

Berne, 22 juillet 1954

Le numéro 60 ct.



N° 17

Moto-Sport

et tourisme

Organe officiel et obligatoire de la Fédération Motocycliste Suisse

Journal motocycliste suisse - Organe central des motocyclistes suisses

Hebdomadaire de juin à septembre, et bimensuel le reste de l'année

Secrétariat général de la F.M.S.: 8, rue Petitot, Genève. Téléphone (022) 24 87 25. Compte de chèques postaux: L. 34 96. Fédération motocyclisme



Nello Paganì (MV 4 cylindres) vainqueur de la Course internationale des 500-cm³ de Porrentruy

De bonnes performances sont acquises au Ve Circuit de vitesse de Porrentruy

Les vainqueurs de la journée : Taveri (Guzzi) dans les 250-cm3 internationale; Lambert (Norton) dans les 500-cm3 nationale; Pagani (MV) dans les 500-cm3 internationale; Haldemann (Norton) dans les sidecars 500 cm3 internationale et Lang (Cooper) dans les racers 500 cm3

Pour la cinquième fois, le Moto-Club d'Ajoie organisait une grande compétition internationale de vitesse pour motocyclettes. Cette manifestation était complétée d'une épreuve pour racers de la formule III de 500 cm3. Grâce à l'activité incessante des initiateurs et malgré le temps incertain du dimanche matin, où un vent violent faisait rage et où la pluie se montrait menaçante, ces belles épreuves, suivies par un nombreux public, ont rencontré un succès complet et absolument mérité. On le doit au président du comité d'organisation, M. Reynold Rey, et à ses dévoués collaborateurs, en particulier à M. Joseph Vallat, vice-président, au directeur de course qui n'est autre que M. Edmond Fell, le sympathique coureur de motocross de la Maison Condor, à Coufaivre, et M. Paul Calame, un chef de presse compétent. Le chronométrage, effectué, comme d'habitude, au moyen du « Time recorder », mis à la disposition par la Maison Omega de Bienne, était assuré, avec leur autorité coutumière, par MM. Jenny, Tödlj et Decrauzat. La Commission technique nationale était représentée par son président M. Michel Tavernier, le commissaire sportif étant M. G. Ladame de Genève, alors que M. E. Ehrsam de Bâle fonctionnait en qualité de commissaire technique. Trois élèves chronométrateurs de la F.M.S. travaillaient parallèlement avec le chronométrage officiel sous l'expertise direction de M. Joseph Bédolla de Genève.

Le circuit, en parfait état et qui permettait des compétitions absolument régulières, marquait un développement de 3637 m. La piste comprend une dénivellation assez sérieuse dans le village de Courtedoux combinée avec de multiples virages, ce qui demandait des concurrents une grande maîtrise et des réflexes particulièrement aiguisés. Dans tous les secteurs, la lutte fut sévère, en raison surtout des difficultés du parcours qui ont imprimé à ces courses un attrait qui ne s'est jamais démenti.

Les essais.

Disputés le samedi après-midi, d'intéressants résultats furent acquis aux essais et laissaient déjà prévoir que le lendemain aucun adversaire ne consentirait à un répit quelconque. Dans les 250-cm3, Taveri sur Guzzi, montrait déjà ses intentions en couvrant le circuit en 2'15,2", devant Camathias (Guzzi) en 2'17,2", Marelli (Guzzi) en 2'18,6", Bellotti (Parilla) en 2'21,5" et Böhrrer (Parilla) en 2'21,8". Dans la catégorie 500 cm3 nationale, Gunzenhauser (Gilera), qui devait, dimanche matin, terminer tragiquement une carrière prometteuse, fut le plus vite en 2'8,7", laissant derrière lui Messerli (Matchless) en 2'9,1", Naef (Gilera) en 2'11,7", et Bleuer (Triumph) ainsi que Baudin (Triumph), tous deux en 2'13,1". La classe internationale des demi-litres a été l'apanage du vainqueur de cette même épreuve en 1947 et 1948, l'Italien Pagani sur MV 4 cylindres en 2'1,3" devant Ta-

veri sur Norton en 2'3,3", Heath (Norton) en 2'7,9" et Camathias (Norton) en 2'10". Les essais des sidecars ont été enlevés par l'excellent Haldemann (Norton) en 2'13,4" devant Strub (Norton) en 2'16,7", Keller (Norton) en 2'21,5" et Benz (Norton) en 2'21,9". Quant aux racers de la formule III, 500 cm3, c'est l'Anglais Leston sur Cooper qui fut le plus vite en 2'5,6", alors que Bastien sur Flash réalisait 2'6,3", Hutchinson (Cooper VI), 2'7" et Lang (Cooper), 2'7,9".

Vibrante bataille dans les quarts-de-litre

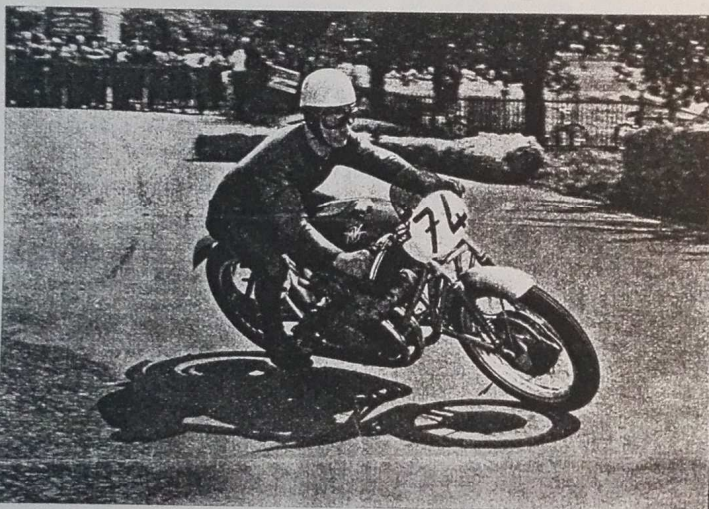
Le départ est donné aux 11 concurrents suivants : Böhrrer (Parilla), Baviera (Guzzi), Spadoni (Parilla), Bellotti (Parilla), Schumacher (Guzzi), Camathias (Guzzi), Marelli (Guz-

zi), Taveri (Guzzi), Haynes (Velocette), Verd (Guzzi) et Bianchi (Guzzi).

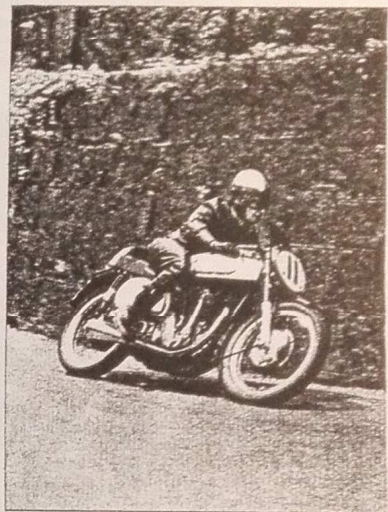
Au premier tour, c'est Böhrrer (Parilla) qui est le plus rapide. Il emmène derrière lui Bellotti (Parilla), Taveri (Guzzi) et Marelli sur Guzzi également. Camathias (Guzzi) et Spadoni (Parilla) sont retardés, leur embrayage refusant de fonctionner, alors que Schumacher (Guzzi) est ennuyé par sa magnéto. Au second tour, Bellotti (Parilla) prend la tête, mais par pour longtemps, car au passage suivant, fortement attaqué par le bouillant Taveri (Guzzi), il doit s'incliner. Insensiblement Taveri augmente son avance. Au quatrième tour, il est à 200 m de son poursuivant le plus direct, Bellotti (Parilla). Mais dès le troisième tour, un puissant duel se dessine pour la seconde position et bientôt Marelli (Guzzi) l'emporte sur le Tessinois. Taveri, en tête, accentue sa progression qui de 10 secondes au 8e tour, est portée à 18 secondes au 11e passage. Le trou ira encore s'agrandis-



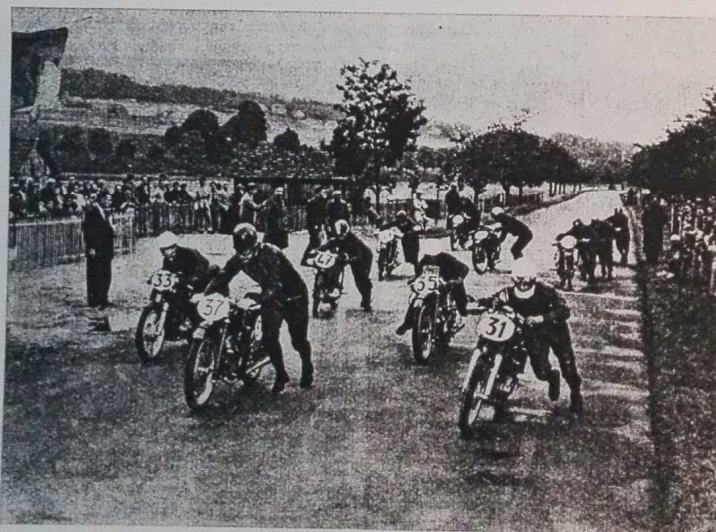
Le Suisse Luigi Taveri (Guzzi) après avoir remporté la victoire dans la classe des 250-cm3 internationale a reçu le traditionnel bouquet. On le voit ici féliciter par M. H. M. Tavernier, de la C.S.N.



Course de la classe internationale des 500-cm3. Nello Pagani, Italie (MV 4 cyl.), le brillant vainqueur de l'épreuve



Un passage de Claude Lambert, Genève-Carouge (Norton « Manx »), qui remporta la victoire en classe nationale 500 cm3



Le départ de la course des 250-cm3 internationale. De gauche à droite : No 33, Bruno Böhrrer, Allemagne (Parilla); No 37, Lanfranco Baviera, Italie (Guzzi); No 31, Otello Spadoni, Italie (Parilla); No 47, Carletto Bellotti, Suisse; No 35, Florian Camathias, Suisse (MV Agusta), et tout au fond à droite (No 43), Luigi Taveri, Suisse (Guzzi), vainqueur de l'épreuve

sant et Taveri, roulant avec régularité, enregistre au 25e tour, une bonification de 45" sur Marelli et 1'5" sur Bellotti. Les jeux sont dès lors faits et les positions restent les mêmes, Böhrrer (Parilla), à la 4e place parvient encore à rester dans le tour du brillant vainqueur, tous les autres concurrents étant doublés. Taveri boucle les trente tours du circuit en 1 h 10'8,4", soit à la belle moyenne de 93 km 319 à l'heure.

Dure confrontation dans la catégorie 500 cm3 nationale

Cette course comprenait également 30 tours du circuit soit au total 109 km 090. Elle fut disputée avec vigueur. Malheureusement, elle a été assombrie, au premier passage, par un accident dramatique arrivé au sympathique coureur bâlois Kurt Gunzenhauser qui pilotait une Gilera. Dans un léger virage, 200 m avant la tribune du chronométrage, à la suite semble-t-il d'une erreur d'estimation en voulant amorcer une manœuvre de dépassement, il toucha la roue arrière d'un autre concurrent, fut déporté hors de la piste, jeté contre un arbre et tué sur le coup.

Les 23 partants suivants s'alignent aux ordres du chef de course : Castella (Norton-Manx), Frey (Triumph), Odermatt (Norton), Brühlhart (Guzzi), Guisolan (Matchless), Péclard (Velocette), Koller (Triumph), Renggli (Vincent HRD), Lambert (Norton-Manx), Baudin (Triumph), Messerli (Matchless), Chapuis (Norton), Knöpfel (Triumph), Naef (Gilera), Vérolet (Gilera), Enggist (Norton), Tuscher (Triumph), Gunzenhauser (Gilera), Lindenmann (Triumph GP), Weiss (AJS), Tschan (Norton), Bleuer (Triumph GP), Zehnder (Triumph).

Zehnder au guidon de sa Triumph montre beaucoup de vigueur au début et prend un net avantage sur Bleuer (Triumph), Brühlhart (Guzzi) et Knöpfel (Triumph). Mais bientôt, les positions changent et Baudin (Triumph), dont la prestation fut pleine d'énergie, s'installe, pendant huit tours à la seconde place, la troisième étant constamment tenue par Knöpfel. A mi-course, pourtant, il y eut un élément déterminant. Le soleil qui, jusque-là, s'était timidement montré, fit place à de rageuses averses. La chaussée mouillée ne convint plus à certains concurrents, spécialement à Zehnder, le leader, qui fut, dès le quatorzième tour, attaqué avec une rare violence par Lambert (Norton-Manx), revenu d'assez loin en arrière. Le Neuchâtelois fut dans l'ob-

ligation de baisser pied devant l'intransigence du Genevois. Lambert poursuivit sa course à la victoire et augmenta sans cesse l'écart sur la meute lancée à ses trousses. Au vingtième tour, il roulait avec 16" d'avance sur Zehnder et 30" sur Knöpfel. On note de nombreux abandons pour des causes diverses. Au dernier tour, Knöpfel, jusque-là en troisième position, fait une chute dans les boucles du village de Courtedoux. Il continue courageusement sa route, mais se fait passer par Brühlhart (Guzzi). Lambert a enlevé cette difficile épreuve avec une virtuosité sans égale et a montré des qualités de vrai champion.

Sélection meurtrière dans la catégorie 500 cm3 internationale

On recense vingt partants dans cette compétition qui fut une extraordinaire bagarre, soit : Haldemann (Norton), Spadoni (Gilera), Vidonne (Norton), Morgan (Norton), Hug (Norton), Strub (BSA), Haynes (Norton), Heath (Norton), Fuhrer (Norton), Camathias (Norton), Böhrer (Horex), Ellenberger (AJS), Williams (Triumph spéc.), Bellotti (Norton-Manx), Stamm (Gilera), Wünsche (Norton), Del Torchio (Matchless), Beevers (Norton), Taveri (Norton), Pagani (M.V. 4 cyl.).

L'histoire se déroula en deux temps. Taveri (Norton) fut d'abord

le plus rapide, mais après quatre passages, il devait déjà abandonner le commandement au fulgurant Pagani qui a conduit sa M.V. avec une maîtrise inégalée. Dès l'instant où il prit la tête, il se mit en devoir, dans une ronde infernale, de doubler tous ses adversaires. Il y parvint, puisque le dernier, Camathias (Norton), fut passé par l'Italien juste avant l'arrivée. Cette épreuve se disputait sur 40 tours soit 145,460 km. Au 24e passage, Taveri jusque-là à la seconde place et qui se défendait avec beaucoup de vigueur dut abandonner à la suite d'une défection de la boîte de vitesses. Dès lors, Camathias eut le périlleux honneur de croiser le fer avec l'extraordinaire Pagani. Le champion italien qui tournait avec une régularité mathématique a couvert la distance à la moyenne horaire de 104,194 km, la plus élevée de cette journée de sport motorisé. Ajoutons qu'il y eut sept abandons, ce qui montre combien la lutte fut dure dans cette catégorie.

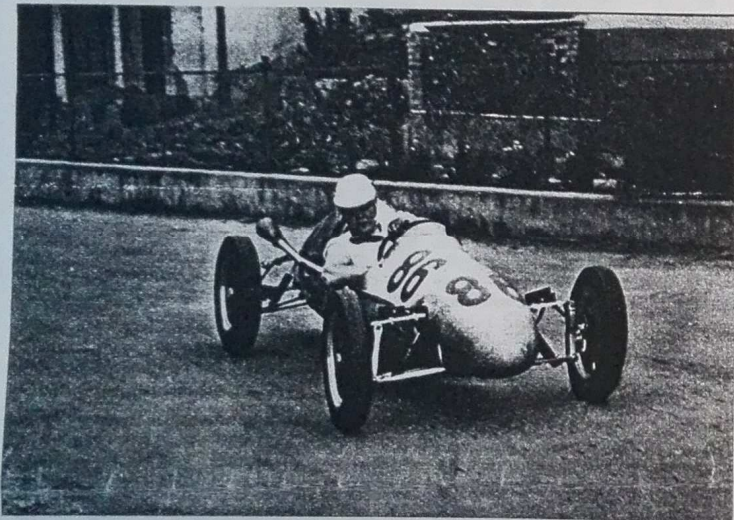
Relevons encore la très belle performance réalisée par l'Anglais Haynes sur Norton. Bien placé au début de la course, il dut s'arrêter dans les deux tiers du parcours et perdit trois tours sur ses concurrents. Avec cranerie, il se remit à la tâche et combla, après une chasse de tous les instants, une partie de son retard et remonta en quatrième position.

Ce fut là l'une des attractions, et combien spectaculaire, de cette grande bataille; le Français Hug (Norton) qui se maintenait fort bien en quatrième position, fit une chute, sans suite grave, dans les virages de Courtedoux, mais dut rétrograder au huitième rang. Dans les cinq derniers tours, on assista à un piquant duel entre le leader Pagani et le second Camathias. Ce dernier, doublé au 34e passage, revint dans le tour du vainqueur au 36e tour et n'a été définitivement doublé que sur la ligne d'arrivée.

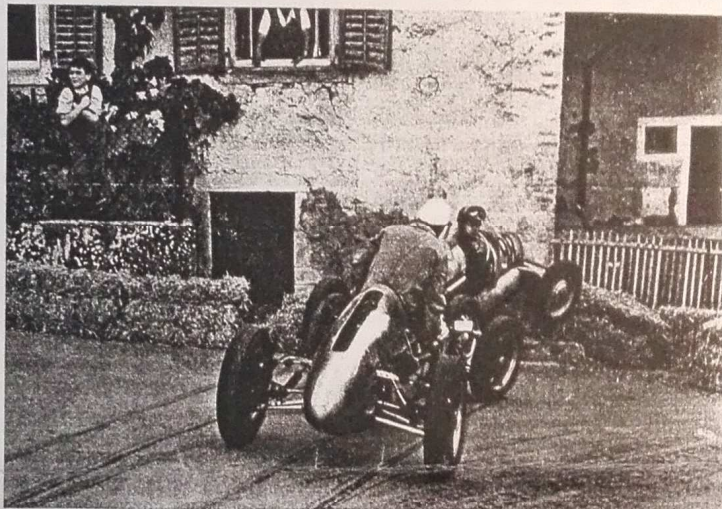
Positions acquises dès le début dans les sidecars 500 cm3 internationale

Les treize coureurs suivants disputent cette compétition prévue sur trente tours du circuit, soit 109,090 kilomètres : Mühlemann (Norton), Benz (Norton), Heer (BMW), Eggenchwiler (Gilera), Camathias (BMW), Stamm (Norton), Reichlin (Norton), Strub (Norton), Aubert (Norton), Haldemann (Norton), Meier (NSU), Keller (Norton), Verd (Norton).

Tout de suite, Haldemann (Norton) prend la tête et grâce à sa technique aussi bien qu'à sa puissance, aucun concurrent ne peut lui résister. Au cinquième passage, il avait déjà une avance de 18" sur Strub (Norton) et la portait à 38" à mi-course. Il resta longtemps avec cet avantage, mais,



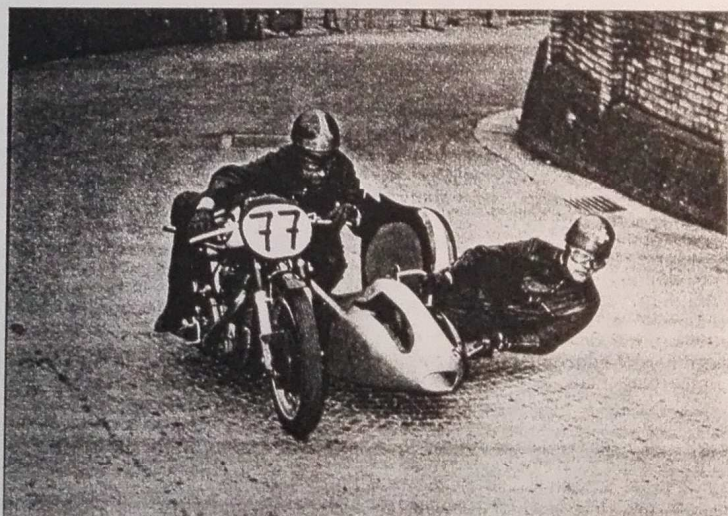
Toujours spectaculaire, la course des racers 500 cm3 a vu le triomphe d'Adolphe Lang, de Bad-Mingolsheim (Allemagne), sur Cooper (Photos : Presse-Diffusion, Lausanne)



Un amusant incident : dans la course des racers 500 cm3, l'Allemand Walter Weeke, montant une voiture de sa construction, est entré dans les bottes de paille alors qu'un autre concurrent arrivait à son tour, le tamponnant par derrière



Dans les sidecars, Milo Heer, Suisse (BMW) mène devant Edgar Strub, Suisse (Norton), qui terminera deuxième



Hans Haldemann, Suisse (Norton), le gagnant de la classe internationale des sidecars 500 cm3, dans un virage

dans les huit derniers tours, il força résolument l'allure et porta l'écart à plus d'une minute. Strub, très régulier, ne fut jamais inquiété en seconde position et maintint constamment une distance respectueuse avec son poursuivant le plus immédiat Aubert (Norton) qui termina encore

† Kurt Gunzenhauser † Paul Boller

Deux coureurs viennent de disparaître dans de tragiques circonstances au Circuit de Porrentruy. Kurt Gunzenhauser et Paul Boller étaient des sportifs dans toute l'acception du terme. Le premier, âgé de 26 ans, le second de 21, entraient dans un avenir plein de promesses. Kurt Gunzenhauser exploitait un garage à Binningen, près de Bâle. Membre fidèle du Moto-Club Basel-West c'était un camarade dévoué et enjoué. Paul Boller qui avait travaillé comme galvaniseur à Zurich venait d'entrer, il y a quelque temps, comme contremaître dans une usine d'Altstetten. Il fut le passager de J. Suter et de H. Stamm dans plusieurs courses disputées en France et en Suisse. Tous deux sont tombés au champ d'honneur du sport motocycliste. La Fédération motocycliste suisse, son conseil de direction et sa commission sportive — qui se feront représenter aux obsèques — s'inclinent profondément devant les dépouilles mortelles de Kurt Gunzenhauser et de Paul Boller et présente à leur famille, à Mlle Alice Will, l'expression de leur sympathie émue.

Les classements officiels

Classe intern. 250 cm³: 1. Taverni Luigi, Suisse (Guzzi) 1 h 10' 34" (moyenne 93 km. 314); 2. Marello Angelo, Italie (Guzzi) 1 h 11' 10"; 3. Bellotti Carl, Suisse (Parilla) 1 h 11' 35"; 4. Boehrer Bruno, Allemagne (Parilla) 1 h 12' 00"; 5. Haynes B., Angleterre (Velocette) 1 h 12' 18"; 6. Baviera L., Italie (Guzzi) 1 h 12' 20"; 7. Verd Jean, France (Guzzi) 1 h 11' 12"; 8. Bianchi Ram., Suisse (Guzzi) 1 h 13' 46"; 9. Camathias F., Suisse (Guzzi) 1 h 10' 08"; 10. Schumacher C., Suisse (Guzzi) 1 h 10' 18".

Classe nationale 500 cm³: 1. Lambert Claude (Norton) 1 h 9' 31"; (moyenne 94 km. 140); 2. Zehnder Charles (Triumph) 1 h 9' 57"; (moyenne 93 km. 550); 3. Brulhardt Georges (Guzzi) 1 h 11' 30"; 4. Baudin Emile (Triumph) 1 h 11' 58"; 5. Knopfel Hans (Triumph) 1 h 7' 35"; 6. Enggist Jean (Norton) 1 h 10' 29"; 7. Verole Marc (Glera) 1 h 11' 32"; 8. Tschann Werner (Norton) 1 h 11' 12"; 9. Renggli Robert (Vincent) 1 h 12' 20"; 10. Frey Frédéric (Triumph) 1 h 10' 44"; 11. Tüscher Karl (Triumph) 1 h 12' 14".

Classe internationale 500 cm³: 1. Pagani Nello, Italie (MV 4 cyl.) 1 h 23' 45"; (moyenne 104 km. 458); 2. Camathias Florian, Suisse (Norton) 1 h 23' 15"; 3. V. Bonne Henri, Suisse (Norton) 1 h 24' 18"; 4. Haynes Barry, Angleterre (Norton) 1 h 25' 21"; 5. Beevers James, Angleterre (Norton) 1 h 23' 51"; 6. Wütsche Eric, Allemagne (Norton) 1 h 23' 55"; 7. Morgan Georges, Angleterre (Norton) 1 h 25' 15"; 8. Eug. Lecoq, France (Norton) 1 h 24' 39"; 9. Strub Edgar, Suisse (BSA) 1 h 24' 43"; 10. Heath Phil, Belgique (Norton) 1 h 25' 04"; 11. Ellenberger Fritz, Suisse (AJS) 1 h 24' 09"; 12. Fuhrer Paul, Suisse (Norton) 1 h 25' 06".

Classe internationale 500 cm³ sidecars: 1. Haldemann Hans, Suisse (Norton) 1 h 8' 41"; (moyenne 95 km. 290); 2. Strub Edgar (Norton) 1 h 9' 52"; 3. Aubert Ferdinand, Suisse (Norton) 1 h 10' 51"; 4. Keller Jacob, Suisse (Norton) 1 h 8' 47"; 5. Benz Roland, Suisse (Norton) 1 h 9' 34"; 6. Mühlemann Fritz, Suisse (Norton) 1 h 9' 43"; 7. Verd Jean, France (Norton) 1 h 10' 10"; 8. Eggenschwiler Got., Suisse (Glera) 1 h 8' 43"; 9. Meier Karl, Suisse (NSU) 1 h 9' 37".

Grand Prix du Jura des racers 500 cm³: 1. Lang Adolphe, Allemagne (Cooper) 31' 35"; (moyenne 103 km. 603); 2. Gilomen Hansjorg, Suisse (Cooper) 32' 14"; 3. Leston Les, Angleterre (Cooper) 29' 23"; 4. Hillier Roger, France (HPN) 32' 35"; 5. Aubert Ferdinand, Suisse (Cooper) 33' 03"; 6. Hutchinson Ian, Hollande (Cooper) 32' 30"; 7. Kunke Kurt, Allemagne (Cooper) 31' 38".

mais dut rétrograder à la seconde place sur une très ferme attaque de Lang, qui, pendant six tours, garda le commandement. Cependant Leston revint à la charge et passa en tête un peu après la mi-course. Il augmenta sensiblement son avance et faisait déjà figure de vainqueur lorsqu'au dernier tour sa machine cassa, ce qui permit à Lang et au Suisse Gilomen (Cooper) de se partager les deux premières places, alors que Leston ne parvint au but qu'en poussant sa voiturette.

La distribution des prix à l'Hotel Terminus, dirigée par le président du comité d'organisation, M. Rey, mit fin à cette belle manifestation. On veut, à cette place, féliciter encore une fois le Moto-Club ajolot de Porrentruy de son esprit d'entreprise et lui souhaitons, d'ores et déjà, plein succès pour le prochain circuit de vitesse qui aura lieu dans la charmante petite cité jurassienne dans deux ans. **André Dormond**

Informations

Un incendie chez MV-Agusta

Un violent incendie s'est déclenché au début de juin aux Usines MV, à Cascina Costa, près de Verghera, et notamment dans les ateliers de construction des motocyclettes, propriété des frères Agusta, où l'on fabrique également des hélicoptères. Le feu prit une grande extension lorsqu'il atteignit les ateliers de peinture. Une énergique intervention des pompiers a cependant permis de se rendre maître du sinistre, qui a fait, selon une première évaluation rapide, pour plus de 40 millions de lires de dégâts. Cependant, le travail n'a pas subi d'interruption.

Villiers a sorti 1 500 000

moteurs deux temps pour motos

Récemment, la firme britannique Villiers a sorti son 1.500.000^e moteur deux temps depuis la création, en 1913, des chaînes de montage spéciales pour moteurs de motocyclette. Le premier exemplaire fut un 196-cm³ qui fit son apparition sur une machine très rudimentaire qui n'en fit pas moins excellente impression. Actuellement, Villiers produit, exclusivement en deux temps, une gamme de moteurs comprenant des 98-cm³, 125-cm³, 197-cm³ et 225-cm³. Il convient de remarquer que l'activité de la marque s'applique, en outre, à la réalisation de modèles deux et quatre temps pour applications industrielles et agricoles. Des magnétos, carburateurs, roues libres de bicyclettes, etc., sortent également de chez Villiers.

Qui veut faire partie du Club des pionniers du scooter de France ?

L'époque héroïque du scooter est révolue. Les premiers usagers de ce véhicule nouveau ont été d'authentiques « pionniers ». Cet engin, qui faisait office « d'épouvantail » ou prêtait à l'humour à l'époque, est devenu un véhicule familier de nos routes.

Fin 1948 et 1949, époque où les premiers scooters firent leur apparition sur les routes, chevaucher un tel engin — pour certains — c'était faire preuve de courage; alors que pour d'autres, la possession et l'usage de ce véhicule aux allures barbares, classait son propriétaire dans la catégorie des « risque-tout », pour ne pas dire des fous...! Peut-être ces fous étaient-ils des sages, si l'on en juge par les résultats obtenus.

1949-1954, deux dates rapprochées, mais deux époques lointaines déjà, en ce qui concerne le scooter! Il y a cinq ans — en France — le nombre des scooteristes n'atteignait pas la centaine. Actuellement, il approche les 300.000...! Ce chiffre augmente d'ailleurs de jour en jour.

Devant une telle réussite, il était normal que les premiers usagers eussent l'idée de se réunir, se connaître en vue de fonder le Club des pionniers du scooter. Seront admis au club, ceux qui pourront justifier qu'ils roulent sur ces engins depuis décembre 1949, au plus tard.

Le Club des pionniers du scooter est créé sur le plan national (c'est-à-dire que tous ses membres doivent être Français, ou habiter la France). Cependant, dans un esprit de solidarité sportive envers nos collègues étrangers, il est prévu de contacter un ou deux pionniers des pays voisins et amis. Ces derniers seront le « trait d'union » entre les scooteristes étrangers et français, en même temps que les correspondants du club dans leur pays respectif.

Les personnes intéressées devront écrire à M. Lucien Ghiglion, 5, impasse Magali, Avignon (Vaucluse), France. Indiquer depuis quelle époque elles pratiquent le scooter, profession et joindre une photo. Le Club des pionniers du scooter aura son fanion particulier. Le grand champion français de la moto, Georges Monneret, est le parrain du club.

Le Club des pionniers du scooter adresse un cordial salut à tous les scooteristes suisses et souhaite la bienvenue à ses deux nouveaux correspondants (qui seront choisis parmi les premiers qui se feront connaître) qu'il est très heureux d'accueillir et de compter au nombre de ses membres.

Nouvel éclairage arrière

Une nouvelle réglementation vient d'être édictée en Grande-Bretagne pour l'éclairage arrière des véhicules à deux roues. Cyclomoteurs et motos utilisés en « solo » devront être munis d'un réflecteur et d'une lampe et les sidecars en auront deux. Surface réfléchissante minimum équivalente à celle d'un système circulaire de 38,1 mm de diamètre qui est le même que le diamètre minimum de la lampe arrière, ceci pour les motos et les sidecars. Pour les cyclomoteurs, aucune spécification de capacité. Application: immédiatement pour les véhicules neufs; 1^{er} octobre 1954 pour les cyclomoteurs et 1^{er} octobre 1955 pour les motos et les sidecars.

Le Rallye de la Madone des Centaures

Le IX^e Rallye international de la Madone des Centaures à Alexandrie et Castelletto Bormida fut, à tous égards, une entière réussite, tant par l'organisation, qui fut impeccable, que par le nombre des participants venus de toutes les parties de l'Europe, d'Afrique et même du Brésil.

Le Challenge des Nations a été remporté par la France et celui des moto-clubs étrangers par le M.C. Léman de Lausanne, lequel a aussi remporté la palme dans le concours des costumes et du folklore. Le Challenge des moto-clubs italiens est revenu au M.C. Alberto de Giusano et celui de la Madone des Centaures a été attribué au M.C. de Trieste. Le premier prix spécial a été gagné par le M.C. Marocco, qui a couvert au total 1325 km.