitesse
distance
consommation

JAEGER

indicateur de vitesse
avec totalisateur kilométrique
modèle spécial pour chaque type
de moto

PRATIQUE
SOLIDE



**L'instrument de précision
au service du bon conducteur**

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITÉ - M-03-56

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT



Une fabrication soignée
*
Une ligne moderne
et sobre

CYCLOMOTEURS 50^{cm³}

Standard, Normal, Luxe, G^o Luxe

VÉLOMOTEURS 100^{cm³}

Léger, Tourisme, Luxe

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 3 vitesses

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 4 vitesses

Luxe, Grand Luxe, Grand Sport

MOTOS 175^{cm³}, Tourisme et Grand Sport



CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER

Établissements RAVAT - Saint-Étienne

L'utilisation des **lampes jaunes**
dans les projecteurs des
CYCLOMOTEURS & CYCLES
sera **obligatoire à dater**
du **1^{er} Juillet 1956**

La lampe **NORMA**
à ampoule sélective jaune
vous donnera
toute satisfaction

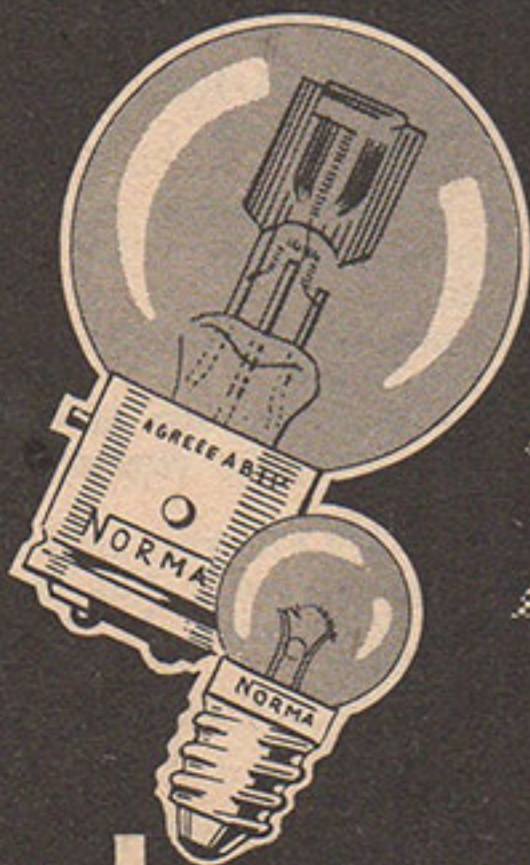
DURÉE

RÉSISTANCE

QUALITÉ DE LUMIÈRE

Exigez-la!

LAMPE NORMA



PREMIÈRE ÉPREUVE DE CHAMPIONNAT A VESOUL

Le Moto-Club Haut-Saônois organisait le Dimanche 20 mai à Vesoul un motocross de grande envergure, sur un terrain d'un développé de 2 000 m, comprenant presque 1 000 m de lignes droites, donc très rapide.

Étaient prévues au programme : 1° La première épreuve du championnat de France 1^{re} catégorie, formée par les vingt internationaux désignés au début de l'année par la F.F.M. 2° France-Belgique de side-cars cross. 3° La Coupe des Nations avec cinq pays représentés par les plus grands champions internationaux du moment.

La première course, celle du championnat de France, va se disputer sur 30 tours d'un circuit très spectaculaire. Derrière le starting-gate baissé : onze B.S.A. dont deux d'usine confiées aux frères Klym, les autres aux mains de Brassine, vainqueur le dimanche précédent à Montreuil, Vouillon qui sur ce dernier circuit a battu en avril Ward et Archer, Darrout Auguste, Jacquemin, un peu handicapé par un coude luxé, Lefèvre, Hazianis, 14 victoires en 350 et 500 cm³, Chuchart, leader du championnat des Flandres, Charrier, qui s'est toujours bien placé dans les championnats et Godey, champion de France 350 en 1953. Deux Gilera : Molinari qui va défendre son titre et Melioli excellent second à Sucé devant les as belges et anglais. Une F.N. d'usine : Frantz. Une Ariel : Lusseyran. Une Triumph bicylindre : Barbara, ennuyé depuis le début de la saison avec sa boîte, et pour terminer, la Saroléa de Raullin, le sympathique champion normand. A signaler les forfaits de Cros, malade, et de Matéos et Casola.

Au lever du starting-gate, c'est une magnifique envolée de dix sept champions dans une poussière épaisse. Au premier passage, Klym Robert est en tête suivi de Hazianis, Molinari, Brassine... A la fin de ce premier tour il y a déjà eu de la casse : Chuchart dérape dans un virage et se met en travers, Jacquemin qui est dans sa roue ne peut l'éviter et c'est la chute, résultats : Chuchart direction infirmerie, Jacquemin, selle pliée, repart juste devant les leaders sous les applaudissements et les hurlements d'un public déchaîné (25 000 spectateurs). Klym Robert conserve sa place jusqu'au quatrième tour, Hazianis le passe, l'Orléanais (Klym pour les non-initiés) reprend le commandement pour un tour, mais Hazianis, qui veut à tout prix la victoire, fait le forcing et double ; il augmente même son avance, mais au onzième tour, il s'arrête, désespéré, l'embrayage cassé. C'est alors Klym le leader, devant son frère René, 3^e Brassine qui a passé Molinari (qui chute et abandonne, roue avant déjantée), 4^e Frantz suivi de Jacquemin

qui a beaucoup de mal à doubler le petit Vouillon qui, cependant, rétrograde (ennuis mécaniques). Au vingt et unième tour, Brassine s'arrête, le boisseau des gaz coincé. Positions inchangées, Frantz a avancé d'une place étant donné l'abandon de l'ex-champion de France ; Jacquemin talonne « Henri », essaie de le sauter mais n'y parviendra pas.

Classement :

1^{er} Klym Robert (A.M.C., Orléans, B.S.A.) ; 2^e Klym René (A.M.C. Orléans, B.S.A.) ; 3^e Frantz (C.M.S.N., F.N.) ; 4^e Jacquemin (C.S. Meaux) ; 5^e Godey (Pernes-les-Fontaines, B.S.A.) ; 6^e A un tour, Charrier (A.M. Saint-Cloud, B.S.A.) ; 7^e A deux tours, Lusseyran (A.M.S., Ariel) ; 8^e A deux tours, Vouillon (A.M.S., B.S.A.), longtemps en quatrième position ; 9^e A trois tours, Lefèvre (A.M.S., B.S.A.) ; 10^e A trois tours, Darrout (Toulouse, B.S.A.) ; 11^e A trois tours, Barbara (Aire-sur-la-Lys, Triumph) ; 12^e A sept tours, Raullin (M.C. Normandie, Saroléa), nombreux arrêts dus à des serrages ; 13^e A neuf tours, Brassine (A.M.S., B.S.A.) ; 14^e A quatorze tours, Molinari (G.M.A.C., Lorrain, Gilera) ; 15^e A dix-neuf tours, Hazianis (Parigné-l'Évêque, B.S.A.) ; 16^e A vingt tours, Chuchart (M.C. Nord, B.S.A.), qui est reparti après pansements mais a eu des ennuis mécaniques et dut abandonner ; 17^e A vingt tours, Meliori (A.M.S., Gilera).

La malchance a accablé les principaux, à savoir : Brassine, Molinari, Hazianis, Chuchart qui n'ont pu terminer et aussi Vouillon qui a perdu à deux tours, alors qu'il était en bonne position.

Classement général de France-Belgique de side-car cross :

Liekens (Belge, Saroléa), 2 points ; Frenay (Belge, F.N.), 5 points ; Perlin (France, B.S.A.), 5 points ; Brems (Belge, B.S.A.), 8 points ; Van Lerberghe (Belge, F.N.), 11 points ; Van Hoff (Belge, B.S.A.).

Finale de la Coupe des Nations.

Le drapeau à damier s'abaisse sur Lundin détaché, de Ward 2^e ; 3^e Hazianis ; 4^e Clink ; 5^e Nex ; 6^e Cheney ; 7^e Frantz ; 8^e Hall, à un tour ; 9^e Chuchart, à un tour ; 10^e Klym Robert, à trois tours.

LES SPORTS EN ALGÉRIE

de notre correspondant M. CHEVALIER.

Le Cinquième Grand Prix de Vitesse de Maison-Carrée (près Alger) s'est couru le 6 mai devant un nombreux public.

C'est un beau succès à l'actif du M.C. Maison-Carrée, présidé par M. Julien Gomez, aidé en la circonstance par les Raffineries B.P. Energol et les extincteurs Sicli.

Résultats.

Cyclomoteurs. — 1^{er} El Djouzi, sur Paloma, 2^e Isolla ; 3^e Pietri.

125 cm³. — 1^{er} Mascaro, moyenne 67,639 km/h ; 2^e Lucien Perez ; 3^e Cherbé ; 4^e G. Pérez ; 5^e Galtier ; 6^e Fracès.

175 cm³. — 1^{er} A. Francès, sur Puch, moyenne 68,351 km/h ; 2^e Troncarelli ; 3^e Mansali ; 4^e Derose ; 5^e E. Francès ; 6^e Ausser ; 7^e Michel Pons ; 8^e Miramont ; 9^e Martinez ; 10^e Natrella ; 11^e G. Perez ; 12^e Feroil ; 13^e Pacou ; 14^e Cadène (U.M.O.).

250 cm³. — 1^{er} Mascaro, les vingt tours en 20 mn 41 s, moyenne 70,201 km/h ; 2^e Perez G., 21 mn 17 s, moyenne 68,222 km/h ; 3^e Bernardi, 21 mn 28 s ; 4^e Fracès André, 21 mn 47 s.

350 cm³. — 1^{er} Régnier sur Velocette, moyenne 75,10 km/h ; 2^e René Goëtz, 74,793 km/h ; 3^e Vétillart, 73,730 km/h ; 4^e Garcia R. ; 5^e D'Ovidio à un tour ; 6^e Perez à deux tours ; 7^e Laroze à quatre tours ; 8^e Ciancio accidenté.

500 cm³. — 1^{er} Goëtz, sur B.S.A., moyenne 73,320 km/h ; 2^e Régnier ; 3^e Ciancio ; 4^e Vétillart ; 5^e Arroua.

Scoters. — 1^{er} Benhamou (U.M.O.), sur Rumi, moyenne 61,065 km/h ; 2^e Pacou ; 3^e G. Pérez ; 3^e Llorens ; 5^e Machacek ; 6^e Lamy.

Y. CHEVALIER.

Le manque de place nous oblige à reporter à notre prochain numéro, les résultats de la course de côte de Murjajo et du rallye Alger-Oran-Alger.

Suite de la page 29.

LES RECORDS BATTUS

Pierre Monneret, sur la 250 cm³ N.S.U. Sport-Max a battu les records suivants : 50 km : en 15' 37" 92/100, moyenne 191,91 km/h (ancien record : 16' 26", moy. 183 km/h).

50 miles : en 25' 6" 23/100, moyenne 192,32 km/h (ancien record : 27' 10", moyenne 178 km/h).

100 km : en 31' 15" 95/100, moyenne 192,93 km/h (ancien record : 33' 35", moyenne 178 km/h).

100 miles : en 50' 36" 33/100, moyenne 190,81 km/h (ancien record : 53' 40", moyenne 180 km/h).

une heure : soit une distance de 190,40 km (ancien record : 180,50 km).

Georges et Pierre Monneret, sur la même machine, ont ensuite battu les records suivants :

Deux heures : soit 339,470 km, moyenne 169,735 km/h (ancien record : 160 km/h par F. Anderson sur Moto Guzzi, le 21 septembre 1950 à Montlhéry).

Trois heures : soit 498,174 km, moyenne 166,06 km/h (ancien record : 448,40 km, moyenne 150 km/h).

500 km : en 3 h 0' 25" 16/100, moyenne 166,28 km/h (ancien record : 3 h 20' 1", moyenne 150 km/h).

Sur la route



PHOTO HENRI ALEXIS 1950/51

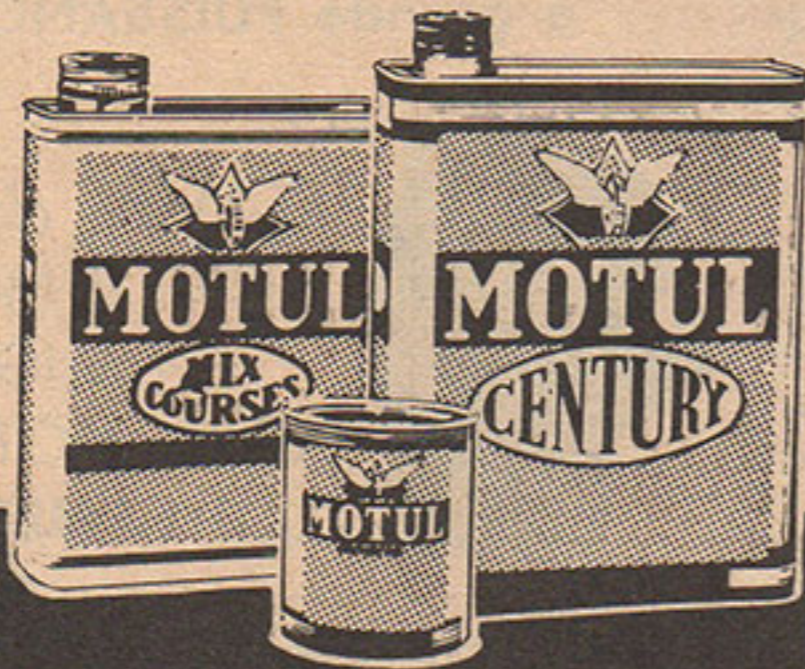
vo
tre
moteur



est **ROI**

...traitez-le comme tel

entretenez-le
régulièrement
avec

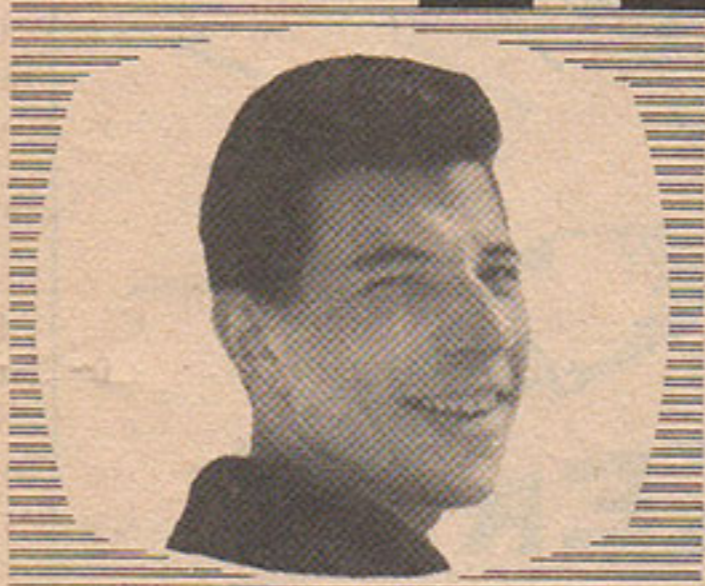


l'huile
MOTUL

47, Rue de Paris, BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88

1853 CENT ANS d'expérience
et de recherches au service
de la lubrification **1956**

DES **témoignages!**



PIERRE MONNERET

J'ai le plaisir
de vous faire connaître
ma satisfaction
au sujet du costume
et du casque, qui
m'ont procuré
tous les avantages
que je désirais,
pour battre
le Record de l'heure
Et je tiens
à vous exprimer
ma sincère gratitude

Je viens vous féliciter
pour votre casque
RECORD.
Dimanche, à Grenoble,
j'ai fait une chute
à 140 km heure. Ma tête
a heurté le trottoir mais
je n'ai rien senti, car
votre casque m'a très
bien protégé, et il est
à peine éraflé!
En vous remerciant
encore...



JACQUES COLLOT

**PLUS
QUE
JAMAIS**

Couvert d'un
casque GENO
c'est être

à couvert!

vente exclusive aux grossistes : Ets GUENEAU GENO, 6, Fg. St-Honoré PARIS 8°

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES

SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS

Le Seul Spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents
pour motos-scooters-cyclomoteurs

compétence
honnêteté
régularité

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

Blouson veste, coupe ita-
lienne sport, modèle
exclusif..... **7.100** »
Expéditions en province.

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE

ETS REVIL. 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ÉTO. 15-53

CHANTELUNE-FOZ

DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS

Nouveautés PRINTEMPS 56

SANOR
LE CRÉATEUR DE L'AVERTISSEUR
A REDRESSEUR INCORPORÉ

vous présente le

JV8
Avertisseur homologué
POUR VÉLOMOTEURS
ET SCOOTERS
FONCTIONNANT
DIRECTEMENT
SUR VOLANT
MAGNÉTIQUE

FORME AÉRODYNAMIQUE

MODÈLES SPÉCIAUX POUR VESPA
LAMBRETTA ET MOTOBÉCANE

POUR LES MOTOS
MUNIES D'UNE
BATTERIE
le

J8
HAUTE FRÉQUENCE
à grande PUISSANCE

et la

TROMPE de VILLE TV2
DONT LE MONTAGE EST
OBLIGATOIRE
SUR LES MOTOS SORTANT
D'USINE À PARTIR DU 1^{er} AVRIL 1956

LE J8 ET LE JV8 EXISTENT SOUS 2 PRÉSENTATIONS
avec GRILLE GALBÉE - ÉMAILLÉE NOIRE ou CHROMÉE

SANOR
LE PROJECTEUR DE SON

LES APPAREILS DE DEPASSEMENT
A LA PORTÉE DE TOUS

DE GRANDE EFFICACITÉ - AVERTISSEURS DE PETIT DIAMÈTRE ET DE GRANDE PUISSANCE

VENTES

SCOOTER ISARIA 125, Flon allemande, moteur ILO-PUCH 250, tous 2 équipés, cme neufs. Devos, 105, r. de Silly, Boulogne-sur-Seine.

SIDE AV. CAPOTE PEUGEOT P. 515, 4 vit. sél., propre, bn état de marche, essai, t. px, photo, av. ou ss side. Bur, 17, rue A.-Pressenan, Limoges.

JAWA 350 cm³ 1952, klaxon route anti-brouillard, porte-bagages, remorque Fulgur M 100. Moteur d'origine totalisant 70.000 km. Le tout vendu en toute confiance 180.000. *Ecrire pour rendez-vous ou s'adresser à M. A. Leroux, 47, rue J.-B.-Clément, Pavillons-sous-Bois (Seine).*

ALCYON 250 1955, ét. nf, 110.000 fr. Affolier, 88, bd de Reims, Paris (7^e). GAL 86-47.

500 SUNBEAM S7, 22 000 km, impec., 215 000 fr. Quetard, 3, r. Bons-États, Orléans (Loiret).

VDS MOTO NEW-MAP 500 culbuté, bon état, moteur refait, avec ou sans side, prix intéressant, cause double emploi. Défense 28-30, heures bureau.

125 cm³ MOTOBECANE, cylindre nouvellement réalésé, compteur incorporé, tand-sad, stop, pneus neufs. Irès bon état. M. Barbot, 27, rue Raspail, Savigny-sur-Orge (S.-et-O.).

MOTO S. CAR B.M.W. 7 ch, Lucquin, Gendarmerie, Troyes (Aube).

Velocette K.T.T. course 350 cm³.
Velocette K.S.S. 350 cm³ : 75.000 fr.
Velocette 350, 300 cm³ neuves.
Motobécane 125 cm³ culb. parf. ét. : 70.000 fr.
Mobylette à partir de 13.000 fr.
Jawa 350 cm³ : 110.000 fr.
Quelques machines neuves soldées.
Cherrier P., 21, boul. H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

S.I.D.A.M.
8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M^o : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62
Spécialiste des 2 temps
de classe internationale, NE VEND QUE :
**JAWA
ADLER
CSEPEL**
NEUVES ET D'OCCASION
Vous assure une garantie
totale intégrale, un entretien
et une mise au point parfaite
CRÉDIT - REPRISE
OUVERT LE DIMANCHE MATIN

PETITES ANNONCES



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

LA CARENE "BP"

Demandez notre tarif :
« Spécial Échantillon »
franco de port

Quelque soit votre moto
Gagnez 5 à 10 km/h !

S.E.C.A. à TERNAY (Isère)
Bur. : Bosle
170, Avenue des Frères-Lumière - LYON



Modèle déposé

Les motos
GNOME & RHONE
sont équipées en série de
L'ANTIVOL NEIMAN



ARDIE 250 cm³, f. tél., susp. AR, 9.000 km, état parfait. Crédit : 125.000.
ROYAL ENFIELD 500 Twin, f. tél., susp. AR, osc., garantie, équipée. Crédit : 230.000.
A.J.S. 350 cm³, f. tél., susp. AR, osc., équipée, garantie. Crédit : 190.000.
PUCH 250 cm³, équipée, 8.000 km, 130.000.
ARIS, 11 rue Labie, Paris (17^e). ETO 08-66.

VENDS ENSEMBLE TRIUMPH T100 alu 52, side-car Précision, 20.000 km, 250.000 fr., état impec. Bovière, Aiguillon (Lot-et-Gar.).

350 B.S.A. B31, juill. 1953, 1^{er} mair, 10.000 km, état neuf, nomb. acc., 175.000. David, 8, bd Voltaire, Asnières (Seine).

650 B.S.A. Golden Flash 54, état impeccable, 33, r. Aristide-Briand, Verneuil-sur-Aube (Eure).

B.M.W. R513, moteur refait usine, aspect impeccable. S'adresser au journal.

ZUNDAPP KS 750, état parfait, pneus neufs, side tracté, pour le prix d'un vélomoteur, 50.000. Coquillat, 36, rue du Lion-d'Or, Sens (Yonne).

VENDRAIS NORTON DOMINATOR, 7 - 1952, parfait état, prix intéressant, ou échangerais contre 4 CV Renault, parfait état. F. Roussel, bd Torrance, Pau (B.-P.).

500 A.J.S., cadre oscillant, type 18-S, 200.000. Blanc, 26, r. Vieux-Versailles, Versailles (S.-et-O.).

MOTOCONFORT 125 C 45-S, impeccable, 5.000 km, tan-sad, comme neuve, 75.000. Pellet, Azay-le-Rideau (I.-et-L.).

650 B.S.A., 54, impec. ou éch. ctre Sunbeam S.7. 33, r. A.-Briand, Verneuil (Eure).


RECH. 350 JONGHI. Ecr. Magnieux, 108, rue Veron, Alfortville.

HARLEY DAVIDSON, 1.000 cm³ culbuté, fourche télescopique, nombreux accessoires, le tout origine, parfait état, 13.000 km. Kumpf, 12, av. de la Porte-de-Vanves, Paris.

VELO RHONSON NEUF, cyclo luxe, 18.000. SOL 84-67, 6 à 8 h.

SAROLEA 350, culbut. sél., 4 vit., b. ét. Crozetière, 14, rue d'Aguesseau, Limoges.

Robinets licence EVERBEST



★
modèles spéciaux pour carburateurs à starter

AMERO
7, rue de Noisy, 7 ROSNY-SOUS-BOIS (Seine)

ZUNDAPP KS 750, side canadien biplace, sacoches, moteur neuf, parfait état. Prix : 110.000. Gauthier, 22, rue Carnot, Deuil (S.-et-O.).

BON SCOOT. BERNARDET, bas prix. NOR. 15.01, 20 h.

Motobécane, Mobylette, Mobyscooter, Tous modèles disponibles. Cherrier, 21, boul. H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

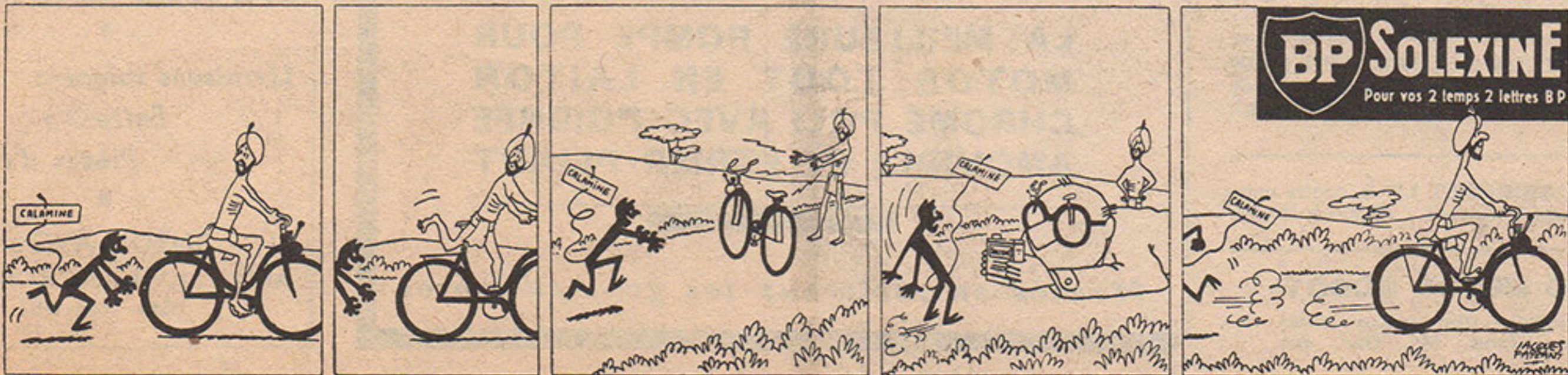
MOTO RECORD

500 B.S.A., oscill. A7, 500 Triumph T 100 C, 650 Golden B.S.A., K.S. 601 Zundapp, B.M.W. R.67/2, 500 B.S.A. A7 Couliiss., 500 A.J.S. oscill., 500 Sunbeam, 750 B.K.W., R. 12 et R. 73, R. 51, R. 5, R. 35, R. 25 et R. 25/2, 350 B.M.W., 250 D.K.W. et Scapel, 175 Motobécane, Peugeot, Puchs, 125 Motobécane, Puch, 1/3 comptant, le solde en 12 mois.
Egalement 50 MOTOS

EN CRÉDIT TOTAL ET IMMÉDIAT

B.S.A., René-Gillet Side 750 et 1 000, Gnome et Rhône side, Terrot D.K.W., 500 Indian Scout 55.000 fr., Norton, Royal Enfield, Matless 350, etc.
Voiture Peugeot 203, découvrable, reprise moto, et nombreux sides précisions Bernardet et Simart

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



BP SOLEXINÉ
Pour vos 2 temps 2 lettres BP

250 N.S.U. Max, avril 1956, selle biplace, comme neuve, vendre cause maladie, faire offre. Delmas Bernard, 20, rue St-Jacques, Villefranche-de-Rouergue (Aveyron).

SCOOT. A.G.F. 175 cm³, 4 v., susp. intég., équip. complet, 75.000. Jolly, GRE 29-59.

MOTOBECANE 125 cm³ culb., parf. état, équipée, visible soir partir 19 h. Libault, 17, rue Pixérécourt, Paris (20^e).

MOTOBECANE L.4 C.350, bicycl., mod. 55, 6.000 km, état impec., siège biplace, porte bag., ext., stop, clignotants, accessoires, 170.000. Tél. OBE 36-30, de 8 à 18 h, sauf dimanche ou sur rdz-v. Roche, 48, fg du Temple, Paris (11^e).

SUNBEAM S8 1952, avec ou s. side Précision, état impec., prix à débattre, causé double emploi : B.S.A. B33, dernier modèle, susp. oscil., état neuf, prix très intér. Ecrire ou s'adres. Schobert, 20, rue Racine, Neuilly-sur-Marne.

B.M.W. 6 ch R 71, susp. AV et AR, béq. lat., 2 clax., mont., siège AR, rep. 2 sac. cuir, état neuf. Prix 220.000. Visible soir après 6 h 30, sauf samedi, dimanche. Toutfaire, 5, rue Saulpic, Vincennes.

VESPA LAMBRETTA RUMI, même accident. Gil, 83, av. d'Italie.

DISPONIBLES PIÈCES PUCH, anc. mod. Hofecker, 17, r. de l'Isère, St-Cloud.

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

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.



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.

Pour tte pièce détachée d'occasion pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réserv., carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dresch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goy., B.S.A., M20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

MON AUTO C. MOTO. ECA, 7, rue de Montreuil, Pantin, VIL 09-21.

VD MOTEUR 5 T. TRIUMPH TWIN et b. de vitesses, état de marche : Hardy Jean, 2 passage Pasteur, Vernon (Eure). Tél. 18.

ECH. CABRIOLET LR 2, contre moto ou Vespa. Garnon, Autry-le-Châtel (Loiret).

100 MOTOS SCOOT.

avec 10.000, ttes pièces occas. 157, av. Maine, 14^e. Ouv. dim.

CONTACT TOTAL

et
PERMANENT

entre
PISTON et CYLINDRE

Silence - Rendement - Durée
MAXIMUM !

grâce à l'usinage extérieur à profil
complexe T.O.B. réalisé en série dans

LA NOUVELLE
PRODUCTION

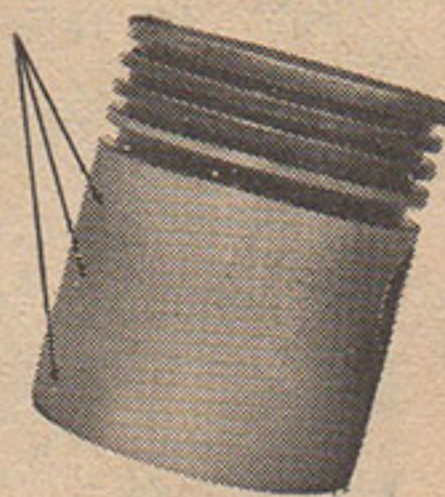
BORGO

Capital
72.000.000 de Fr.

TURIN

PARIS

BILBAO



FOURCHES TÉLESCOPIQUES

6, rue Georges-Lacaud

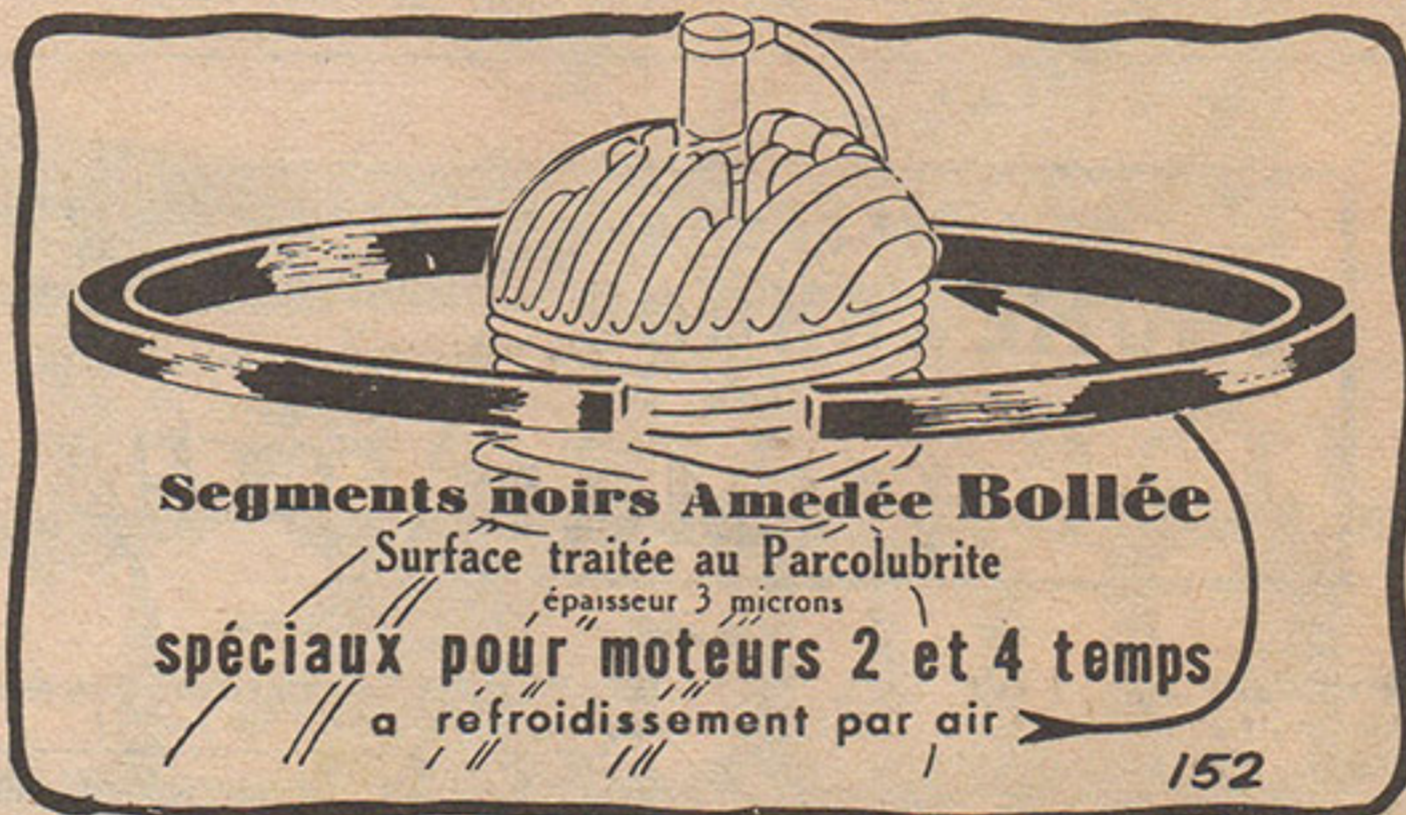
SUSPENSIONS AR.

COURBEVOIE (Seine)

HYDRAU-

DEF 27-87

LIQUES



TUBOTOM pour LAMBRETTA



toujours souple - toujours étanche - se monte à la main sans outil

EN VENTE chez les agents Lambretta

OTOM - 5 bis, rue Franklin, COURBEVOIE (Seine)

TÉLÉPHONE : DÉF. 21-63

MISTRAL MOTOS

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

Montée en série sur les grosses motos

CRÉDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes
marques garanties.

GIL, 83, av. d'Italie. Métro : Tolbiac.

SOCIÉTÉ « FLEX » liquide vélos et
vélomoteurs suspension « FLEX »,
2 médailles d'argent Paris-Bruxelles,
Tél. 22 Estissac (Aube).

STATION SERVICE VESPA, demande
bon ouvrier ou associé. Ecr. au journal.

JAWA 250. Dole OPE 52-50.

GARANTIE CONTRAT

Crédit imméd. 18 mois.

Reprise motos.

100 MOTOS

Spécialiste 4 ch, avec 20 000, 7, rue de
Montreuil, Pantin. Métro Eglise. Ouvert
dimanche, 244, rue du Mesnil, Asnières
Quatre-Routes). Ouvert dimanche.

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

CHEZ ADNET: stock de pièces détachées
pour machines anciens modèles, cyclo
Starnord, Scoutex, moto Terrot, Monet-
Goyon, Radior-Triumph, 45, cours de
Vincennes, Paris (20^e). DID 12-16.

ACHÈTE PLUS CHER

Toutes motos et scooters. F.A.M., 10, av.
de Saint-Ouen (18^e). (angle av. de Glichy).

Achat paiement immédiat. Scooters,
motos, Moto Record, 151, rue Marcadet,
Paris (18^e). MON 24-40.

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

P. MICHEL Expédition
province
42, Rue Jules-Guesde, 42
ALFORTVILLE - ENT. 44-35

Agence Jonghi - D. S. Malterre

EMBRAYAGE spécial Michel
pour Jonghi

OCCASIONS :

Plus. motos compl. ou à remont.
1 Camion Renault camping.
1 EMY 4 - très belle.
1 Remorque 400 kg. - bas prix.
1 Châssis Bugatti 10 ch-mot-bte-pt.
Pneus 18-20 et 21 pouces moitié px.
Stock pièces Zündapp et diff. marques px. int.

Facilités de paiement

NORTON MATCHLESS ROYAL-ENFIELD

Livraisons soignées

Entretien

Pièces d'origine

— PNEUS AVON —

ARIS - 11, r. Labie - PARIS (17^e)
(Éto. 08-66)

Grande cuisine Petits plats ...



- DES RECETTES INÉDITES
- QUELQUES SECRETS DES GRANDS CHEFS
- DE NOMBREUX PLATS PRÉSENTÉS EN NOIR ET EN COULEURS DANS

LA BONNE CUISINE

A LA PORTÉE DE TOUS

14 NUMÉROS PARUS

EN VENTE CHEZ TOUS NOS
DÉPOSITAIRES - le numéro

120 F

avec

BRICOLONS

- JE RÉPARE MES CHAISES CASSÉES
- JE CONSTRUIS UN BAR
- JE NETTOIE MES MURS SALIS

Tout ça à peu de frais, car

BRICOLONS

m'apprend comment récupérer
mes vieux objets...

Achetez-le tous les mois
48 pages

40 F

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

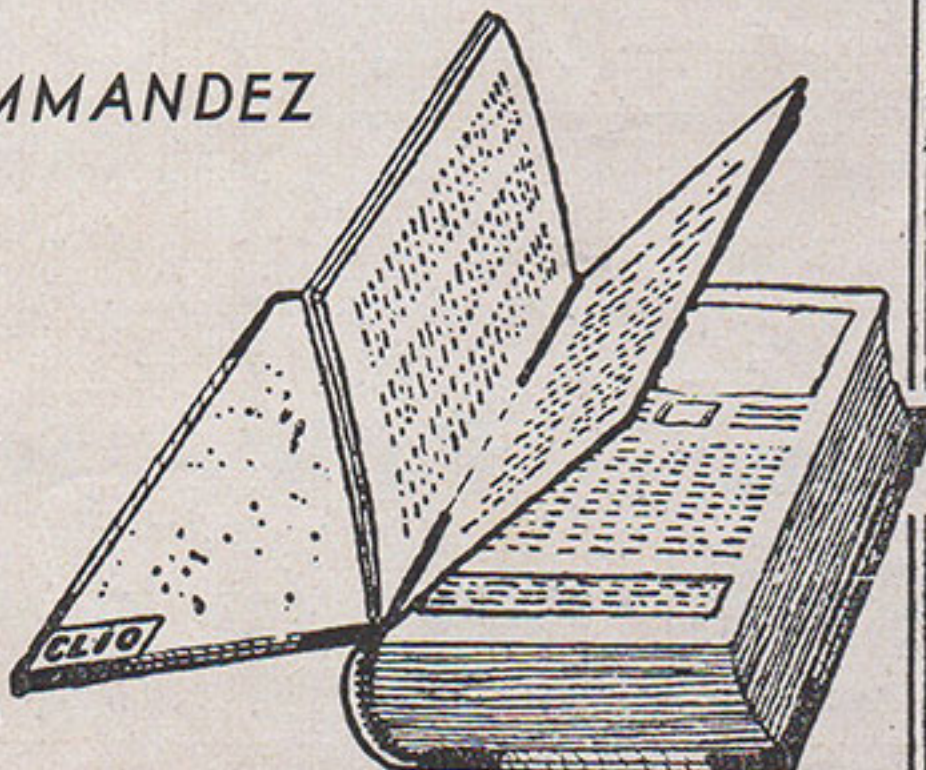
COMMANDEZ

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.



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, r. des Comédiens, Bruxelles
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Fr. : 160

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

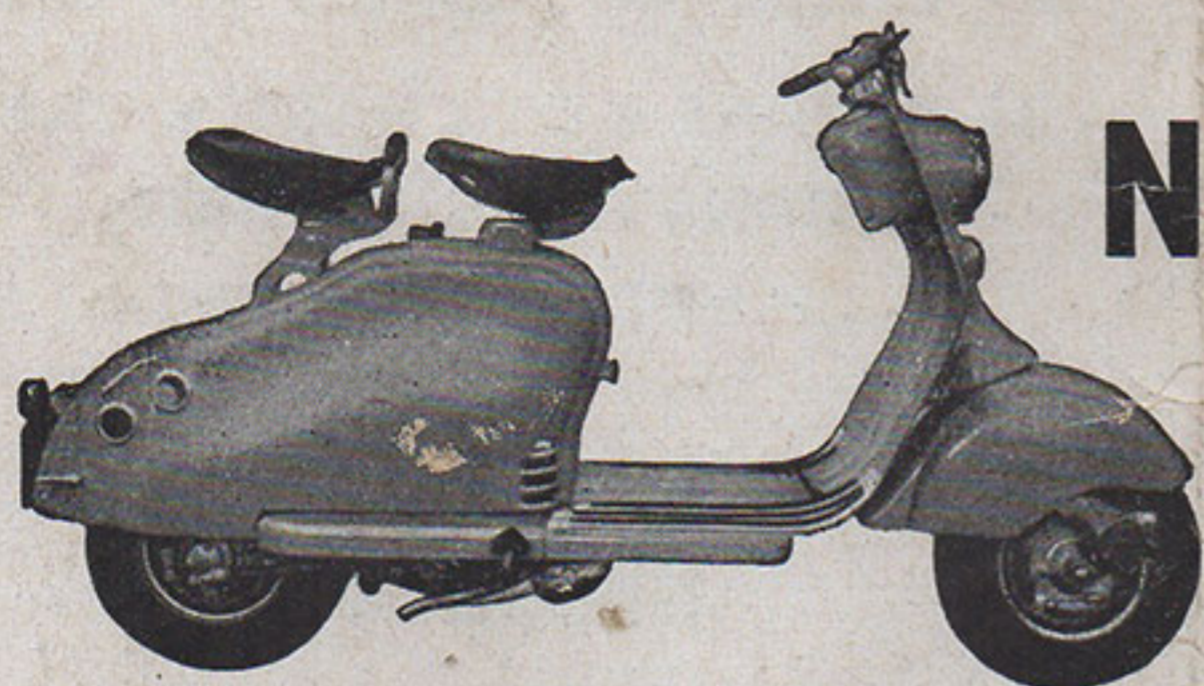
Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 1.100
Changement d'adresse.. Fr. : 30

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites
annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

« Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent
abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modi-
fiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

Lambretta



NOUVEAU PRIX:

138.400

*Payez votre Scooter en 6, 12 ou 18 mois
et demandez à **SEPEX** de vous le réparer
gratuitement pendant 1 an*

OPÉRA : 36, Boulevard des Italiens.
RÉPUBLIQUE : 14, Place de la République.
CHAMPERRET : 12, Avenue de la Porte-de-Champerret.
CLICHY : 97, Boulevard Victor-Hugo.
BELLEVILLE : 122, Faubourg du Temple.
BOURSE : 6, Rue Saint-Augustin.
MAIRIE DU 18^e : 70, Rue Ordener.
CHATELET : 13, Boulevard Sébastopol.
ÉTOILE : 24, Avenue de la Grande-Armée.
MAILLOT : 46, Avenue de la Grande-Armée.
CHAMPS-ÉLYSÉES : 39, Avenue Franklin-Roosevelt — 87, Rue La Boétie.
BARBÈS : 33, Boulevard Barbès.
PORTE ST-OUEN : 12, Boulevard Bessières.
JAUÈS : 22, Avenue Jean-Jaurès.
GARE DE LYON : 10, Boulevard Diderot.
DAUMESNIL : 264, Avenue Daumesnil.
BASTILLE : 6, Boulevard Richard-Lenoir.
PORTE DE MONTREUIL : 68, Boulevard Davout.
ALFORTVILLE : 15 bis, Rue du Pont-d'Ivry.
AUBERVILLIERS : 196, Rue Danielle-Casanova.

CHAMPIGNY : 5, Place du Marché.
MAISONS-ALFORT : 84, Avenue St-Maurice.
DRANCY : 136, Avenue Jean-Jaurès.
JOINVILLE : Fourche de Champigny - 23, Avenue Roger-Salengro - Champigny.
LA VARENNE : 26, Rue du Bac.
NEUILLY-sur-SEINE : 191, Avenue de Neuilly.
NOGENT-sur-MARNE : 154, Grande-Rue.
PAVILLONS-sous-BOIS : 54, Avenue Victor-Hugo.
SAINT-DENIS : 143, Rue Gabriel-Péri.
SAINT-DENIS : 26, Rue Ernest-Renan.
SAINT-DENIS : 20-20 bis, Rue Gabirel-Péri.
SAINT-MAUR : 123, Avenue Foch.
STAINS : 97, Avenue de Stalingrad.
VINCENNES : 44, Avenue de Paris.
LES LILAS : 187, Rue de Paris.
LA COURNEUVE : 66, Avenue P.-Vaillant-Couturier.
CLICHY : 149, Boulevard Jean-Jaurès.
NOISY-LE-SEC : 5, Boulevard Michelet.
CHOISY-LE-ROI : 4, Rue Thiers.

SEPEX

Concessionnaire - Distributeur - Paris - Seine

2, rue du Helder, PARIS-9^e — PRO. 53-64 (et la suite)