

scooter et cyclomoto

NOVEMBRE 1968 - 17^e ANNEE - N° 192 - LE NUMERO : 2 F



Sommaire

VULGARISATION	188	VOTRE CYCLO... « DE LA TÊTE AUX PIEDS » Premier article d'une série d'initiation technique. D. BERNARDIN
VITESSE	193	SOUS L'OBJECTIF, ENTRAINEMENT 50 cc En photos, la séance d'entraînement du M.C. Châtillonnais à Montargis.
TOUT-TERRAIN	196	DEUX « TRAIL BIKES » EN BREF Résumés d'essais Giulietta Cross et Motobécane D 52 TT.
BOITE AUX LETTRES	197	VOTRE COURRIER, NOTRE REPONSE Renseignements techniques, sportifs, etc.
CHAMPIONNAT DE FRANCE	199	LA SAISON OFFICIELLE DE VITESSE 50 cc EN FRANCE Analyse et classements. B. NARDINI
TECHNIQUE-EXPRESS	202	DEMULTIPLICATION ET BOITE DE VITESSES Comment calculer rapports et régimes. D. BERNARDIN
L'ACCESSOIRE	204	AU SALON DE PARIS Pour votre équipement et celui de votre cyclo. R.-C. DELEFOSSE
EN TOUTE FRANCHISE	208	VOS IMPRESSIONS SUR VOS MACHINES Peugeot BB3S, Motobécane 125, Peugeot CT, Kreidler Florett 4 V et Super 5 TS, Malaguti « Olympique », Flandria « Record ».
CATALOGUE	212	VOUS NE LES AVEZ PAS VUS AU SALON Des cyclos, des scooters étrangers non exposés Porte de Versailles. B. NARDINI

Directeur de la publication : Pierre CASASNOVAS
Rédacteur en chef : R.-C. DELEFOSSE

Administration, Rédaction, Publicité :
SCOOTER ET CYCLOMOTO
103, rue Lafayette, Paris-10^e - Tél : 878-99-26 et 99-27
C.C.P. PARIS : 1.159-15

Abonnements : UN AN : 18 F - ETRANGER : 24 F

NOTRE COUVERTURE

**YVES
LE TOUMELIN**
Un titre
de Champion
de France Inter
amplement mérité



APRÈS DES ANNÉES DE PROMESSES

Championnat de France de vitesse

décevant en 50 cc

B. NARDINI

pas de CLASSEMENT NATIONAL

PAS plus heureux que leurs grands frères des cylindrées supérieures (250 cc exceptés), les 50 cc n'auront pas de Champion National pour 1968. Sans vouloir relancer une polémique dont la solution peut se trouver — espérons-le — dans la profonde modification survenue dans le personnel dirigeant de notre Fédération, rappelons tout de même les raisons de cette navrante situation. Il y a tout d'abord, évidemment, le nombre réduit d'épreuves, tellement réduit qu'il en devient squelettique. Pour les « nationaux » cette année, tout se passait à Montlhéry, une seule épreuve de dernière heure leur donnant l'occasion de se rendre en Bretagne (Dinan). Qui plus est, pour les épreuves disputées à Montlhéry, celles organisées par le M.C.F. ne pouvaient entrer en ligne de compte pour le championnat puisque le club n'entendait pas faire respecter la formule Sport définie par la Commission Technique, classant les concurrents suivant leurs licences et non suivant la catégorie de leur machine.

Ainsi donc, au terme d'une saison maigre et triste, les nationaux n'avaient disputé que trois courses (Coupes du Salon, Coupes Eugène Mauve et Dinan) chacune de ces courses voyant un vainqueur différent. Dans ces conditions il était évidemment difficile d'attribuer un titre de Champion de France, et l'on peut comprendre l'attitude de la Fédération.

Cependant, c'est avec beaucoup de tristesse que nous sommes aujourd'hui obligés de dresser ce bilan. Lorsque l'on songe à tous les espoirs qu'avait fait naître, il y a quelques années, la catégorie 50 cc ; lorsque l'on se souvient des « plateaux » abondamment garnis que l'on pouvait voir à Montlhéry (et qui obligeaient les organisateurs à faire disputer des éliminatoires !) ; lorsque l'on se reporte aux classements de Championnat dans lesquels figuraient dix ou douze marques différentes ; lorsque l'on pense à tout cela, on mesure mieux la dégringolade à laquelle nous assistons actuellement.

Quelles sont les causes ? Où sont les responsabilités ? Ce n'est pas l'objet de

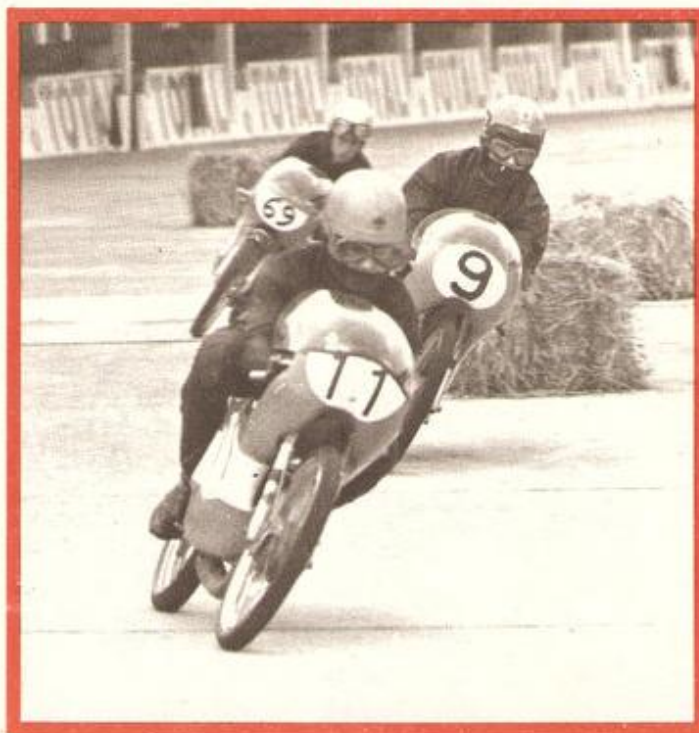
cet article que de mettre en lumière les raisons d'une situation que tout le monde déplore. Tout au plus, et en attendant de revenir plus à fond sur l'analyse des circonstances qui sont à l'origine de cette impensable récession, tout au plus formulerons-nous le souhait que la nouvelle équipe dirigeante de la Fédération ne se contente pas d'enregistrer ou de déplorer ces faits, mais essaie — avec la collaboration de toutes les bonnes volontés — d'y porter remède aussi rapidement que possible.

LE TOUMELIN ? ENFIN !

A vrai dire nos « Inters » n'ont pas été tellement mieux partagés ! Cinq épreuves pour l'attribution du titre, c'est vraiment fort peu... mais cela permet toutefois de décerner tout de même ce titre.

Si nous consultons le classement joint (classement officieux bien entendu, mais les trois premiers étant les mêmes — et avec le même nombre de points — que ceux annoncés par la Fédération, il nous

DE ARA (11) DEVANT MILLARD (9)





est permis de penser qu'il doit être assez proche de la vérité), nous constatons que les premières places reviennent aux « vétérans » que sont maintenant Le Toumelin et Millard. Quand nous parlons de vétérans, il n'y a là rien de péjoratif bien entendu, mais cela signifie que l'on ne voit pas poindre de « jeunes loups » à l'horizon.

En début de saison, l'on pouvait raisonnablement espérer que des garçons comme Delamarre, De Ara, et d'autres,

allaient jouer les trouble-fête. Ils disposaient pour cela de la classe nécessaire et aussi d'un matériel révisé et mis au point en Espagne. Malheureusement, si les hommes proposent, la... mécanique dispose !...

..

Cinq courses et quatre vainqueurs, Le Toumelin étant le seul à monter par deux fois sur la plus haute marche du podium (style Mexico) à l'occasion des Trophées

et des Coupes Eugène Mauve. Les autres vainqueurs, par ordre d'entrée en scène, étant Le Mignot aux Coupes du Salon, Dubois à Bourg-en-Bresse et Delamarre (enfin) à Dinan.

Le Mignot, après ce début brillant, était appelé sous les drapeaux et disparaissait de la circulation; par contre Charly Dubois, démobilisé, renouait avec la victoire après une longue éclipse. A propos de Dubois, signalons que son mérite est d'autant plus grand qu'il est le seul à

JACQUELINE NOUGUE



LE MIGNOT



piloter un Kreidler capable d'inquiéter la meute des Derbi. Enfin Delamarre, pas très chanceux, trouvait tout de même le moyen de couronner victorieusement sa saison en dominant tout le monde en Bretagne.

Parmi les autres, il faut encore citer Fourès qui, après avoir remporté les Coupes du Salon chez les Nationaux en 1967, s'est classé deux fois chez les Inters en fin de saison ; Ruysen, De Ara dont l'année a été contrariée par sa chute à Spa ; Maingret et Crivello qui sont trop loin de Paris (ce « nombril » de la vitesse française) pour ne pas en être handicapés.

..

En fait, parmi les 15 classés, aucun nom nouveau, aucune véritable révélation car même Gleichevitch était déjà connu pour s'être illustré au cours de l'opération Jeunes Tigres. C'est une constatation assez déprimante (sans que la valeur des pilotes cités plus haut soit mise en cause) surtout si on la rattache à ce que nous avons déjà écrit concernant le championnat National. Il y a vraiment beaucoup à faire pour redonner vie à la catégorie 50 cc !...

Tout le monde s'accordait à penser, il n'y a pas si longtemps encore, que cette

catégorie devait être le réservoir d'où sortiraient les futurs champions de vitesse. Il faut bien dire que ce réservoir est tout près d'être à sec et que le bel enthousiasme qui animait nos jeunes recrues est en train de s'éteindre lentement sans que personne, en haut lieu, ne semble s'en soucier vraiment.

BRAVO POUR LE MORAL

ENFIN, pour terminer sur une note plus optimiste, il nous faut quand même souligner que nos mousquetaires de la petite cylindrée se sont distingués cette année tout particulièrement en ne craignant pas de se déplacer à l'étranger, et ce même à l'occasion des Grands Prix. C'était, jusqu'à présent, un phénomène assez rare pour que nous tenions à le mettre tout particulièrement en relief cette année. Il n'était pas question pour eux de jouer les « gros bras » : manque d'expérience internationale d'une part et d'autre part machines pas assez rapides, mais l'essentiel n'est-il pas de participer ? Bravo donc aux Le Toumelin, Millard, Delamarre, De Ara, Cognet, De Lespinay, etc, qui ont fait ce que les pilotes des cylindrées supérieures (à peu d'exceptions près) n'osent pas faire.



DELAMARRE

Places	NOMS	Marques	Coupes du Salon	Trophées	E. Mauve	Bourg-en-Bresse	Dinan	Total
1 ^{er}	LE TOUMELIN	DERBI	—	8	8	—	6	22
2 ^e	MILLARD	DERBI	4	6	4	—	—	14
3 ^e	DUBOIS	KREIDLER	3	—	—	8	2	13
4 ^e	DELAMARRE	DERBI	—	—	—	3	8	11
5 ^e	FOURES	DERBI	—	—	—	6	3	9
6 ^e	LE MIGNOT	DERBI	8	—	—	—	—	8
7 ^e	MAINGRET	DERBI	—	—	3	4	—	7
8 ^e	CRIVELLO	DERBI	6	—	—	—	—	6
8 ^e	RUYSSEN	DERBI	—	—	6	—	—	6
10 ^e	DE LESPINAY	DERBI	—	—	—	—	4	4
11 ^e	DE ARA	DERBI	—	3	—	—	—	3
12 ^e	COGNET	DERBI	1	—	—	1	—	2
13 ^e	VIURA	DERBI	—	—	—	2	—	2
14 ^e	GLEIGHCEVITCH	KREIDLER	—	—	1	—	—	1
—	LAPORTE	DERBI	—	—	—	—	1	1