

# VEI *moteurs*

Revue  
Mensuelle

2<sup>me</sup> ANNEE

N° 1

JANVIER 1951

Numéro spécial  
du 34<sup>me</sup> Salon  
de l'Automobile  
et du Cycle.

10 francs  
le numéro.



# S. A. PRESTO

121, RUE GAUCHERET — BRUXELLES

Téléphone : 16.62.00 - 16.62.09

Vous offre :

1) Les produits « OMEGA - JLO » :

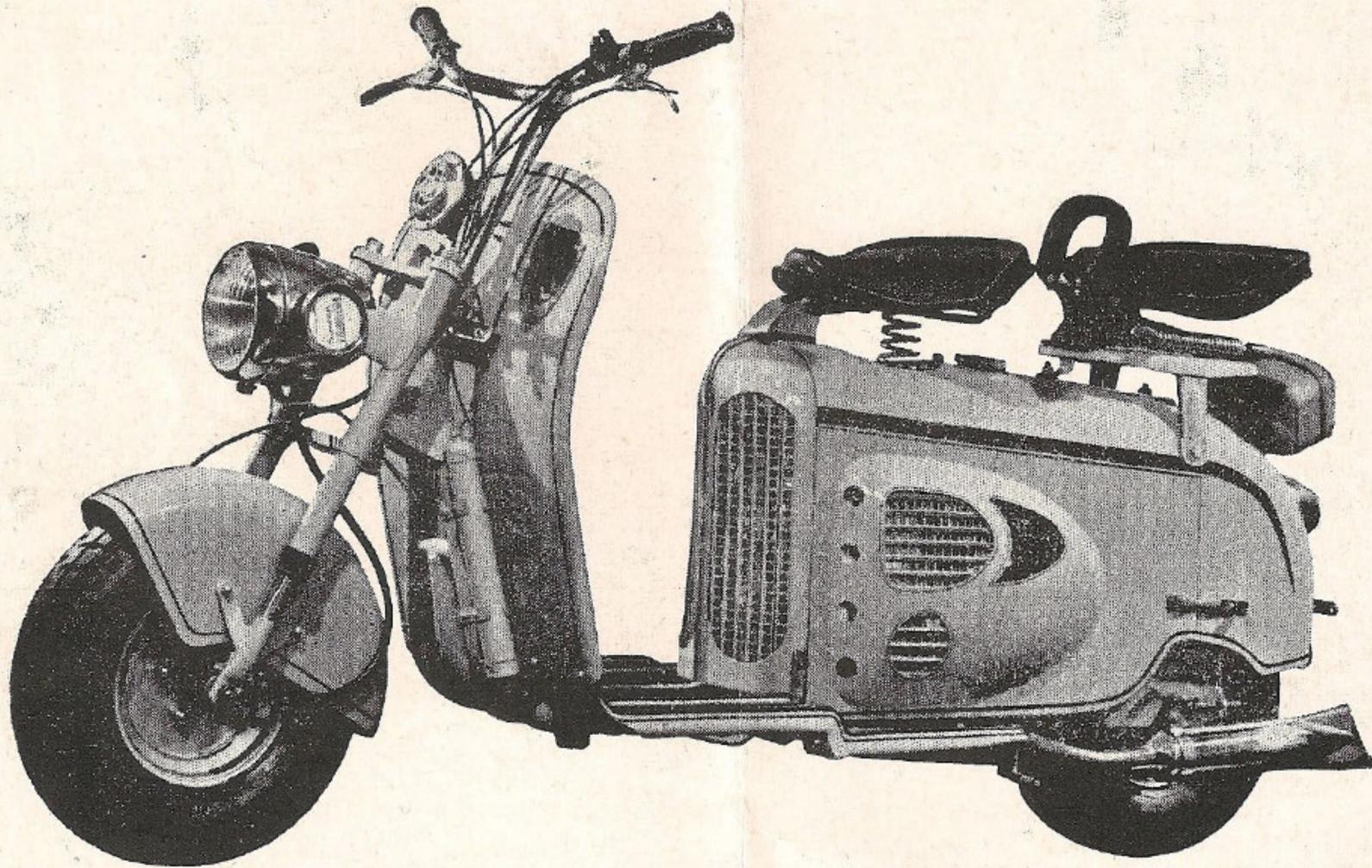
Vélocycle et motorette à kick pour hommes ; modèles standard et luxe.

Vélocycle et motorette mixte ; modèles standard et luxe.

Tandem - moteur luxe.

2) Le scooter « SITTA - JLO », avec ou sans side-car.

Propreté. — Sécurité. — Confort. — Economie.



3) La gamme des triporteurs « PREST-JLO », toutes cylindrées.



Tous renseignements et circulaires détaillées à nos stands 1061, 1063, 1064 et 1155  
Salon de l'Auto et du Cycle de Bruxelles.

98 cm<sup>3</sup>, 3,4 H.P.

Pour :

4.350 francs.

2 vitesses.

Eclairage le plus puissant.

Embrayage à disques.

Transmission par chaîne.

Avec kickstarter :

345 francs de supplément.

LIVRAISON RAPIDE.

# JLO

## moteurs

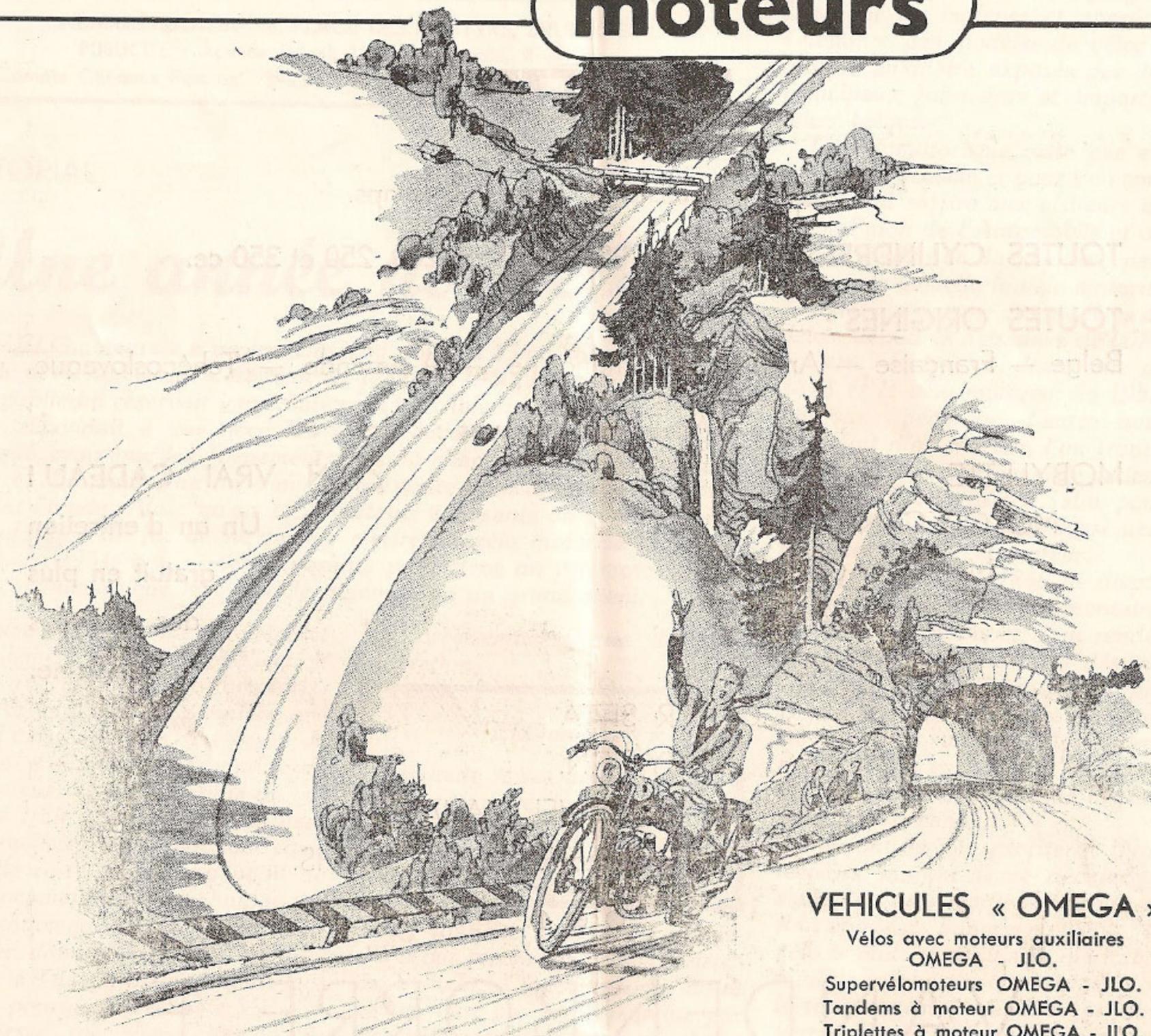
60 cm<sup>3</sup>, 1,5 H.P.

Complet avec :

Réservoir,  
Commandes,  
Transmissions.

Prêt au montage qui se fait  
en UNE HEURE.

3.550 francs.



TOUS LES MOTEURS 2 TEMPS.  
 LES PLUS PUISSANTS DES MOTEURS A CYLINDREE EGALE.  
 39 ANNEES D'EXPERIENCE A VOTRE SERVICE.  
 UNE RENOMMEE MONDIALE. — LA PLUS GRANDE PRODUCTION.  
 EQUIPE TOUS LES VEHICULES « OMEGA ».

POUR MOTEURS :

Concessionnaire exclusif pour la Belgique, le G.-D. de Luxembourg  
et le Congo Belge :

M. Henri DEPAS, 65, rue de la Colline, Namur.

POUR VEHICULES :

Distributeurs et Agents partout.

S'y adresser.

### VEHICULES « OMEGA »

Vélos avec moteurs auxiliaires  
OMEGA - JLO.

Supervélocycleurs OMEGA - JLO.

Tandems à moteur OMEGA - JLO.

Triplettes à moteur OMEGA - JLO.

Triporteurs à moteur (Toutes puissances)  
OMEGA - JLO.

Scooters OMEGA - JLO.

Motocyclettes OMEGA - JLO.

Voitures.

Etc...



SALON DE L'AUTOMOBILE (du 13 au 24 janvier) : Palais 3, stands 1061 — 1063 — 1064.

# AU ROI DU VELOMOTEUR

VOTRE  
GARAGISTE

## ESTAFETTE

Le spécialiste du moteur 2 temps.

TOUTES CYLINDREES : 49, 63, 98, 120, 138, 200, 250 et 350 cc.

TOUTES ORIGINES :

Belge — Française — Anglaise — Américaine — Allemande — Tchèque — Slovaque.

Agent des marques :

MOBYLETTE

MOTOBECANE

MOTEUR COMET

OMEGA - JLO

WHIZZER

SCOOTER SITTA

NOVY - F.N.

SOCOVEL - JAWA

Stock de pièces SACHS.



# VANDENBORRE E.

MAGASIN D'EXPOSITION : 52, rue de la Marlière

BUREAUX ET ATELIER : 94, rue du Dragon

MOUSCRON. - Tél. 1169.

Marché aux motos tous les samedis.

# VELO *moteurs*

Organe de la Commission des Vélocipédiques  
de la Royale Ligue Vélocipédique Belge

ADMINISTRATION : 8, PLACE DES MARTYRS, BRUXELLES

PUBLICITE : Agence Rossel, 122, rue Royale, Bruxelles.

Compte Chèques Postaux : 390.00

Téléphone : 17.78.28 - 17.04.55

## EDITORIAL.

# Une année nouvelle !

« VELOmoteurs » a un an. En effet, lors du 33<sup>me</sup> Salon de l'Automobile et du Cycle qui s'est tenu au début de 1950, naissait notre revue et le public lui réservait immédiatement un chaleureux accueil. Sa naissance répondait à une nécessité que beaucoup ne réalisaient pas à l'époque, mais que les événements se sont chargés de mettre mieux en lumière. Au cours d'un an, sans aucun doute, le vélomoteur s'est rapidement étendu. Alors qu'en 1950 certains exposants du cycle faisaient la profession de foi de ne jamais mettre un vélo motorisé dans leur stand, en 1951, ces mêmes exposants présentent un vélomoteur et ils sont convaincus que leur modèle a devant lui un grand avenir.

Notre revue est la première et actuellement la seule publication belge spécialisée du vélomotorisme. Au cours de sa première année d'existence, elle n'a cessé de croître, d'augmenter le nombre de ses lecteurs et elle constitue un véritable trait d'union entre les usagers cyclistes motorisés, tout comme elle reste en tête au point de vue documentaire et technique.

Il conviendrait peut-être d'expliquer dans le cadre de cet éditorial, à l'usage de nouveaux lecteurs, pourquoi la revue « VELOmoteurs », spécialisée dans le cyclisme motorisé, est également un organe officiel de la R. Ligue Vélocipédique Belge, la fédération nationale cycliste, fondée en 1882 et régissant le sport et le tourisme cyclistes en Belgique. Ceci ne sera pas difficile, si l'on veut tenir compte du fait que le vélo motorisé recrute sa clientèle dans la gent cycliste et que les cyclistes

font précisément partie de cette fédération.

### « VELOmoteurs »

souhaite à ses amis lecteurs beaucoup de joies en 1951, grâce à l'acquisition d'un vélo à moteur auxiliaire.

Ce sont les cyclistes d'aujourd'hui qui feront les vélomotoristes de demain. C'est pourquoi notre revue n'est pas seulement lue par des vélomotoristes, mais aussi par des cyclistes qui espèrent, à la lecture des articles techniques, pouvoir se faire une opinion sur le modèle de moteur auxiliaire qu'ils choisiront pour la motorisation de leur vélo.

L'intérêt que les cyclistes portent à notre revue est indéniable. Le nombre des abonnés s'est rapidement accru au cours des pre-

miers mois de l'année 1950. Au seuil de 1951, nous avons le plus grand espoir d'arriver à doubler le nombre d'abonnés de 1950, tenant compte notamment du fait que, grâce au 34<sup>me</sup> Salon de l'Automobile et du Cycle, de nombreux cyclistes auront constaté les progrès faits par les moteurs et apprécié l'élégance des modèles de vélos à moteur auxiliaire exposés par les principaux fabricants et importateurs belges.

Le vélomotorisme reste par essence du cyclisme et pour s'en convaincre, il suffira aux visiteurs du 34<sup>me</sup> Salon de l'Automobile et du Cycle d'admirer la manière parfaite avec laquelle le vélo motorisé complète la gamme des modèles de vélos, depuis la naissance de la bicyclette. Entre la draisienne de 1818 et le vélo motorisé de 1951, l'un sans pédalage, l'autre avec l'appoint d'un moteur, l'on trouve la somme de recherches, de patience et d'efforts qu'il a fallu pour arriver à une mécanique aussi merveilleuse que le vélomoteur.

Les cyclistes de 1850 ne disposaient que d'un engin rudimentaire, lourd, encombrant et d'un rendement laissant beaucoup à désirer. Les cyclistes de 1951 disposent par contre d'un choix énorme de vélos, les uns non motorisés, les autres avec moteur constituant le summum du modernisme et de la construction mécanique.

Sauront-ils en profiter ? Nos lecteurs sauront-ils se décider à s'adapter aux temps nouveaux et à la vogue de l'année nouvelle : le vélo à moteur auxiliaire, véritable outil de travail et de tourisme. Nos lecteurs sauront-ils également faire leur choix parmi les nombreux moteurs exposés et qui, tous, offrent des caractéristiques spéciales ou des facilités particulières. Nos lecteurs cyclistes circuleront-ils bientôt sur les routes belges avec leur vélo motorisé ?

C'est la grâce que « VELOmoteurs » leur souhaite au seuil de l'année 1951.

Flor. DERNONCOURT.

# Le XXXIV<sup>e</sup> Salon de l'Automobile et du Cycle.

Le Salon de l'Automobile et du Cycle qui s'ouvre le 13 janvier 1951 dans les spacieux et élégants Palais du Centenaire, dépassera, tant par son importance que par son intérêt, tous ses devanciers. Déjà, en 1950, le Salon de l'Automobile et du Cycle constituait le rendez-vous des hommes d'affaires et du monde le plus sélect, mais encore le dimanche, la circulation y devint impossible malgré la grande superficie de l'ensemble des Palais. Le Palais 2 qui abritait le Cycle connaissait notamment le dimanche, un embouteillage indescriptible, preuve certaine de l'intérêt que lui portait le public. Les organisateurs du Salon de l'Automobile et du Cycle ont très bien compris qu'il fallait, à tout prix, donner au cycle un espace beaucoup plus étendu.

Le Comité du Salon a vraiment été bien inspiré en réservant le nouveau Palais 3 à l'exposition des cycles et des vélomoteurs. Il a d'ailleurs été immédiatement récompensé de son effort, car la totalité des stands, soit 98, ont été immédiatement occupés, soit 24 firmes de plus que l'an dernier. On se demande vraiment quelle solution aurait pu être donnée à pareille situation, si le Palais 3 n'avait pas été disponible.

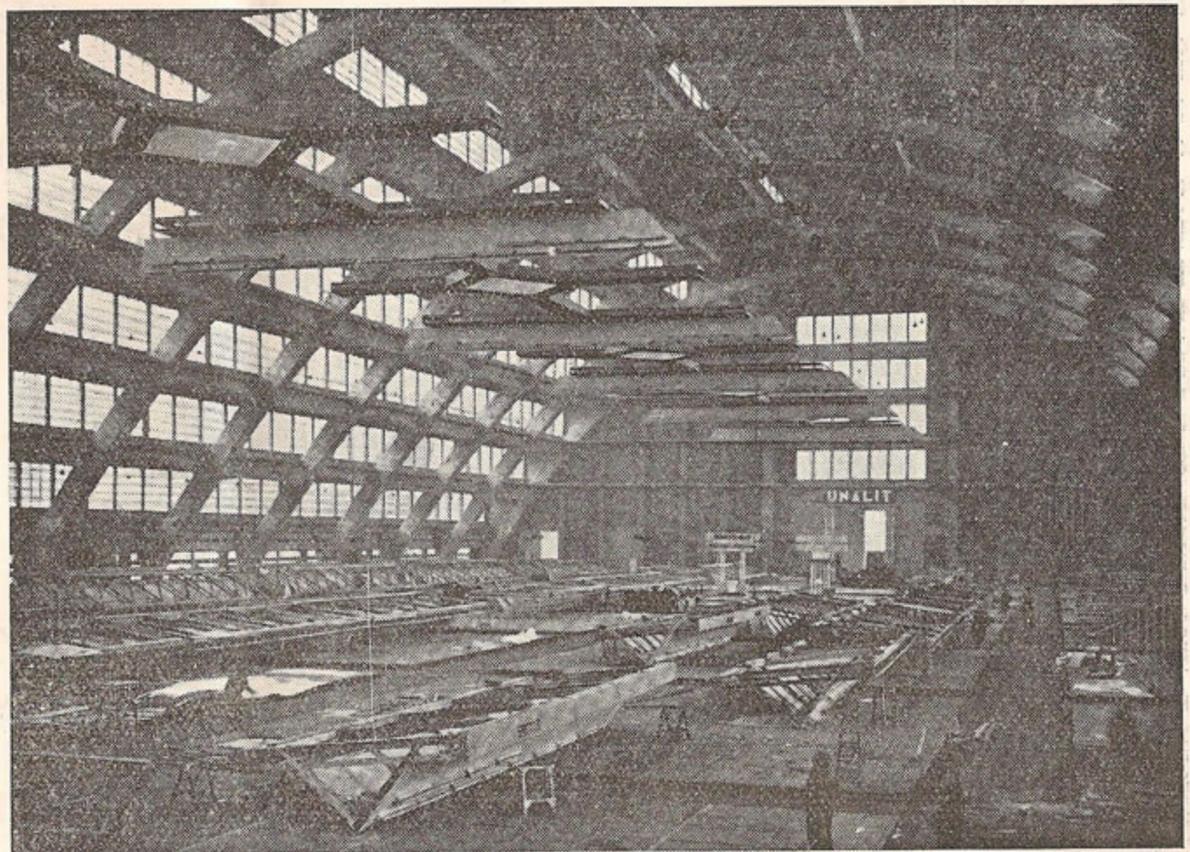
Le Palais 3 a une superficie de 13.000 m<sup>2</sup>. Le XXXIV<sup>me</sup> Salon de l'Automobile et du Cycle occupe en 1951 cinq palais. Le palais central 5, réservé aux automobiles de luxe, qui malgré ses 16.000 m<sup>2</sup> s'avère trop petit, et doit abriter un grand nombre d'exposants dans le hall de fond, réservé précédemment aux accessoires. Le palais 6 est réservé aux poids lourds, le palais 2 est réservé aux camions. Ces palais étant malgré tout insuffisants, la présentation de cette catégorie de véhicules se continue dans le palais 6bis, dont il convient de souligner l'aménagement très difficile, mais cependant parfaitement réussi. Au total 64.000 m<sup>2</sup> de superficie sont occupés par le Salon de Bruxelles, dont le retentissement dépasse maintenant largement nos frontières.

S.A.R. le Prince Royal a daigné accorder au Salon de l'Automobile et du Cycle Son Haut Patronage. Ceci constitue pour les

organisateurs, un encouragement de la plus grande valeur. Depuis ses débuts, le Salon de l'Automobile et du Cycle a marché de progrès en progrès. Le Comité Exécutif peut être fier à très juste titre des efforts qu'il n'a cessé de prodiguer, afin que le Salon de Bruxelles soit vraiment le carrefour international de l'industrie de l'automobile et du cycle.

adéquat. Le palais 5 s'y prête parfaitement, moyennant le placement d'un immense velum qui cette année est réellement de très bon goût. Chaque année aussi, le palais 5 reçoit une décoration très soignée et le placement de nouveaux tapis. Les tapis utilisés l'année précédente, sont utilisés dans les autres palais. De cette façon tous les palais sont rafraîchis chaque année et n'ont pas cet aspect usé que l'on pourrait reprocher à tant d'autres salons européens.

Le palais 6 a été entièrement repeint et constitue une digne continuation du palais 5. Le palais 2 par lui-même ne demande pas une décoration importante, tandis que le palais 3, nouvellement aménagé, recevra, au cours des expositions ultérieures, le complément de décoration indispensable. Ce palais



LE PALAIS AU COURS DES TRAVAUX D'AMENAGEMENT ET DE DECORATION.

Ces efforts, nous pouvons les résumer en quelques lignes. Tout d'abord le souci de placer les automobiles de luxe dans un cadre

débuté par un vaste péristyle, où, avec le concours de la Royale Ligue Vélocipédique Belge, est réalisée, à l'occasion du centenaire de

la bicyclette, une rétrospective du vélo, débutant par la draisienne de 1818 et se terminant par le vélo à moteur auxiliaire de 1951. Cette rétrospective, présentée par une collection très complète de vélos authentiques accompagnés de cyclistes en costume d'époque, constitue à elle seule le but d'une visite.

Une des principales difficultés que rencontrent les organisateurs, consiste dans le chauffage des palais, le Salon se tenant chaque année au cours de la saison la plus froide. Trois cents tonnes de charbon sont utilisées pour la durée du Salon. En 1951, il faut y ajouter une importante consommation de mazout, pour le chauffage du palais 3. L'installation de ce chauffage a coûté la bagatelle de 2 millions de francs.

Dans le palais 3, qui nous intéresse plus spécialement, le vélomoteur occupe la plus grande place. Près de 50 marques différentes y sont présentées. Dix-neuf marques de vélo sont également exposées.

En faisant la comparaison avec l'année précédente, il y a 173 stands de voitures automobiles contre 126 en 1950, 158 stands de camions, contre 120 en 1950, et 98 stands de motos et vélos, contre 72 en 1950.

La superficie dépasse celle de l'an dernier de plus de 14.000 m<sup>2</sup>.

L'éclairage des différents palais a été réalisée d'une manière remarquable. Il y est fait largement emploi des tubes fluorescents, permettant une décoration aisée et assurant une lumière parfaitement diffusée.

En conclusion, il faut également souligner l'effort qu'a fait chaque exposant pour présenter ses produits dans un cadre de bon goût. La parfaite ordonnance qui règne dans tous les palais fait à elle seule le succès du Salon de Bruxelles.

Nous sommes par ailleurs persuadés que le public viendra très nombreux visiter les réalisations les plus remarquables en matière de véhicules qui y sont présentées et que les exposants se créeront, dans le cadre du XXXIV<sup>me</sup> Salon de l'Automobile et du Cycle, un nouveau courant d'affaires qui fera leur prospérité et qui sera également tout profit pour l'économie de notre pays.

VELOmoteurs.

## Les moteurs du Salon de Bruxelles... et de partout

Le 34<sup>me</sup> Salon de l'Automobile et du Cycle est réellement le Salon du moteur auxiliaire pour vélos. Déjà l'an dernier, le Palais du Cycle était envahi par les micromoteurs, à tel point que certains, sans être mal intentionnés, criaient « casse-cou » ! Or, en 1951, il n'est pas un fabricant, importateur ou grossiste du cycle qui n'expose, à côté de ses produits appartenant au cycle, un moteur déterminé, dont les perfectionnements l'ont frappé et dont il attend les meilleurs résultats de vente. Rien d'étonnant d'ailleurs à ce que le moteur auxiliaire finit à s'imposer réellement au public. Reconnaissons même qu'en Belgique le public se montre peu enthousiaste, en comparaison des autres pays, de la France, de la Suisse et de la Hollande surtout. Dans ces trois pays, les vélos à moteur auxiliaire circulent déjà en très grand nombre. L'année 1951 donnera-t-elle l'impulsion décisive ? Sera-ce réellement le grand départ du vélomoteur et de la B.M.A. et l'avènement du cyclisme motorisé ? Nous le croyons pour notre part.

Si l'on veut s'attarder quelque peu à examiner de près certains moteurs expo-

sés, il faut convenir en toute franchise que le moteur auxiliaire constitue réellement une petite merveille. Que cette merveille intéresse la masse, cela n'est pas douteux et l'affluence du public vers le Palais 3 sera la seule preuve à cette assertion. Mais la masse aime à se convaincre. Le public cycliste, avant d'acheter, désire se rendre compte de tout ce qui se crée, il aime à comparer les avantages techniques d'une marque à l'avantage économique d'une autre. Le public cycliste quittera le Salon sans avoir fait son choix, parmi les nombreux modèles exposés et voudra dès lors voir réellement sur la route, le rendement des moteurs. C'est pour cette raison que nous aimons à affirmer que le moteur qui, en Belgique, sera vu le plus souvent sur la route, connaîtra immédiatement le plus grand succès.

Peu importe quel sera ce moteur. Il sera certainement remarquable car à la lecture des descriptions ci-après, nos lecteurs pourront juger de ce qu'aucun moteur présent au Salon ne remplit pas au moins toutes les exigences que le public attend.

On a pu croire à certain moment, que

la question de la transmission serait décisive quant à l'essor du moteur auxiliaire en Belgique. Rien ne laisse subsister cette croyance, et si les partisans de la transmission par chaîne invoquent mille et une raisons de leur choix, les adeptes de la transmission par galet peuvent également affirmer les fondements de leur point de vue, tout comme les amateurs de la transmission par courroie sauront vanter à juste titre la souplesse de ce genre de transmission. Or, la vraie cause du succès prochain du moteur ne réside pas dans le genre de transmission adoptée. Ce qui fera la motorisation des vélos, c'est principalement le moteur et à ce point de vue il faut reconnaître que les moteurs de petite cylindrée sont réellement capables de motoriser les vélos de la façon la plus parfaite.

Si certains visiteurs du Salon attachent beaucoup d'importance à la puissance du moteur et d'autres à la vitesse de pointe, la plupart des futurs vélomotoristes n'ont à ce sujet aucune idée préconçue. Ils ne demandent pas un moteur qui transforme leur vélo en bolide, ni en tracteur, ils

n'espèrent qu'à limiter leur effort musculaire et à pratiquer ce que l'on appelle « le cyclisme sans fatigue ».

Le choix est très grand, dans l'ensemble des moteurs destinés à aider le cycliste dans ses efforts. Aussi faut-il supposer que le moteur de volume réduit, de puissance et de vitesse moyenne retiendra plus faci-

lement l'attention des foules que le moteur déjà puissant et volumineux qui transformera le vélo en un engin se rapprochant de la moto.

Ci-après nos lecteurs trouveront, résumées à leur intention, les caractéristiques des principaux moteurs de petite cylindrée existant dans le monde, avec mention de

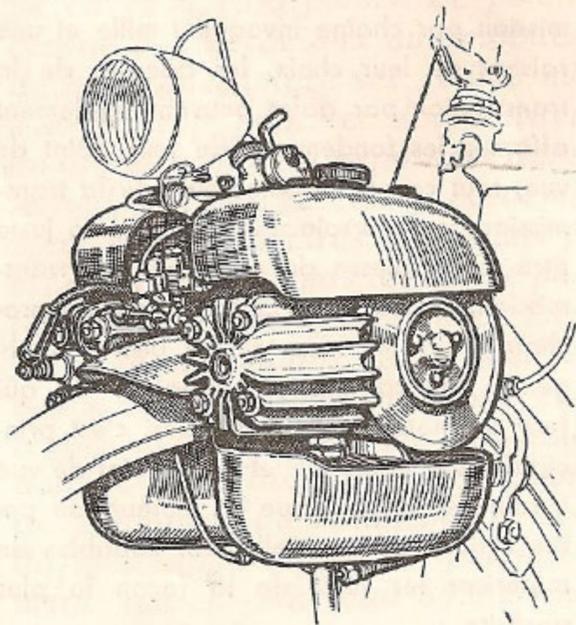
ceux présentés au 34<sup>me</sup> Salon de l'Automobile et du Cycle de Bruxelles. C'est une documentation qui certes ne manque pas d'intérêt et qui fera se décider tout acheteur à faire son choix, de manière à mettre un vélo motorisé de plus sur la route, sur la route vers le succès.

## AUBIER ET DUNNE.

Pays d'origine : France. Construit par Aubier et Dunne. Modèles de 100 et 125 cc. Cylindrées : 100 ou 125 cc. 2 temps. Piston à déflecteur. Montage dans le cadre. Transmission par chaîne sur pignon grand diamètre. Boîte à 2 vitesses et embrayage. Réservoir suivant montage adopté. Commandes : manette de gaz et de décompresseur au guidon. Débrayage et vitesses par levier latéral monté sur tubes de cadre.

## BABY STAR.

Pays d'origine : France. Construit par Mepps. Licence Stellwagen. Représenté en Belgique par la S. A. ARDEX, 's Herenbaan, 294, Reet. Stand 1149, Palais 3. Un modèle de 49 cc. de cylindrée. 2 temps. Puissance 0,7 CV. Régime du moteur : 3.800 tours/minute. Piston léger.



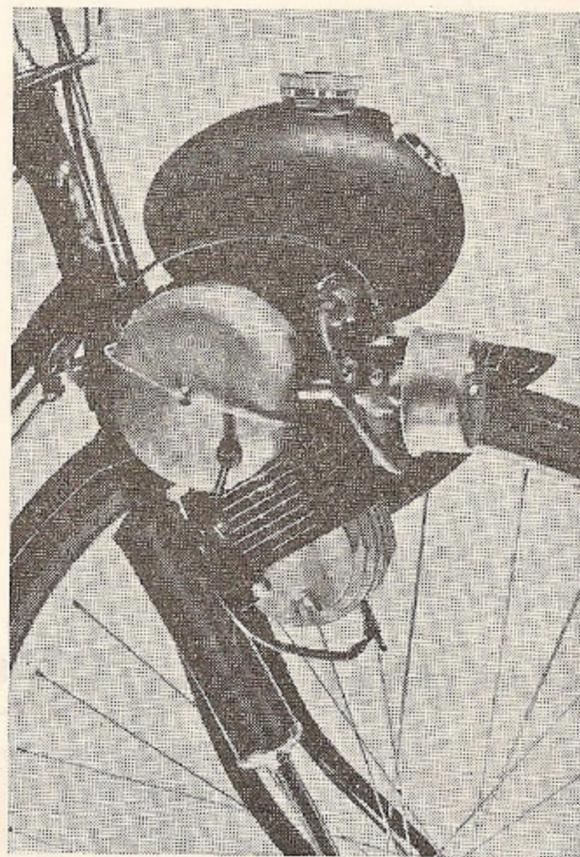
LE BABY-STAR.

Carburateur spécial. Volant magnétique. Montage sur la roue avant. Transmission directe par galet sur pneu avant. Réservoir de 2 litres, avec deuxième réservoir de sûreté. Commandes des gaz et dé-

brayage au guidon. Consommation : 1 litre 1/2 aux 100 km. Vitesse limitée à 35 km. à l'heure. Poids : 8 kg. 150. AVANTAGES MARQUANTS : Une présentation symétrique et élégante est obtenue par capot aérodynamique. Juste répartition du poids par l'adoption d'un silencieux en forme de cylindre, à larges ailettes en métal léger. Silencieux parfait « machine à coudre ». Cuve du carburateur noyée dans le réservoir. Cylindre à chemise en fonte centrifugée et au nickel de chrome. Segments sulfurisés. Réservoir de sûreté évitant la panne sèche. Embellage sur roulements à aiguilles.

## BERINI.

Pays d'origine : Pays-Bas. Construit par N. V. Motorenfabriek Pluvier, Oranjestraat, 17, La Haye. Représenté en Belgique par la Société Abeco, rue de Namur, 51, Bruxelles. Stands 1158-1161, Palais 3. N'existe qu'en un seul modèle. Cylindrée 25,7 cc. Alésage 32 mm. Course 32 mm. Puissance 0,5 CV. Régime normal du moteur 3.600 tours/minute. Piston plat. Carburateur Amal. Volant magnétique marque Wico-Bantamag. Montage sur la roue avant. Transmission directe par galet sur pneu avant. Réservoir incorporé d'une contenance de 1 litre 400. Commandes des gaz et débrayage au guidon. Consommation 1 litre aux 80 km. Vitesse limitée à 25 km. à l'heure. Mélange huile-essence : 1-25. Poids 7,2 kg. AVANTAGES MARQUANTS : Moteur de très petite cylindrée, donc très économique, pouvant être monté sur n'importe quel vélo. Son fonctionnement est très silencieux. Mais la principale caractéristique de ce moteur est qu'à faible régime, le moteur tourne normalement grâce à une alimentation commandée par volet rotatif. Les paliers sont munis de roulements à billes. Son prix de revient est très intéressant.



LE BERINI.

## CICCA - VELOREVE.

Pays d'origine : France. Construit par la Compagnie Industrielle et Commerciale du Cycle et de l'Automobile, 153, rue de Noisy-le-Sec, Les Lilas. Représentée en Belgique par la S. A. Socrep, 21-23, rue des Mégissiers, Bruxelles. Stands 1108-9-10, Palais 3. Modèle 1951. Cylindrée 49 cc. 2 temps. Alésage 40 mm. Course 39,5 mm. Puissance 1 CV. Régime du moteur : 4.200 tours/minute. Piston à déflecteur. Carburateur Zénith. Volant magnétique. Montage instantané à l'avant du guidon, par l'intermédiaire d'un système spécial. Transmission directe par galet sur le pneu avant. Réservoir monté sur le guidon, d'une contenance de 1 litre 800. Commandes des gaz, du décompresseur et du débrayage au guidon. Consommation 1,5 litre aux 100 km. Poids 4,5 kg. Vitesse 35 à 40 km. à l'heure. AVANTAGES MAR-

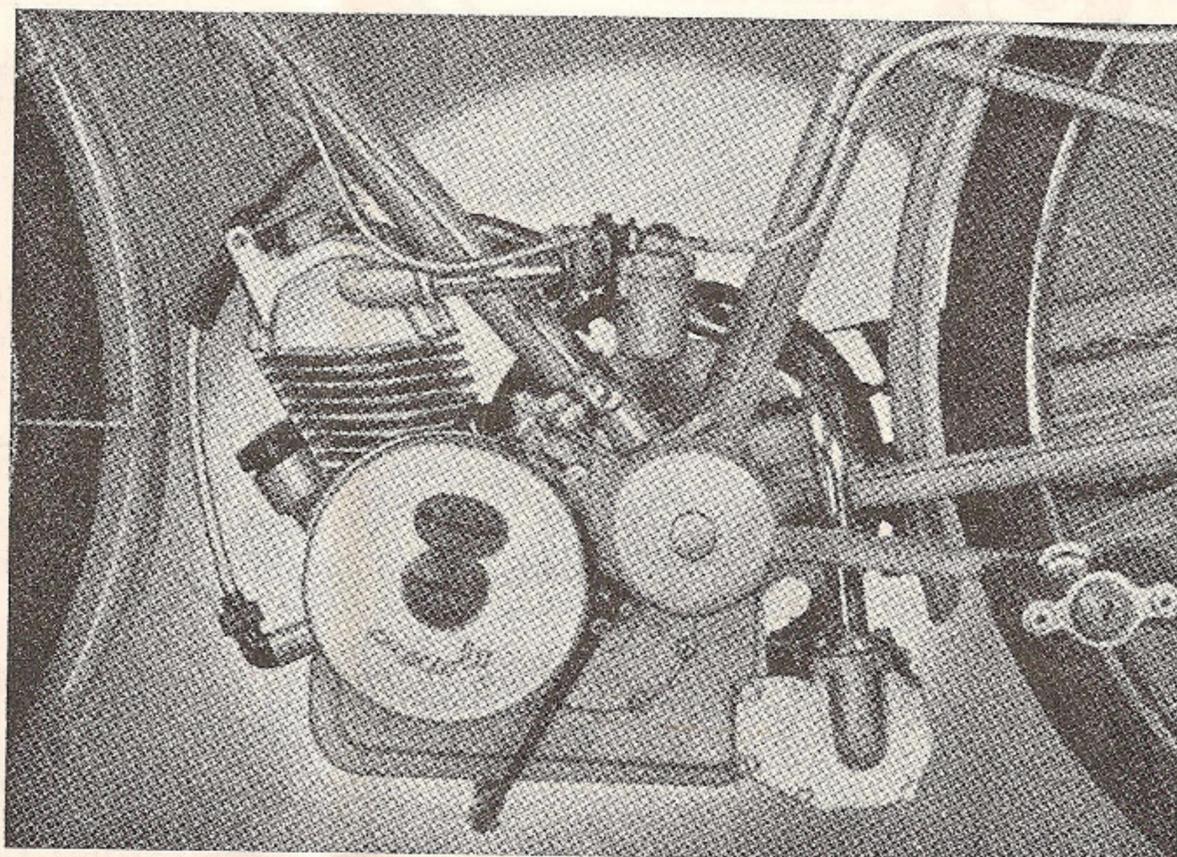
**QUANTS** : Petite cylindrée pour une puissance de 1 CV. Grande facilité de montage et système d'attache renforçant la fourche. Moteur très léger. Le pied et la tête de bielle sont montés sur roulements à aiguilles. Le vilebrequin repose sur roulements à billes. Silencieux très efficace. Refroidissement facilité par la position du moteur. Ce moteur fit une brillante démonstration au cours du Tour de France Cyclomoteurs 1950, piloté par M. Bergamini et terminant sans pénalisation.

## COMET.

Pays d'origine : Belgique. Construit par les Ateliers Hanrez, à Monceau-sur-Sambre. Brevet Ogram. Représenté par la S. A. Comet Motors, 25, rue Léopold 1er, Bruxelles. Stand 1003, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 63 cc. Deux temps. Alésage 45 mm. Course 38 mm. Puissance 2,5 CV. Régime du moteur : 4.500 tours/minute. Piston plat. Carburateur Amal. Volant magnétique Ogram. Montage sur moyeu arrière. Transmission par train réducteur. Réservoir monté dans le cadre. Commandes des gaz et du débrayage au guidon. Consommation : 2 l. 1/4 aux 100 km. Mélange essence-huile : 40 gr. d'huile pour 1 litre d'essence. L'embrayage est commandé. Vitesse 50 km. Poids 10 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Ce moteur est le plus puissant des mêmes modèles appartenant à sa cylindrée. Il est spécialement conçu pour les mauvaises routes ou pour les colonies. Attaque directe de la roue arrière, sans galet ou chaîne. Il peut être adapté rapidement sur n'importe quel modèle de vélo ou de tandem. Un frein tambour est incorporé dans le moteur. Conception monobloc du moteur. Pignon réducteur en acier spécial Cr-Ni. Axe de moyeu arrière renforcé. Est livré séparé ou en vélomoteur complet.

## CUCCILO.

Pays d'origine : Italie. Représenté en Belgique par la Société Anonyme Ducati Nord Europe, 200, avenue Louise, Bruxelles. Stands 1032 et 1033, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 48 cc. Deux temps. Soupapes en tête. Alésage 39 mm. Course 40 mm. Compression 6,25. Puissance 1 1/4 CV. Régime normal du moteur : 4.000



LE CUCCILO.

tours/minute. Piston en aluminium avec 3 segments dont un pour rappel d'huile. Carburateur automatique avec ralenti et une seule commande. Volant magnétique assurant également l'éclairage. Montage sous la boîte de pédalier. Transmission par une seule chaîne du moteur à la roue arrière. Boîte de vitesses dans le carter, constituée par 6 lamelles de friction travaillant dans l'huile avec 6 ressorts. Deux vitesses et point mort. Rapport 1 : 1,84. Le sélecteur est actionné par les pédales. On passe d'une vitesse à l'autre en actionnant le levier d'embrayage. Le réservoir peut être placé soit dans le cadre, soit sur le porte-bagages arrière. Commandes des gaz de décompression et de débrayage au guidon. Consommation : 1 litre d'essence et 3 gr. d'huile aux 100 km. Graissage automatique. Le carter contient 500 grammes d'huile. Vitesse moyenne : 35 km. à l'heure. Poids 7,8 kg. réparti à raison de 55 % sur la roue avant et 45 % sur la roue arrière. **AVANTAGES MARQUANTS** : Moteur comparable à celui d'une voiture automobile. Lubrification par système breveté. Répartition judicieuse du poids du moteur. Embrayage à lamelles assurant un départ très doux. Deux poignées de commandes au guidon, la première commandant les gaz et la décompression, la seconde le débrayage et le

passage des vitesses, suivant la position des pédales. Peut être monté sur n'importe quel vélo. Ce moteur s'est classé premier dans la première épreuve belge pour vélomoteurs, piloté par M. Dupont.

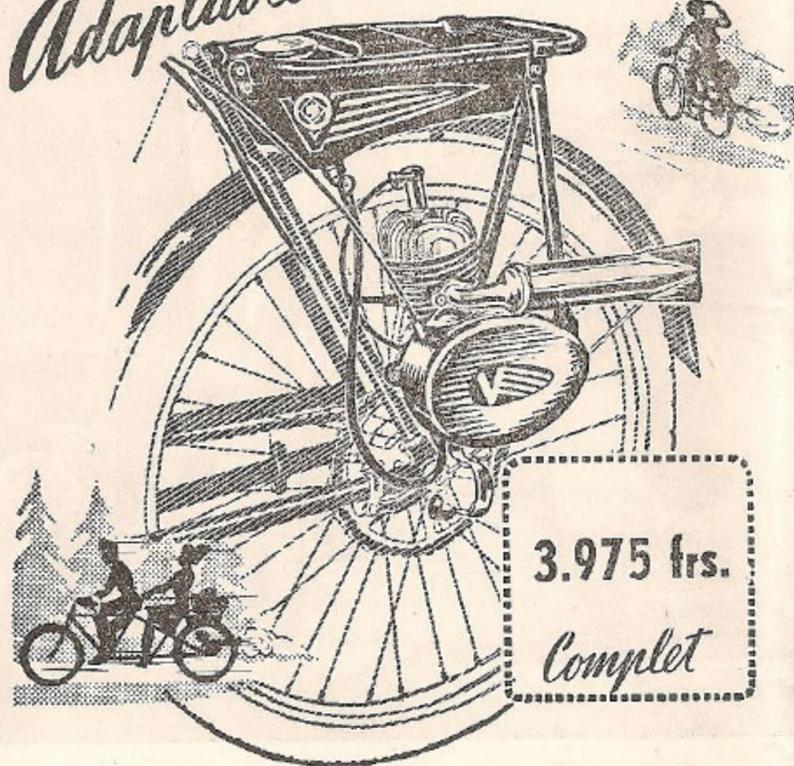
## CYCLAID.

Pays d'origine : Grande-Bretagne. Construit par la British Salmon Aéro Engines Ltd., Raynes Park, Londres S.W.20. Représenté en Belgique par B.E.J. van Houtte et Cie, chaussée d'Hundelgem, 261, Ledeborg-Gand. Un modèle. Cylindrée 31 cc. Deux temps. Alésage 32 mm. Course 35 mm. Compression 1 : 5,6. Puissance 0,7 CV. Régime normal du moteur : 3.500 tours/minute. Piston aluminium. Carburateur Amal. Volant magnétique spécial Widad. Montage sur le porte-bagages arrière. Transmission par courroie en V sur poulie montée sur les rayons de la roue arrière. Réservoir incorporé dans le moteur, contenant 1 litre 100. Mélange essence-huile : 1-30. Commandes des gaz et décompresseur au guidon. Vitesse 29 à 32 km. à l'heure. Poids 6,5 kg. y compris tous les accessoires. **AVANTAGES MARQUANTS** : Construction très soignée. Cylindre en aluminium avec chemise spéciale. Culasse amovible en aluminium. Douceur de traction par courroie en caoutchouc. Cylin-



**VICTORIA**  
Side Motor

*Adaptable à votre bicyclette.*



3.975 frs.

Complet

- Monte, sans aide, toutes les côtes.
- Possède 2 vitesses et un point mort.
- Est distribué et servi en Belgique par 150 mécaniciens.
- Vous est livré avec garantie formelle.

Mécaniciens, interrogez-nous,  
quelques agences restent à concéder.

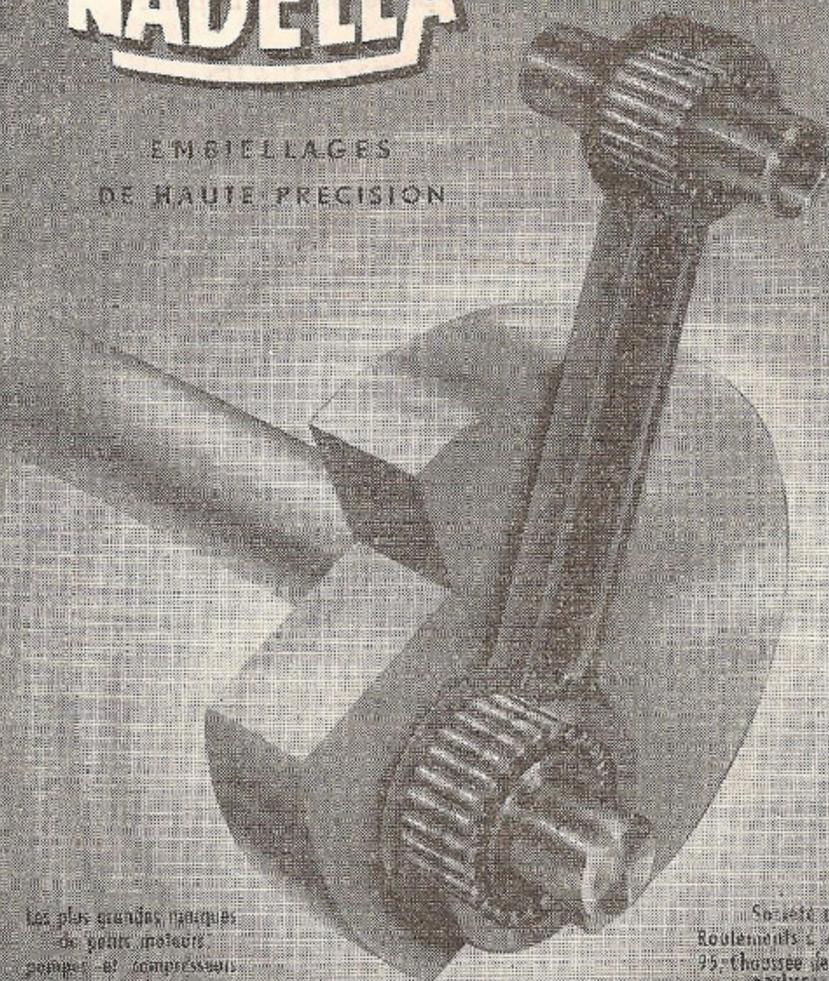
VICTORIA SIDE MOTOR expose au  
Salon, Palais 3, Stand n° 1204 (au fond  
à droite).

**SIDE MOTOR Cy**

29, RUE JEAN ROBIE  
SAINT-GILLES - BRUXELLES

**NADELLA**

EMBIELLAGES  
DE HAUTE PRECISION

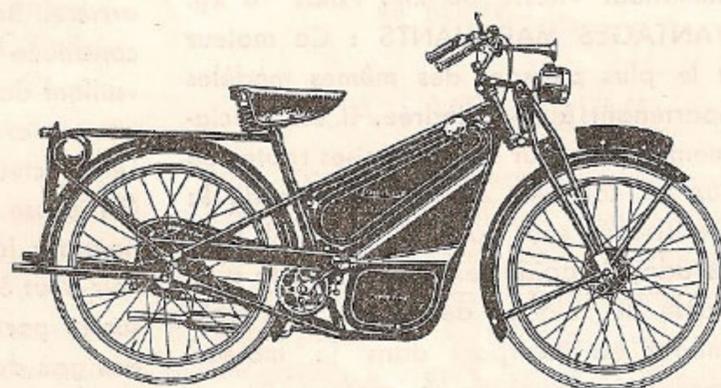


Les plus grandes usines  
de votre industrie  
pompes - et compresseurs  
les ont adaptés.

Société des  
Roulements & Alguites  
95, Chaussée de Charleroi  
BRUXELLES

PLUS DE 400.000 EN SERVICE

**Francis-Barnett**



« POWERBIKE » 98 cc.

LE VELOMOTEUR LE PLUS PERFECTIONNE

PRIX : 10.750 francs.

COMPLET AVEC ECLAIRAGE ELECTRIQUE

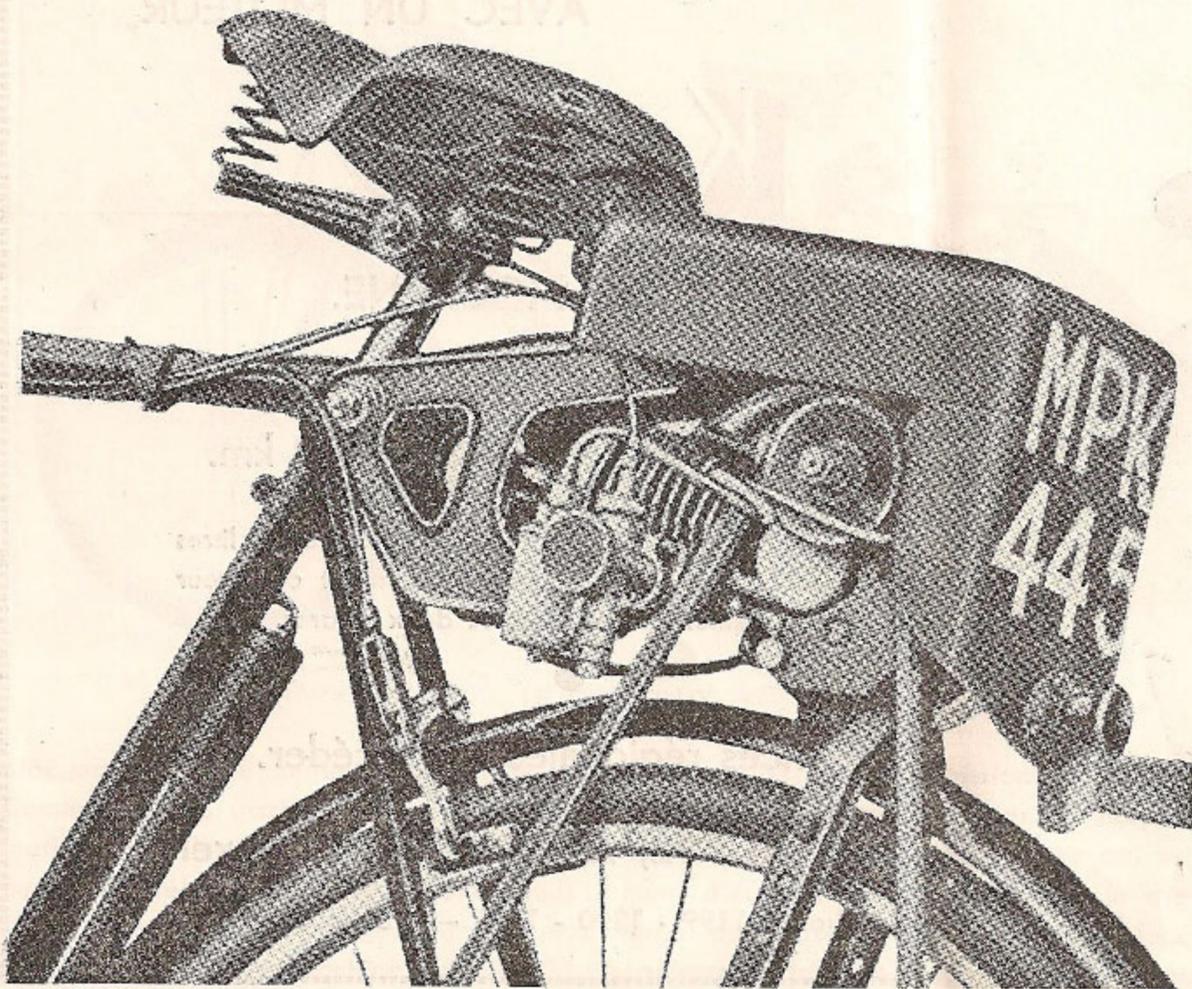
Agent Général pour la Belgique et le Grand-Duché :

**PIERRE MULLER**

84, rue Montrose, Bruxelles III

TELEPHONE : 15.00.16

Stand 1014. — Palais 3.



LE CYCLAID.

drée et consommation très réduites. Embiellage et vilebrequin munis de roulements à billes. Permet le passage d'une vitesse de 5 à 32 km. à l'heure.

garde-boue, l'ensemble du moteur pivotant autour de deux axes montés sur silent-blocs. Poids du moteur, réservoir rempli de 3 litres 1/4 : 10 kg. AVANTAGES

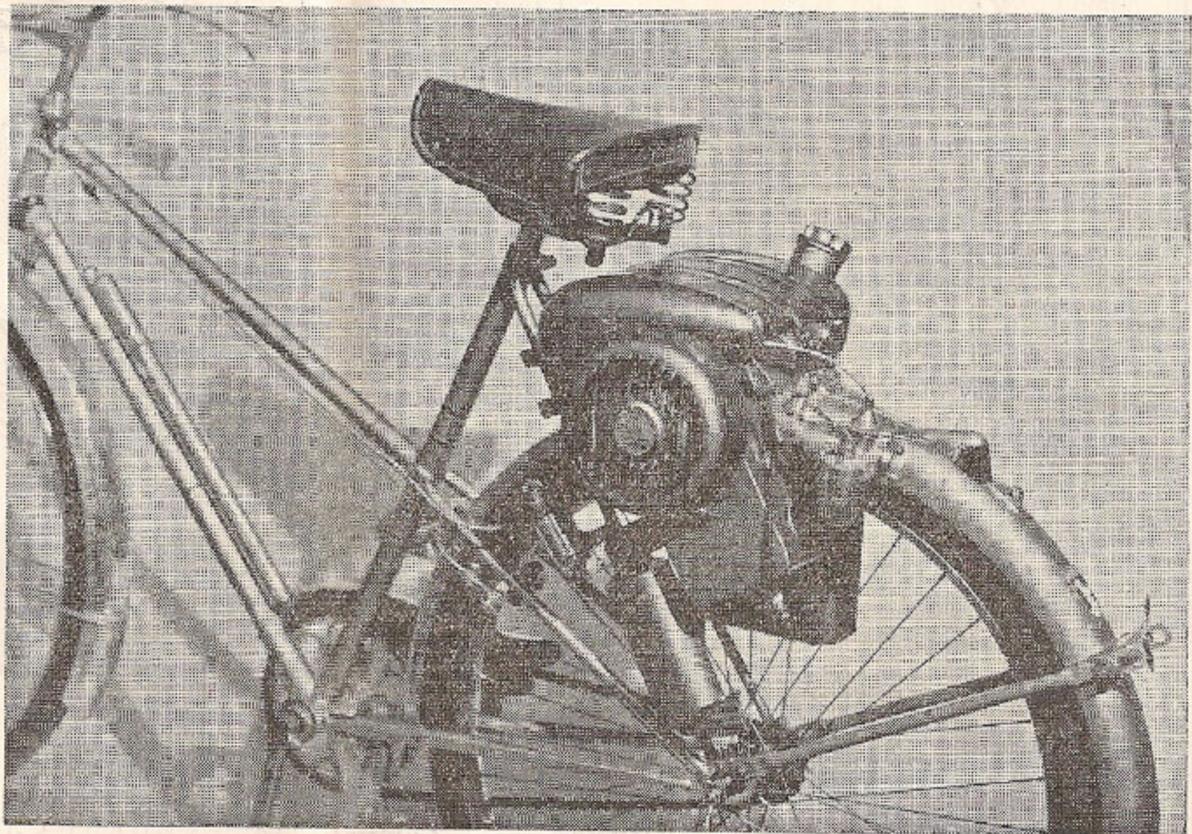
**MARQUANTS :** Ce moteur est remarquable par son système de refroidissement par air forcé, provoqué par un ventilateur placé sur le volant magnétique. Construction très soignée par l'emploi de matières spéciales : pièces de fonderie coulées en coquille, cylindre en AS 14, chemisé en fonte ni-résiste 1 A. Culasse en aluminium. Tous ces métaux ont le même coefficient de dilatation. Vilebrequin forgé électriquement. Bielles Nadella montées sur aiguilles. Enfin, une étanchéité parfaite du carter est réalisée par bagues spéciales à segments.

### CYCLOLUX.

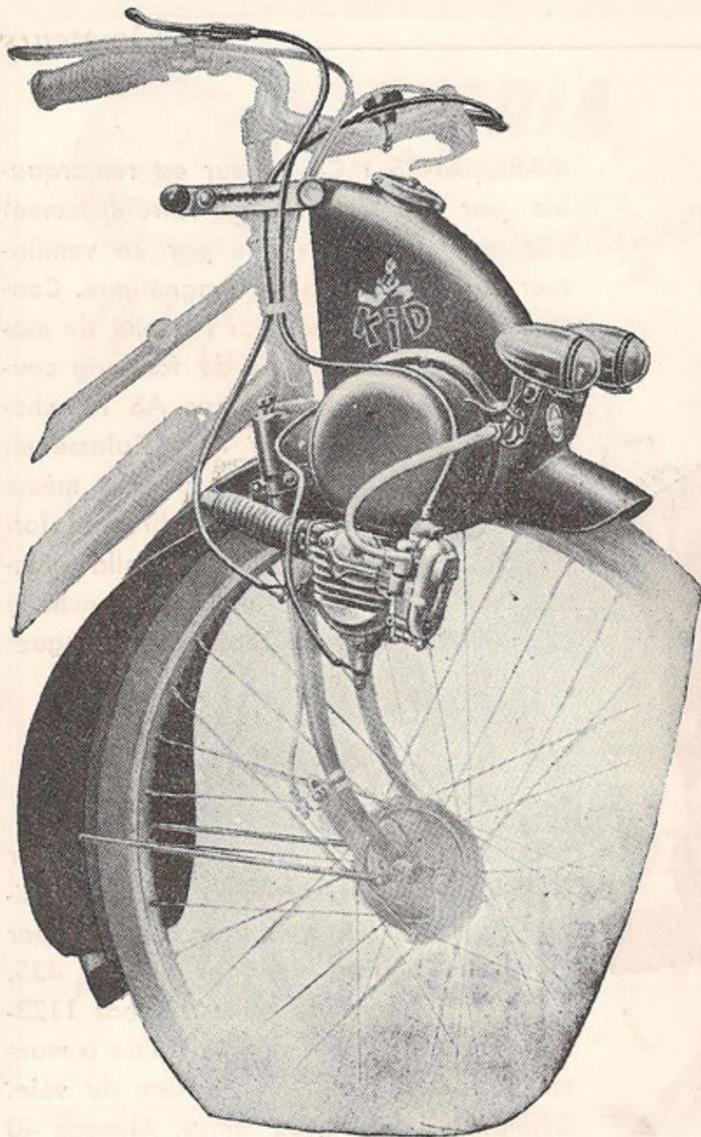
Pays d'origine : France. Construit par les Etablissements Cyclolux, 8, rue de Richelieu, Paris. Représenté en Belgique par la Firme Edouard de Brier et Fils, 435, avenue Brugmann, Bruxelles. Stands 1123-1124, Palais 3. Deux modèles, l'un à monter à l'avant, l'autre à l'arrière du vélo. Cylindrée 48 cc. Deux temps. Alésage 40 mm. Course 38 mm. Moteur inversé. Piston plat. Carburateur Zénith. Allumage par volant magnétique. Montage du moteur sur Silent-blocs, soit à l'avant, soit sur la roue arrière, sur n'importe quel vélo. Transmission par galet sur le pneu. Réservoir incorporé dans le

### CYCLEX.

Pays d'origine : France. Construit par les Usines Moteurs Cyclex, 17, rue Ybry, Neuilly-sur-Seine. Licence Gadoux-Mouliot. Deux modèles B. et C., l'un habillé avec pièces en magnésium coulé, l'autre en tôle emboutie. Cylindrée 48 cc. Deux temps. 3 lumières. Alésage 40 mm. Course 38 mm. Précompression dans le carter. Puissance 1,2 CV. Régime normal du moteur : 3.800 tours/minute. Piston à 2 segments en AS.12.UN. Allumage par volant magnétique. Montage par remplacement du garde-boue arrière par le bloc moteur qui comprend un garde-boue spécial. Le montage s'effectue en 20 minutes. Transmission directe par galet de corindon sur le pneu arrière. Réservoir incorporé. Une seule commande, celle des gaz, placée au guidon. Lubrification par mélange d'huile à l'essence, dans une proportion de 6 %. Débrayage par levier ou soulèvement du



LE CYCLEX.



ROULEZ SANS EFFORT  
AVEC UN MOTEUR

**K I D**

LE PLUS MODERNE.

40 km./heure

Consommation 1 l. 800 aux 100 km.

Inversé 2 temps — 48 cc. — 1 C.V. — Réservoir 2 litres  
formant bloc moteur — Garde-boue formant collecteur  
d'échappement — Livré avec deux phares.



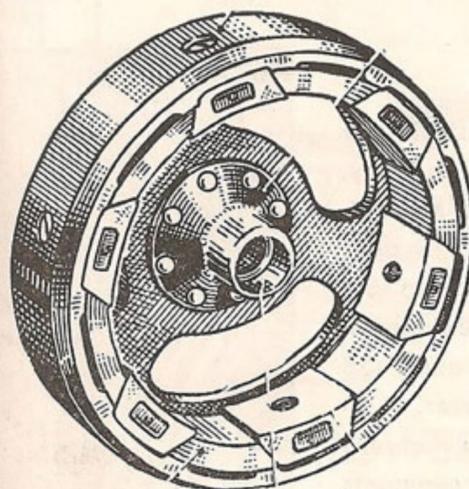
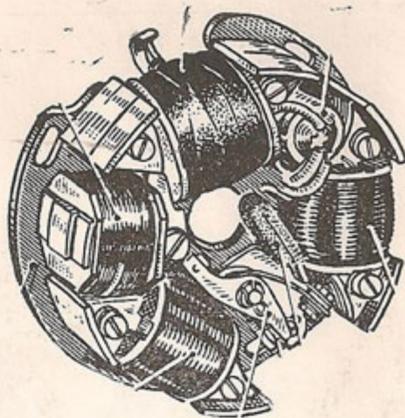
Agences régionales à concéder.

Ets. A. M. A., 92, rue St-Bernard, Bruxelles

Stands 1199 - 1200 - 1201 — Palais 3.

**MAXIMUM DE RENDEMENT...**  
**...SÉCURITÉ ABSOLUE.**

V  
E  
L  
O  
M  
O  
T  
E  
U  
R  
S



0E21/6

V  
E  
L  
O  
M  
O  
T  
E  
U  
R  
S

AVEC UN EQUIPEMENT ELECTRIQUE

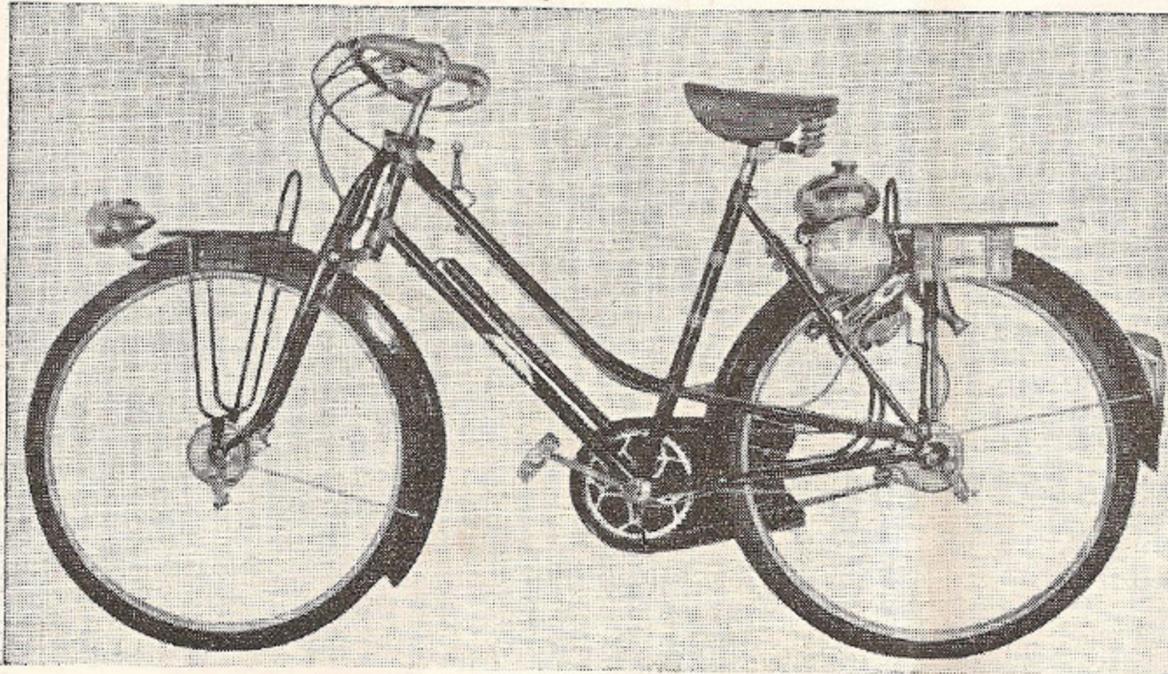
**BOSCH**

SALON DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE

Palais 3 — Stand 1187

Palais 5 — Stands 241 - 242

S. A. Allumage - Lumière — 23-25, rue Lambert Crickx — Bruxelles-Midi



LE CYCLOLUX.

bloc moteur, d'une contenance de 1 lit. 7. Commande des gaz au guidon. Consommation : 1,5 litre aux 100 km. Lubrification par mélange 7,5 % d'huile pour 95 % d'essence. Débrayage par levier, sans descendre de machine. Vitesse 32 km. à l'heure. Poids 5 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Moteur très robuste de construction soignée. Cylindre avec chemise en fonte centrifugée. Embiellage monté sur roulements à aiguilles. Vilebrequin rectifié. Montage du moteur sur silent-blocs, supprimant les vibrations. Disposition du cylindre inversé parallèlement à la fourche avant ou aux haubans arrière, et équilibrage par répartition égale du poids de chaque côté de la machine.

## CYCLEMASTER.

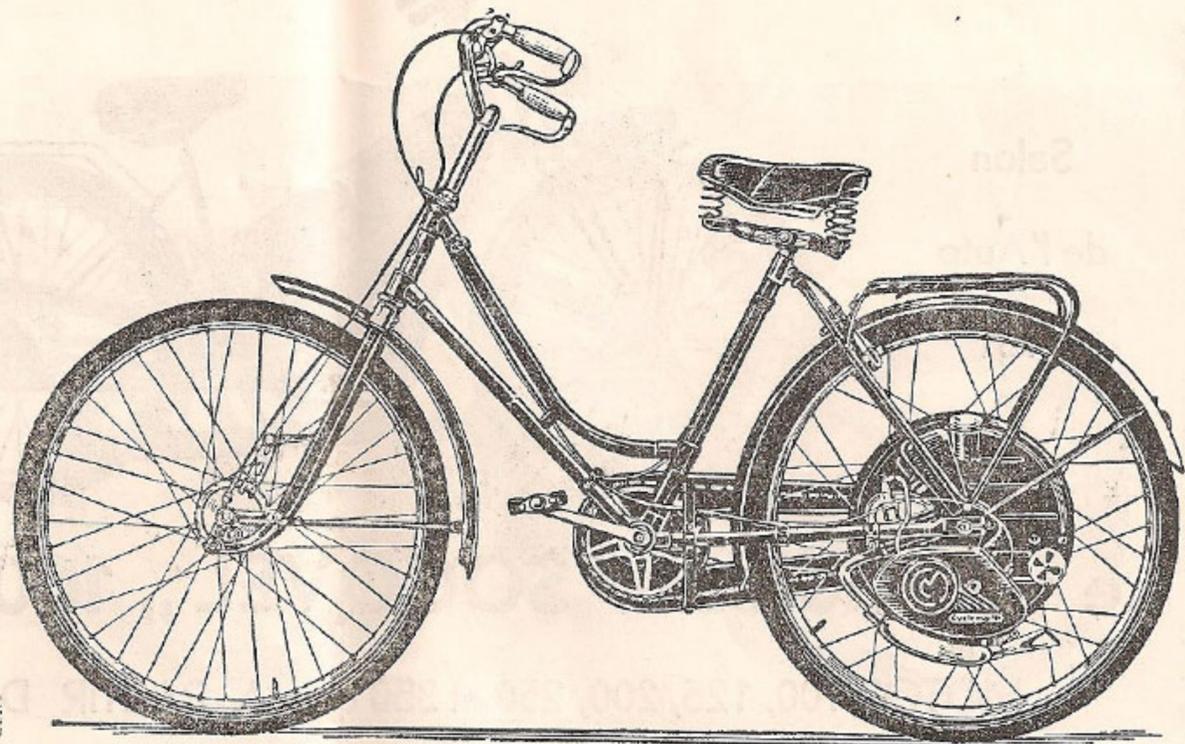
Pays d'origine : Pays-Bas. Construit par E.M.I., Hayes, Middlesex (Grande-Bretagne), en attendant que la N. V. Motoren-fabriek Pluvier disposera de ses nouvelles usines à Rotterdam. Moteur conçu et réalisé par le Bureau Technique Interpro à La Haye. Représenté en Belgique par la S. A. Abeco, rue de Namur, 51, Bruxelles. Stands 1158-1161, Palais 3. Un modèle complet. Cylindrée 32 cc. Deux temps. Alésage 36 mm. Course 32 mm. Puissance 0,6 CV. Régime normal du moteur : 4.000 tours/minute. Piston plat. Carburateur Amal. Volant magnétique Wico-Pacy. Montage : tout le moteur, y compris le réservoir et le train réducteur, se trouve dans le moyeu arrière du vélo, d'un dia-

mètre de 33 cm. Transmission par chaîne du train réducteur sur pignon du moyeu, logée dans le tambour du moyeu qui est muni d'ouvertures qui constituent le système de refroidissement. Réservoir logé également dans le tambour du moyeu, contenant 1,4 litre. Commandes : manette des gaz et débrayage au guidon. Consommation : 1 litre aux 80 km. Mélange essence-huile 1 : 25. Débrayage à disques. Vitesse de 6 à 30 km. à l'heure. Poids du moteur avec rayons et jante : 8,7 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Le moteur en lui-même constitue une très grande nouveauté, par l'incorporation totale de ses organes dans un tambour for-

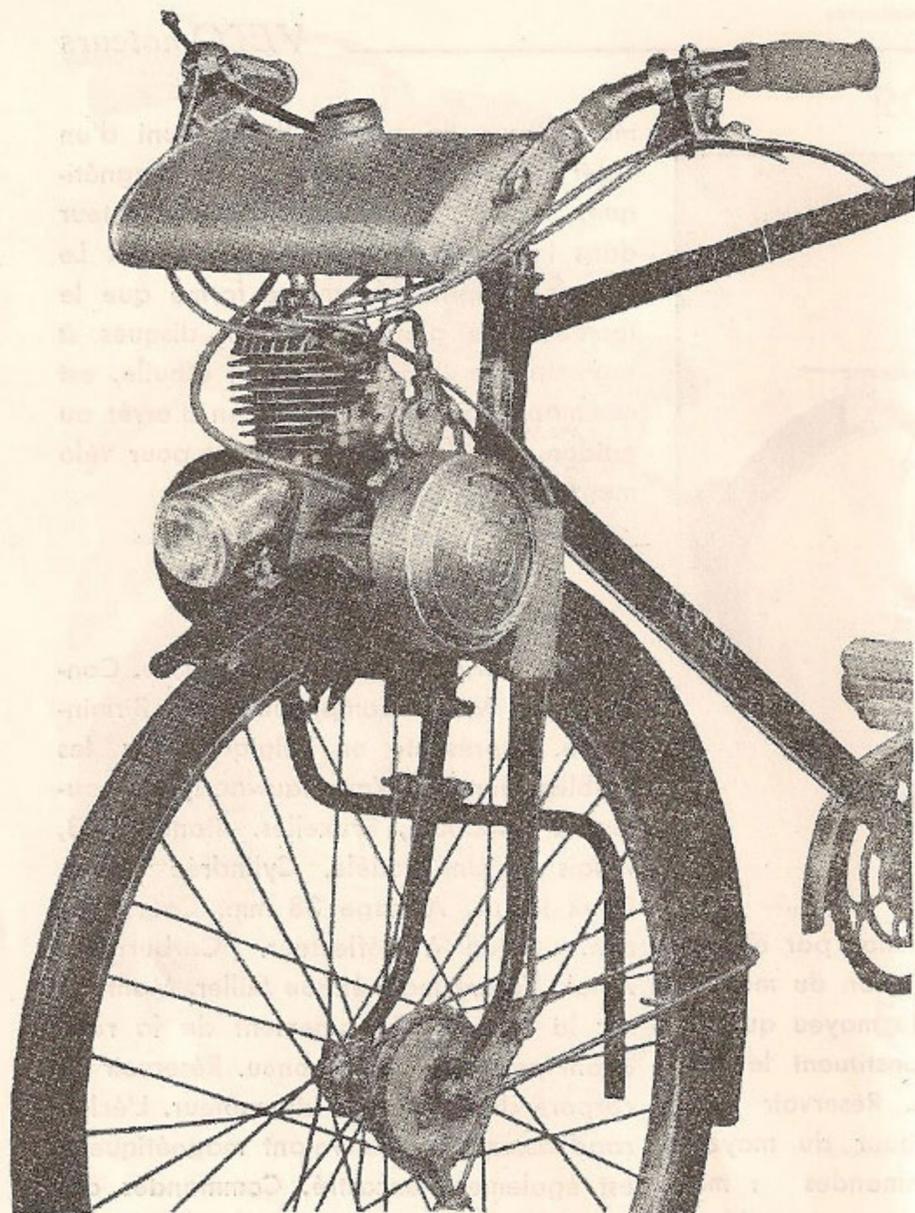
mant corps de moyeu. Il est muni d'un volet rotatif des gaz. Le volant magnétique, malgré l'incorporation du moteur dans le moyeu, reste très accessible. Le silencieux épouse la même forme que le tambour. Le débrayage, par disques à segments de liège dans bain d'huile, est commandé par manette à cran d'arrêt au guidon. Solution très ingénieuse pour vélo motorisé.

## CYMOTA.

Pays d'origine : Grande-Bretagne. Construit par Motor Components Ltd., Birmingham. Représenté en Belgique par les Etablissements C. Van Hauwaert, 32, boulevard Baudouin, Bruxelles. Stand 1013, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 45 cc. Deux temps. Alésage 38 mm. Course 40 mm. Piston à défecteur. Carburateur Amal. Volant magnétique Miller. Montage sur la fourche. Entraînement de la roue avant par galet sur le pneu. Réservoir incorporé dans le capot du moteur. L'éclairage assuré par le volant magnétique y est également encastré. Commandes des gaz, du décompresseur et de débrayage au guidon. Consommation : 1,2 litre aux 100 km. Lubrification par mélange. Débrayage par basculement du moteur. Vitesse 6 à 35 km. à l'heure. **AVANTAGES MARQUANTS** : Le moteur est complètement capoté, avec phare encastré. Peut être monté sur tous vélos. Maniement très simple. La commande des gaz et du com-



LE CYCLEMASTER.



MOTEUR AUXILIAIRE  
LE « VELOREVE »

49 cm<sup>3</sup>

**Cicca**

PREMIER TOUR DE FRANCE CYCLOTOURISTE  
(Catégorie : Cycles à moteur auxiliaire)

deux 1er ex-aequo dont BERGAMINI  
équipé d'un moteur CICCIA  
« VELOREVE »

Le seul moteur d'entraînement par galet  
ayant terminé sans pénalisation.

AGENTS GENERAUX :

**S O C R E P**

S. A.

21-23, RUE DES MEGISSIERS  
BRUXELLES

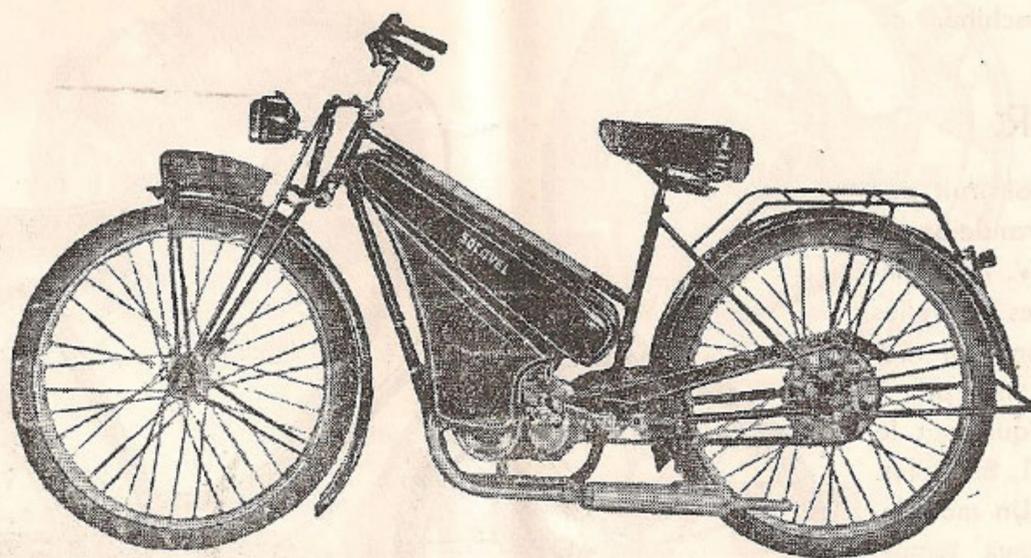
Téléphone : 21.91.69 - 21.87.47

SALON DU CYCLE : STAND 1108 - PALAIS. 3.

**S O C O V E L**

614, CHAUSSEE DE WATERLOO - BRUXELLES - Tél. 44.30.06.

Salon  
de l'Auto  
1951



PALAIS N° 3

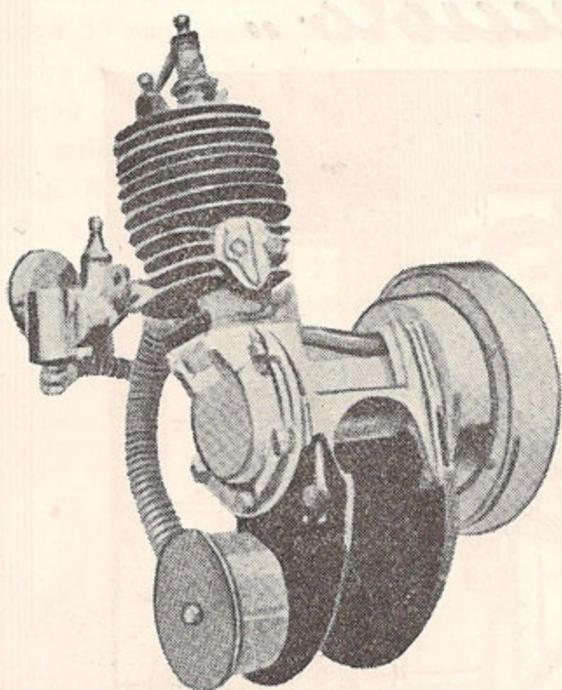
STANDS :

1053 - 1054

1055 - 1056

**Le vélomoteur "SOCOVEL", 100 cc. : 9500 frs.**

MOTOS 100, 125, 200, 250 et 350 cc., A PARTIR DE 11.250 FRANCS.



LE CYMOTA.

Le presseur se fait par manette unique, réglant la vitesse de 6 à 35 km. à l'heure. Le moteur est monté sur absorbeurs de chocs.

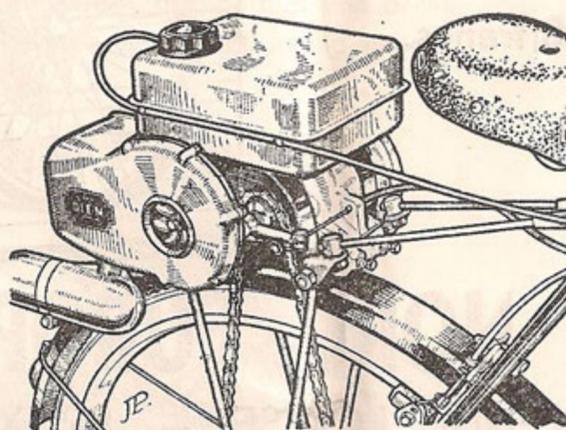
### DERNY.

Pays d'origine : France. Construit par Derny, 181, avenue du Général Michel Bizot, Paris (12<sup>me</sup>). Existe en trois modèles : cyclomoteur, cyclotandem et type d'entraînement Bordeaux-Paris. Cylindrée 98 cc. Deux temps. Alésage 50 mm. Course 50 mm. Puissance 2 CV. Régime du moteur : 2.400 tours/minute. Allumage par magnéto. Montage dans le cadre. Transmission par chaîne. Boîte 2 vitesses et point mort. Réservoir placé sous le guidon, contenance 6 litres. Toutes commandes au guidon. Consommation 1,5 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 25. Débrayage dans boîte de vitesse. Poids : vélo 38 kg., tandem 48 kg. Vitesse de pointe 70 km. à l'heure. **AVANTAGES MARQUANTS** : Le Derny est conçu de manière à utiliser l'appoint musculaire. Plus on pédale vite, plus le moteur accroît sa vitesse de rotation et sa puissance. Il n'est pas adaptable aux vélos ordinaires et n'existe sur le marché qu'en modèles complets.

### DIEM.

Pays d'origine : France. Construit par DIEM, 28-30, rue du Borrégo, Paris (20<sup>e</sup>).

Un modèle. Cylindrée 48 cc. Deux temps. Alésage 40 mm. Course 38 mm. Cylindre horizontal. Puissance 1,6 CV. Régime du moteur : 4.000 tours/minute. Piston plat. Admission par double transfert. Carburateur Zénith. Allumage par valent magnétique. Montage sur le porte-bagages arrière. Transmission par chaîne sur grand peateau monté entre la roue libre et le corps du moyeu. Double échappement. Boîte 2 vitesses : 1<sup>re</sup>, 20 km. à l'heure ; 2<sup>me</sup>, 45 km. à l'heure. Réservoir placé sur le bloc moteur. Commandes du carburateur et de vitesses et débrayage au guidon. Consommation : 1,5 litre aux 100 km. Débrayage par la position intermédiaire de la manette de changement de vitesse. Poids 8 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Peut être monté sur tout vélo. Est muni d'une turbine ventilatrice montée



LE DIEM.

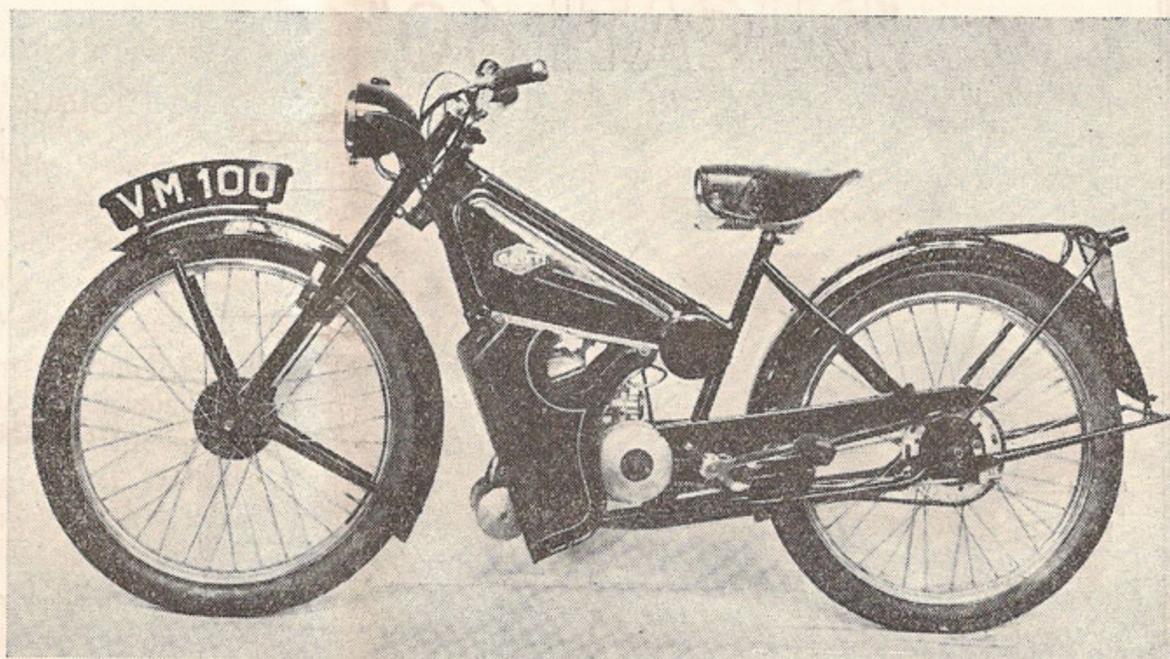
sur bout d'arbre, assurant un refroidissement constant. Simplicité de la commande de vitesses et de débrayage.

### GILLET.

Pays d'origine : Belgique. Construit par Gillet, rue d'Hayeneux, 188, Herstal. Représenté par Gillet, Herstal, Stands 1025-6-7-8, Palais 3 et Et. Hufkens Fr., 107-109, chaussée de Liège, Hasselt. Stand 1016, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 100 cc. Deux temps. Alésage 48 mm. Course 50 mm. Puissance 3 CV. Piston plat, balayage par jets tangentiels croisés. Volant magnétique Bosch. Montage dans cadre à berceau. Transmission par chaîne unique. Boîte 2 vitesses et point mort. Réservoir contenant 6,5 litres. Commandes par poignées tournantes pour les gaz et vitesses. Consommation : 2 litres aux 100 km. Lubrification par mélange. Vitesse 50 km. à l'heure. Poids du vélomoteur complet : 40 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Entièrement monté sur roulements à billes. Étanchéité par joint élastique. Moyeux avant et arrière à freins tambour. Frein à rétropédalage. Fourche télescopique. Guidon monobloc. Pied arrière.

### GIOIELLO.

Pays d'origine : Italie. Construit par Motori G. S., Via Friuli, 4, Milan. Un



LE GILLET.

*"cucciolo"*

« CUCCILO »

Moteur adaptable sur tout vélo  
ou tandem.

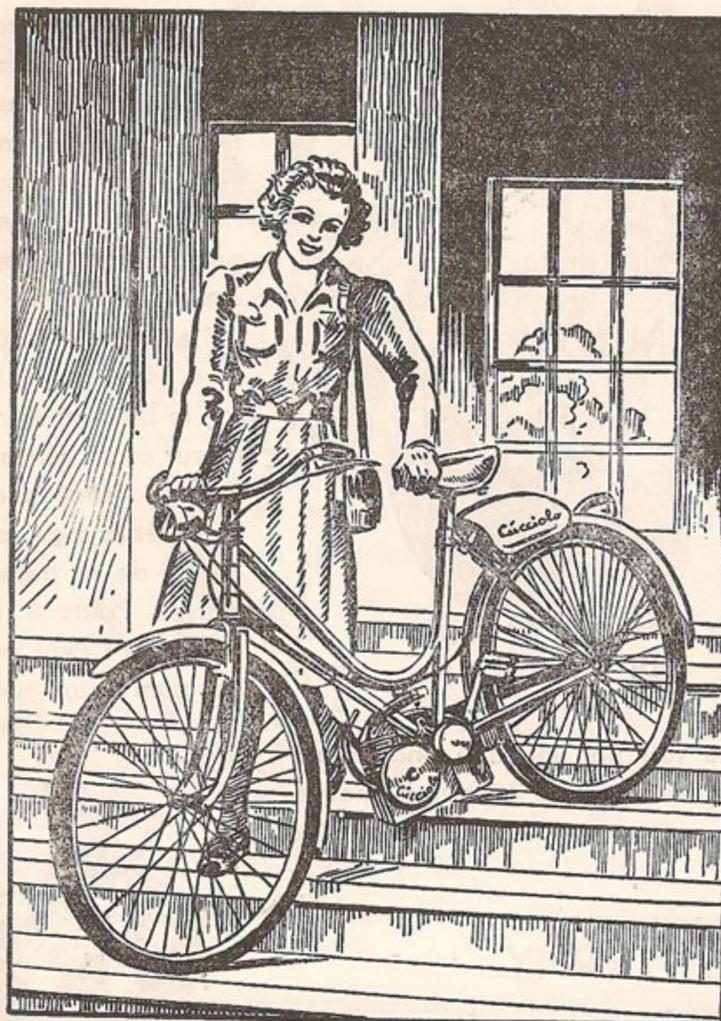
4 temps, 48 cc. 1 1/4 CV.,  
2 vitesses.

Vitesse : 35 km./h.

Consommation : 1 litre aux 100 km.

Prix du moteur seul : 4.250 francs.

Prix du vélo-moteur complet  
avec fourche élastique  
et tous accessoires : 8.500 francs.



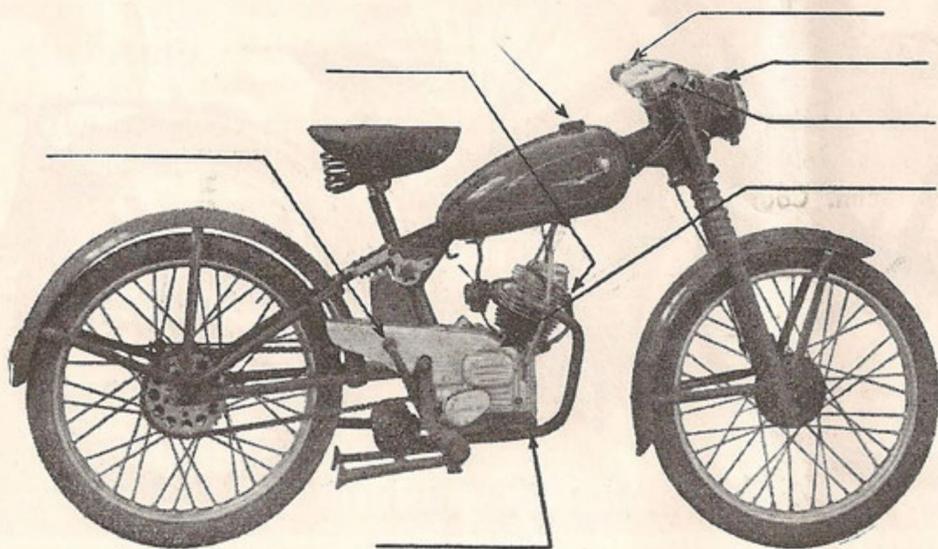
**DUCATI NORD EUROPE s. a.**

200, AVENUE LOUISE – BRUXELLES

Téléphone : 48.84.34 - 48.84.72

Salon de l'Auto : Palais 3, stands 1032 et 1033.

**"DUCATI 60"**



« DUCATI 60 »

Moteur pour motocyclette légère,  
adaptable sur tandem.

4 temps, 60 cc., 2 1/4 CV.  
3 vitesses.

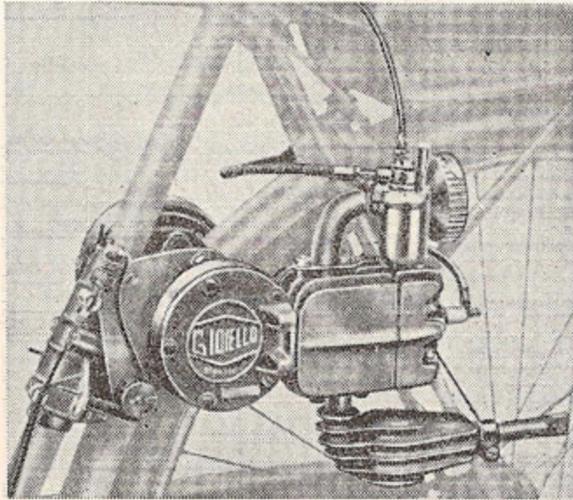
Vitesse : 70 km./h.

Consommation : 1 litre aux 70 km.

Prix de la motocyclette légère  
avec cadre belge :  
11.650 francs.

Prix du moteur seul :  
5.950 francs.

modèle. Cylindrée 38,5 cc. Deux temps. Alésage 35 mm. Course 40 mm. Montage sur tube de selle. Transmission par galet sur pneu arrière. Réservoir sur porte-bagages arrière. Commandes des gaz et débrayage au guidon. Consommation : 1 litre de mélange aux 80 km. Débrayage par basculement. Vitesse 25 à 38 km. à l'heure. Poids 4 kg. AVANTAGES MAR-



LE GIOIELLO.

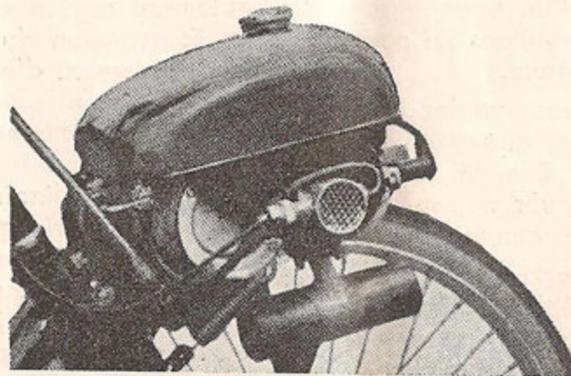
QUANTS : Moteur de très petit volume, construit par une firme qui dans le domaine motocycliste possède une expérience de plus de trente années. Cylindre aplati. Peut être monté sur tous vélos, hommes ou dames.

## IMME.

Pays d'origine : Allemagne. Construit par Riedel Motoren Aktiengesellschaft, Immenstadt im Allgau. Représenté en Belgique par M. LEEMANS Jos., 225, rue de Haerne, Bruxelles. Stand 1080, Palais 3. Modèle R. 100. Cylindrée 99 cc. Deux temps. Cylindre horizontal. Alésage 52 mm. Course 47 mm. Taux de compression 7 : 1. Puissance 4,5 CV. Régime du moteur 5.800 tours/minute. Piston plat. Carburateur Bing ou Amal. Volant magnétique Noris. Montage dans cadre spécial. Transmission par chaîne. Boîte de 3 vitesses et point mort. Commandes par poignées tournantes au guidon. Consommation 2,3 litres aux 100 km. Mélange essence-huile 20 : 1. Débrayage spécial à billes. Vitesse 75 km. à l'heure. AVANTAGES MARQUANTS : Moteur remarquable, en matières légères. N'existe qu'en vélomoteur complet, sans pédales, avec kick-starter.

## INKARETTE.

Pays d'origine : Allemagne. Construit par INKA-G.m.b.H., Rude/Oldenburg. Représenté en Belgique par la S.A. SIMVA, rue St-Georges, 25, Bruxelles. Stand 1162, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 43 cc. 2 temps. Alésage 38 mm. Course 38 mm. Puissance 1 CV. Régime du moteur 3.000 tours/minute. Carburateur Knecht, sans flotteur. Volant magnétique Bosch 175 T.1. Transmission par galet de carborundum sur le pneu avant. Réservoir incorporé dans le bloc moteur. Commandes des gaz et de débrayage au guidon. Consommation 1,4 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 30. Débrayage par poignée au guidon. Vitesse 30 km. AVANTAGES MARQUANTS : Peut être monté sur tout vélo, hommes ou dames. Moteur puissant pour une faible cylindrée. La manette des gaz permet une accélération graduelle de 0 à 30 km. à l'heure.



L'INKARETTE.

## JLO.

Pays d'origine : Allemagne. Construit par JLO-Werke, Pinneberg. Représenté en Belgique par M. DEPAS, 65, rue de la Colline, Namur. Stands 1061-63-64, Palais 3. Existe en différentes cylindrées, notamment 60 et 98 cc. pour vélomoteurs, avec ou sans kick-starter. Modèle 98 cc. Deux temps. Alésage 50 mm. Course 50 mm. Puissance 3,4 CV. Régime du moteur : 4.000 tours/minute. Carburateur Bing. Volant magnétique Bosch. Montage dans cadre spécial. Transmission par chaîne. Permet l'emploi du surmultiplicateur A.M.A. Réservoir en selle. Commandes au guidon. Consommation : 1,8 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 25. Débrayage et changement de vitesse à une seule poignée tournante et à levier. Vitesse 70 km.

à l'heure. Poids 16 kg. AVANTAGES MARQUANTS : Moteur extrêmement robuste et puissant pour une petite cylindrée. Usines possédant une expérience de 39 années de spécialisation. A remporté la Coupe « La Meuse », à Liège.

## KID.

Pays d'origine : France. Construit par la Société des Moteurs Kid, 7bis, rue Mérimée, Paris (16<sup>me</sup>). Représenté en Belgique par M. Posenae, 92, rue Saint-Bernard, Bruxelles. Stands 1199-1200-1201, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 48 cc. Moteur inversé. Alésage 40 mm. Course 38 mm. Puissance 1 CV. Carburateur A.B.G. Volant magnétique Wagéor. Montage sur la fourche par colliers. Transmission par galet sur le pneu avant. Réservoir placé au-dessus du moteur, contenance 2 litres. Commandes de carburateur, de décompresseur et interrupteur au guidon. Consommation 1 litre 800 aux 100 km. Mélange essence-huile 8 %. Débrayage du moteur par levier sous le guidon. Vitesse 40 km. à l'heure. AVANTAGES MARQUANTS : Peut être monté sur tous vélos, hommes ou dames. Possède un garde-boue formant collecteur d'échappement. Conception moderne du moteur avec cylindre Alpax, chemise fonte centrifugée, embiellages sur roulements à aiguilles et vilebrequin sur roulements à billes. Complète harmonieusement la structure du vélo.

## LOHMANN.

Pays d'origine : Allemagne. Construit par Lohmann-Werke, Bielefeld. Représenté en Belgique par les Ets. John H. Graham et Co, 17, rue du Pont-Neuf, Bruxelles. Un modèle. Cylindrée 18 cc. Deux temps. Cylindre horizontal. Alésage 28 mm. Course 30 mm. Taux de compression minimum 1 : 8,5, maximum 1 : 12,5. Puissance 0,8 CV. Régime du moteur 4.900 tours/minute. Piston plat. Carburateur sans flotteur. Auto-allumage. Montage sous le pédalier. Entraînement par galet sur pneu arrière. Vitesse réglable par variation de la compression. Réservoir fixé le long du tube de selle. Commandes du carburateur et de la compression au guidon. Mélange huile-essence 1 : 25. Débrayage par levier, au point d'attache. Vitesse 20 km. à l'heu-

# Le succès du vélomoteur dépend de la compétence du mécanicien.

Nous avons eu la bonne fortune de rencontrer M. Adolphe Croscol, Directeur de la S. A. Westraco et que l'on peut considérer, grâce à ses connaissances profondes de l'industrie du moteur auxiliaire, comme une des personnalités les plus représentatives en matière de cyclisme motorisé. M. Groscol ne néglige aucune occasion de s'instruire dans la branche qui lui est chère et c'est ainsi qu'en 1950, il a parcouru les routes de France, dans la caravane du premier Tour de France de Cyclomoteurs, afin d'y suivre de très près les prestations de ses poulains, MM. Hoolandts et Debleser, mais encore afin de tirer de cette grande épreuve, les enseignements qui doivent le guider dans ses activités futures.

La S. A. Westraco représente en Belgique les moteurs auxiliaires LUTZ, d'origine allemande et qui, au point de vue technique est une réalisation remarquable. M. Groscol aime de se rendre compte lui-même des possibilités réelles des moteurs dont il porte la responsabilité de la vente. C'est pourquoi, il y a quelques mois, au Palais des Sports de Bruxelles, il avait procédé, avec quelques coureurs en renom, à des essais de vitesse poussée au maximum, critérium que seuls des moteurs bien conçus peuvent se permettre. Le moteur LUTZ y fit une remarquable démonstration de ses qualités. M. Groscol est donc parfaitement qualifié pour répondre aux quelques questions que nous voulions lui poser et auxquelles il se soumet de bonne grâce.

— Une toute première question, si vous voulez bien, sera pour vous demander votre sentiment quant à l'avenir du moteur auxiliaire en Belgique. Comme vous le savez, beaucoup de gens n'y croient guère. Il suffirait cependant de très peu de chose pour les convaincre.

— La première condition, nous répond M. Groscol, pour que le moteur auxiliaire trouve réellement sa voie en Belgique, est le choix de la cylindrée. Le moteur LUTZ par exemple, n'a pas hésité à modifier sa cylindrée, de manière à l'adapter parfaitement aux exigences belges. Le moteur auxiliaire doit concilier deux facteurs très importants, l'économie et la puissance. Le choix de la cylindrée adéquate est la seule condition pour donner économie et puissances, ces deux facteurs qui paraissent inconciliables.

— Mais il y a d'autres conditions encore, certainement ?

— Oui, encore beaucoup d'autres, mais je voudrais me limiter aux plus marquantes et la deuxième condition à mon avis est l'emplacement du moteur sur le vélo. Trop de marques de moteurs se contentent de placer le moteur à un endroit du vélo, assurant peut-être un avantage esthétique, mais qui au point de vue technique, ne se justifie nullement. Il faut, à mon avis, (et cet avis semble unanimement partagé) fixer le moteur sur les pièces les plus rigides de la structure vélo. Que pourrait-on trouver de plus rigide que le triangle formé par les tubes de cadre.

— Vos arguments sont facilement convaincants et je présume que vous attribuez également à la conception du moteur une très grande importance ?

— Evidemment, le moteur est capital. Il ne suffit pas de construire un moteur de volume réduit et léger, mais il faut aussi qu'il soit robuste, économique et puissant à la fois. Le moteur LUTZ possède toutes ces qualités, grâce à l'arrondi de sa chambre de combustion, à la forme spéciale de son piston, à la souplesse de la valve d'admission, à la parfaite étanchéité de son carter et au souci apporté lors de la construction, à l'absorption des vibrations. Ne croyez pas que je veuille démontrer que le moteur LUTZ est le seul bon moteur. Il y en a d'autres, c'est heureux d'ailleurs.

— Comment expliquez-vous le fait que certains moteurs, dont les qualités m'ont édifié, ne rencontrent pas auprès du public, le succès que normalement ils devraient susciter ?

Il y a une explication très simple à cet état de choses. Trop de constructeurs ou professionnels du moteur s'imaginent qu'il suffit de vendre, de vendre le plus possible, sans se soucier du client, une fois la vente conclue. C'est une erreur que l'on constate généralement en Belgique. Or, suivons le client qui vient d'acheter un moteur dont la qualité est incontestable. Le client, généralement ancien cycliste, ne connaît qu'imparfaitement la construction du vélo, mais il ignore absolument tout du maniement d'un moteur. Au début, quelques erreurs de maniement auront tôt fait de dérégler le moteur qui pourtant, au moment de la vente, était parfaitement au point. Que fait le client, il se rend chez son mécanicien de cycle ordinaire, celui qui le dimanche matin lui remplaçait hâtivement une chambre à air ou un axe de pédale. Notez que ce mécanicien possède au point de vue des moteurs, une incompétence rare. Il a peut-être eu en mains un jour une moto dont il a démonté le kick-starter, mais pour le restant il reste devant un moteur comme un poisson rouge devant une pomme. Comme il ne tient pas à confesser son ignorance, le mécanicien demandera au client de repasser le lendemain, ainsi, il aura le loisir de démonter à l'aise et de détraquer d'une manière totale, le mécanisme de précision du moteur auxiliaire.

— Et le lendemain, le client reprendra son moteur non réparé ?

— Pire que cela, le lendemain le moteur sera plus dérégulé que jamais. Le client sera mécontent. Il dira que la marque ne vaut rien. Il se fera un détracteur du moteur, alors qu'il lui aurait suffi, au lieu d'aller chez son mécanicien habituel, de confier son vélomoteur à un spécialiste. Beaucoup de marques confient la vente de leurs moteurs à n'importe quel mécanicien. Dois-je vous dire que le moteur LUTZ n'est vendu et réparé que par des mécaniciens parfaitement au courant et familiarisés avec ce moteur spécial et que c'est là que réside le grand succès que s'est tallé le moteur LUTZ dans notre pays.

*Nous conseillons aux mécaniciens du vélo qui désirent s'adjoindre un moteur de marque éprouvée d'aller bavarder quelques instants avec M. A. E. GROSCOL, au*

**Stand LUTZ, n° 1030 - Palais 3.**

re. Poids 5 kg. — AVANTAGES MARQUANTS : Moteur fonctionnant sans équipement électrique, en auto-allumage dû à la compression. Celle-ci est variable par la variation du volume de la chambre de combustion et permet une accélération très graduée. Le bloc moteur est très réduit. Le vilebrequin repose sur trois paliers à billes. Un train réducteur 1 : 3. Les commandes se font par poignées tournantes. Carburant utilisé : pétrole ou gasoil. Peut être monté très rapidement sur n'importe quel vélo.

### LUTZ.

Pays d'origine : Allemagne. Construit par Lutz G.m.b.H., Braunschweig-Querum. Représenté en Belgique par la S. A. Westraco, boul. Brand Witlock, 155, Bruxelles. Stand 1030, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 49,6 cc. Deux temps. Alésage 40 mm. Course 39,5 mm. Puissance 1 CV. Régime du moteur 4.000 tours/minute. Piston plat. Carburateur Amal à injection directe. Volant magnétique Bosch. Montage à l'intérieur du cadre. Transmission par chaîne sur plateau monté sur moyeu. Réservoir fixé sur tube transversal. Commandes de carburateur, de décompresseur et d'embrayage au guidon. Consommation 1,25 litre aux 100 km. Mélange huile-essence 1 : 30. Débrayage par manette au guidon comprimant car câble Bowden 9 ressorts maintenant en place le cône d'embrayage. Vitesse 35 km. à l'heure. Poids 7 kg. — AVANTAGES MARQUANTS : Moteur muni d'un bon silencieux. Peut être monté sur tous vélos. Maniement très facile du moteur. La S. A. Westraco possède un réseau d'agents spécialisés.

### MOBYLETTE.

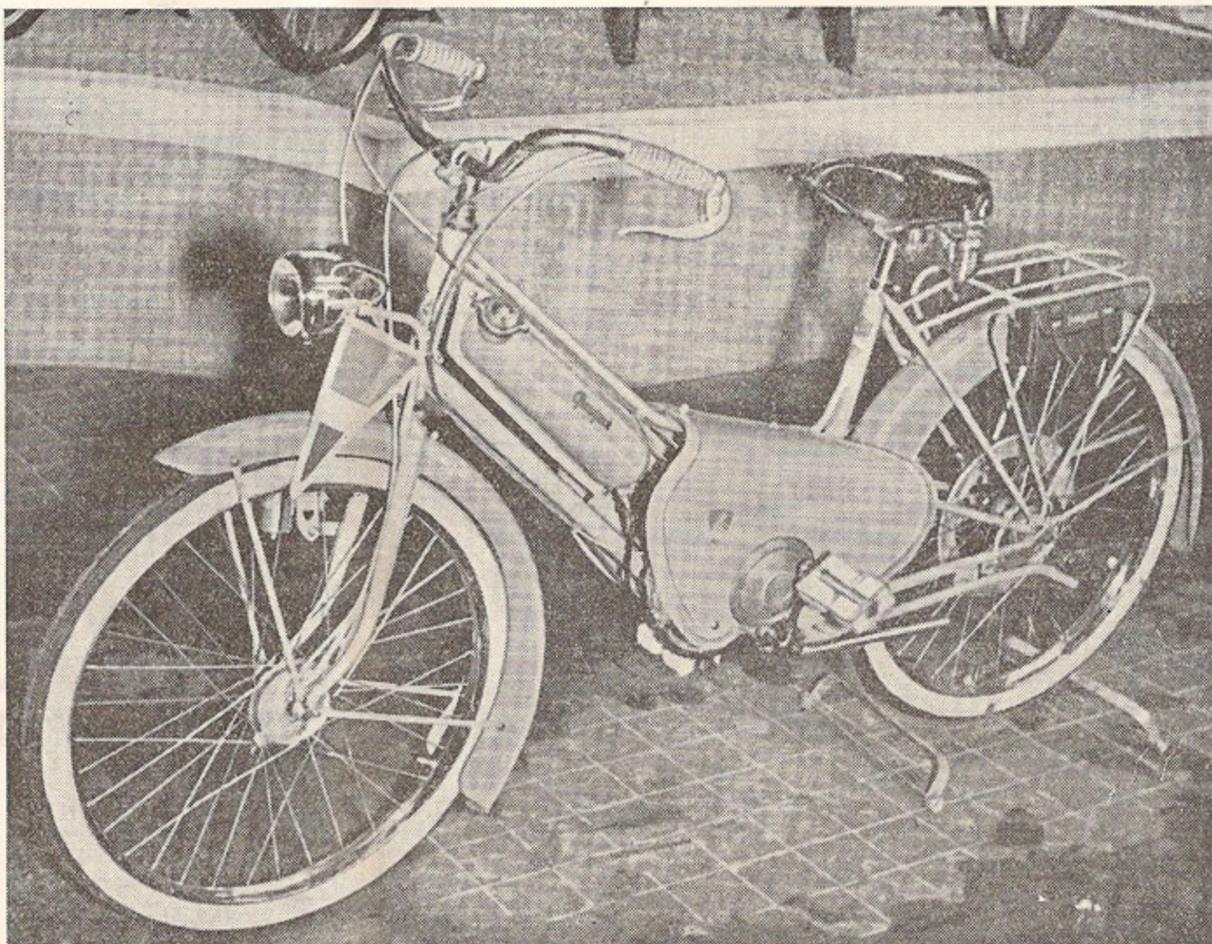
Pays d'origine : Belgique. Construit par les Ets. Duval, Anvers, sous licence Motobécané. Représenté en Belgique par les Ets. Duval, 33, rue Van Beers, Anvers. Stands 1068-70-72, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 49 cc. Deux temps. Alésage 30 mm. Course 41,8 mm. Puissance 0,7 CV. Régime du moteur 3.500 tours/minute. Piston à déflecteur. Carburateur Gurtner. Volant magnétique Novi. Montage dans le cadre. Transmission par courroie trapézoï-

## Est-ce la révélation du Salon du Cycle 1951 ?

### LE PUMA - PEUGEOT.

Equipé d'un moteur VAP 2 temps, 48 cc., cylindre incliné vers l'avant, le bloc-moteur, le cylindre et le pot d'échappement entièrement protégés par un carter de forme aérodynamique, laissant apparaître le volant magnétique et le carburateur, ainsi se présente le PUMA-PEUGEOT que nous voyons pour la première fois au Salon. Il est inutile de souligner les qualités du moteur VAP. Ce moteur est suffisamment connu et a fourni assez de preuves de ses qualités. Il possède un débrayage très maniable et d'un fonctionnement simple.

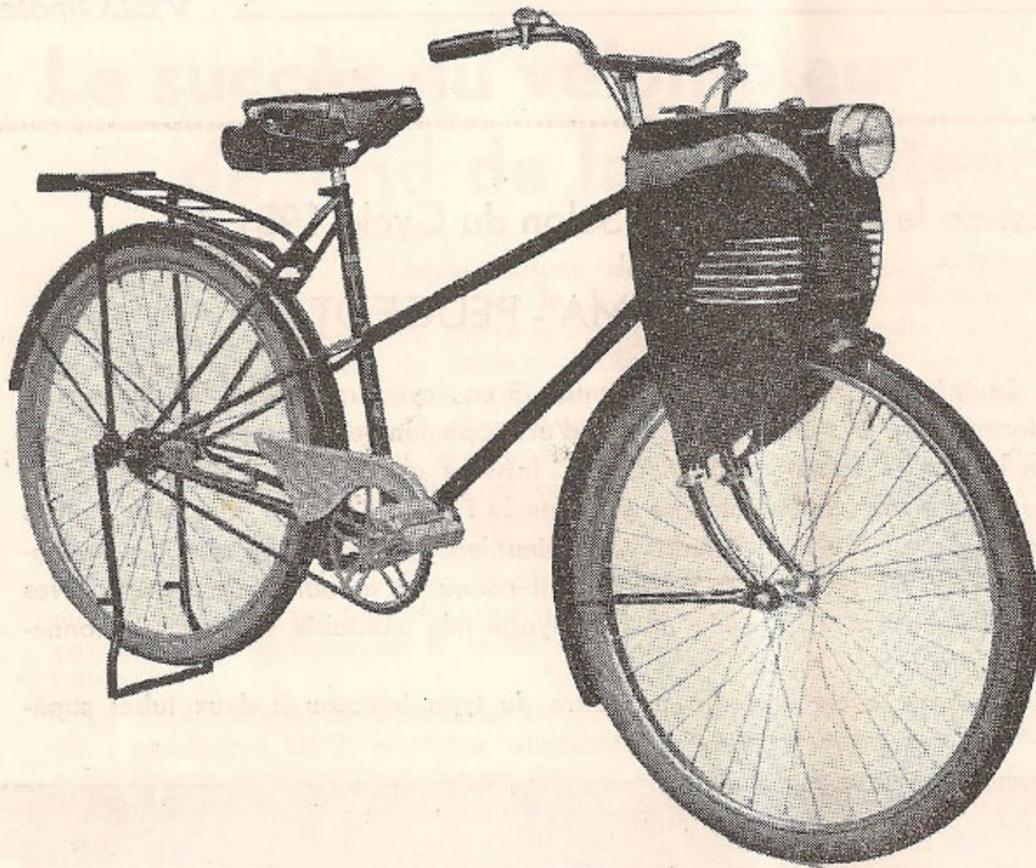
La partie cycle présente un cadre du type berceau à deux tubes supé-



rieurs, allant jusqu'aux pattes arrières et ayant donc une forme mixte. Un réservoir de 2,750 litres occupe l'emplacement délimité par la direction, le tube de pédalier-direction et les deux tubes du berceau supérieurs. Les jantes sont des Rigido 600 B. chromées, garnies de pneus renforcés de 600 X 50 B.

L'entraînement se fait par chaîne et du côté droit. Les freins avant et arrière sont des tambours avec poignées de commandes inversées. Les garde-boue sont du type à bavolets, très enveloppants. Un porte-bagages de forme large avec 2 sacoches, un éclairage par dynamo renforcée complète l'ensemble. Le guidon est muni de poignées tournantes combinées pour la commande du carburateur et du décompresseur.

La réalisation de ce vélomoteur est remarquable et possède une présentation très personnelle. Nous croyons que ce modèle retiendra beaucoup l'attention du public.



SALON DU CYCLE 1951  
Stand 1013

●  
VENEZ ADMIRER  
LE VELOMOTEUR  
VAN HAUWAERT - CYMOTA

La révélation du Salon.

49 cm<sup>3</sup>

NOUVEAU

SOLIDE

RAPIDE

**VAN HAUWAERT**

32, BOULEVARD BAUDOIN

Tél. 17.05.74

BRUXELLES

**SENSATIONNEL !**

L'AVENIR DU VELOMOTEUR **ASSURÉ**

LA VITESSE DANS LES COTES ACQUISE SANS EFFORT

GRACE AU

**surmultiplicateur A M A**

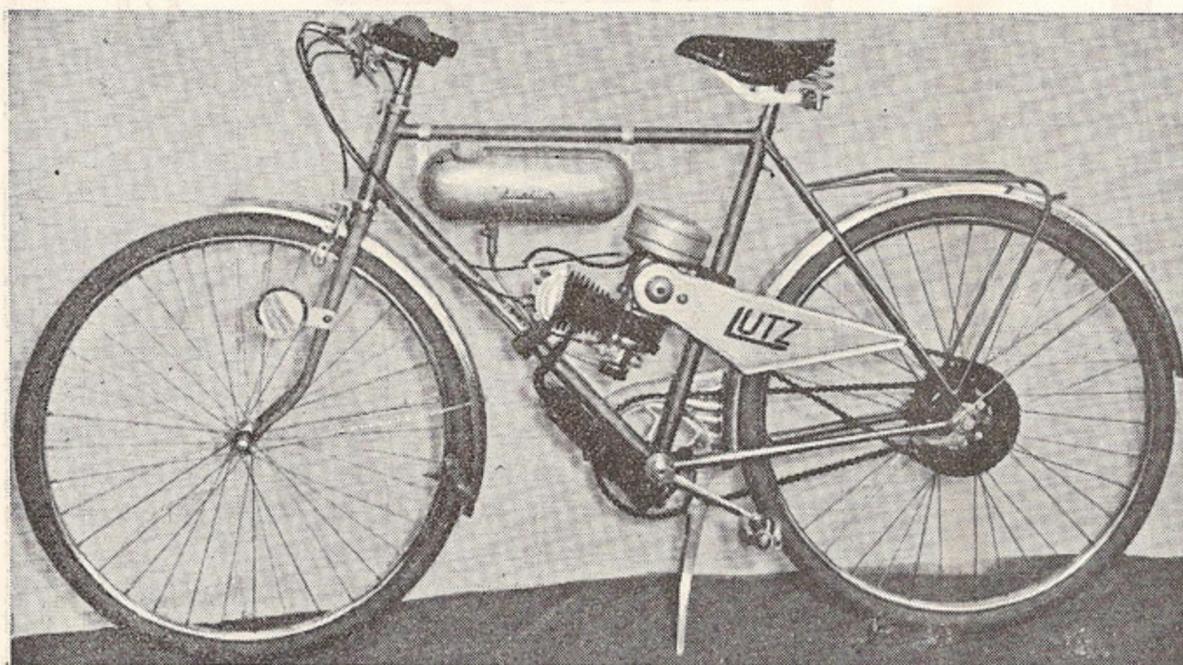
Breveté dans tous pays.



FAITES - NOUS LE PLAISIR DE L'ESSAYER S.V.P.

Renseignements : SOCIETE A.M.A., 92, rue Saint-Bernard, Bruxelles.

Stands 1199 - 1200 - 1201 — Palais 3.

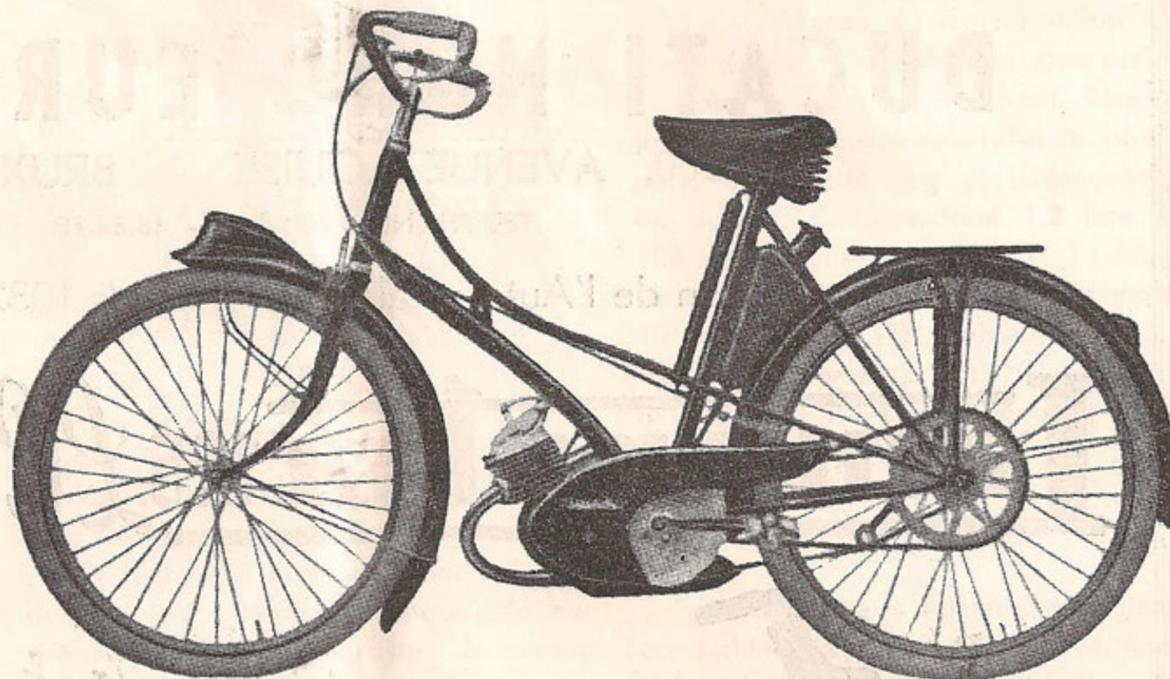


LE LUTZ.

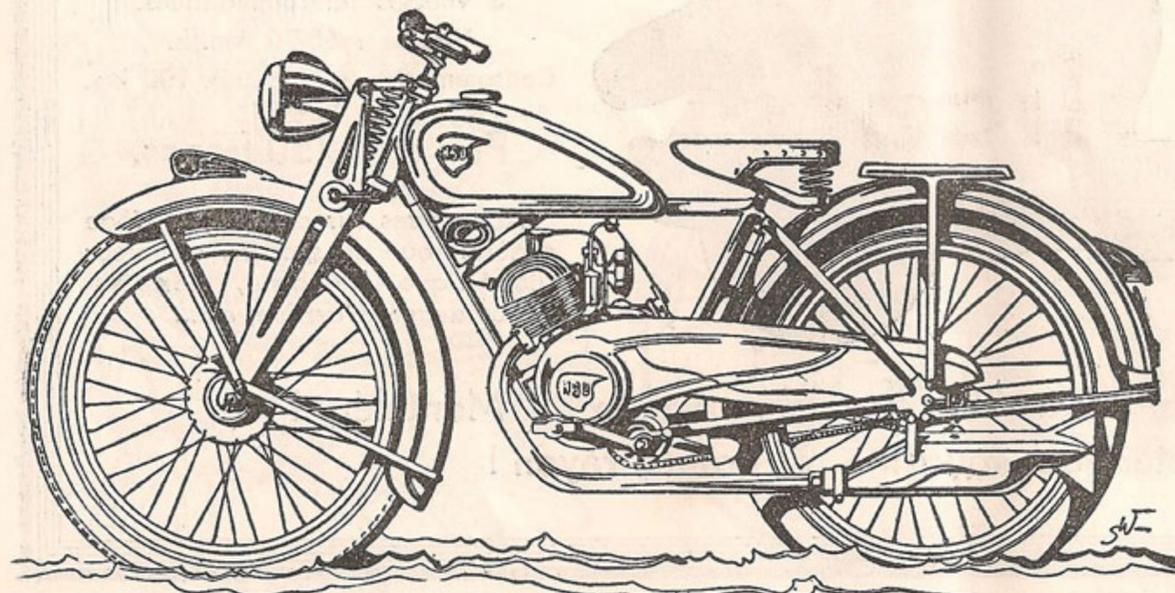
dale ; transmission secondaire par chaîne sur plateau moyeu arrière. Réservoir d'une contenance de 1,6 litre. Commandes du carburateur et du décompresseur par manette tournante unique au guidon. Consommation 1,2 litre aux 100 km. Débrayage par poignée au guidon. Vitesse 30 km. à l'heure. Poids 28 kg. complet. AVANTAGES MARQUANTS : Souplesse de la transmission grâce à la transmission primaire par courroie. N'existe qu'en vélos complets.

### MOSQUITO.

Pays d'origine : Italie. Construit par Et. Chapuis Frères, Paris, sous licence Meccanica Garelli, Milan. Représenté en Belgique par Ets. Emile Aerts, rue du Brabant, 174, Bruxelles. Stands 1188-1191, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 38 cc. Deux temps.



LE MOBYLETTE.



LE N.S.U.-QUICK.

Puissance 1 CV. Régime du moteur 4.200 tours/minute. Piston plat, balayage à contre courant. Carburateur Dellorto. Allumage par magnéto. Montage sous le pédalier. Transmission par train réducteur et galet strié sur pneu arrière. Réservoir de différents modèles. Commandes des gaz et décompresseur au guidon. Consommation 1,10 litre aux 100 km. Mélange huile-essence 1 : 13. Débrayage par levier. Vitesse 38 km. à l'heure. Poids du moteur : 7 kg. AVANTAGES MARQUANTS : Petit moteur de grande puissance. S'adapte facilement sur tous vélos. Pression d'adhérence réglée automatiquement. Bonne position du moteur sur le vélo. Bon silencieux.

### N.S.U.-QUICK.

Pays d'origine : Allemagne. Construit par N.S.U. Werke, Necharsulm. Représenté en Belgique par les Ets. Hollegecq, 48, rue Jennart, Bruxelles. Stands 1075-1076, Palais 3. Deux modèles : 1) Importation, sans vitesses ; 2) Fabrication belge, 2 vitesses. Cylindrée 98 cc. Deux temps. Alésage 49 mm. Course 52 mm. Compression 1 : 6. Puissance 3 CV. Régime du moteur 4.000 t./m. Piston à déflecteur. Carburateur Bing. Volant magnétique Bosch ou Noris. Montage dans cadre spécial.

« LAMBRETТА 125 C »

Motor-scooter type  
« SPORT ».

Moteur : 2 temps.

125 cc., 4,3 CV.

Transmission à cardan.

3 vitesses télécommandées.

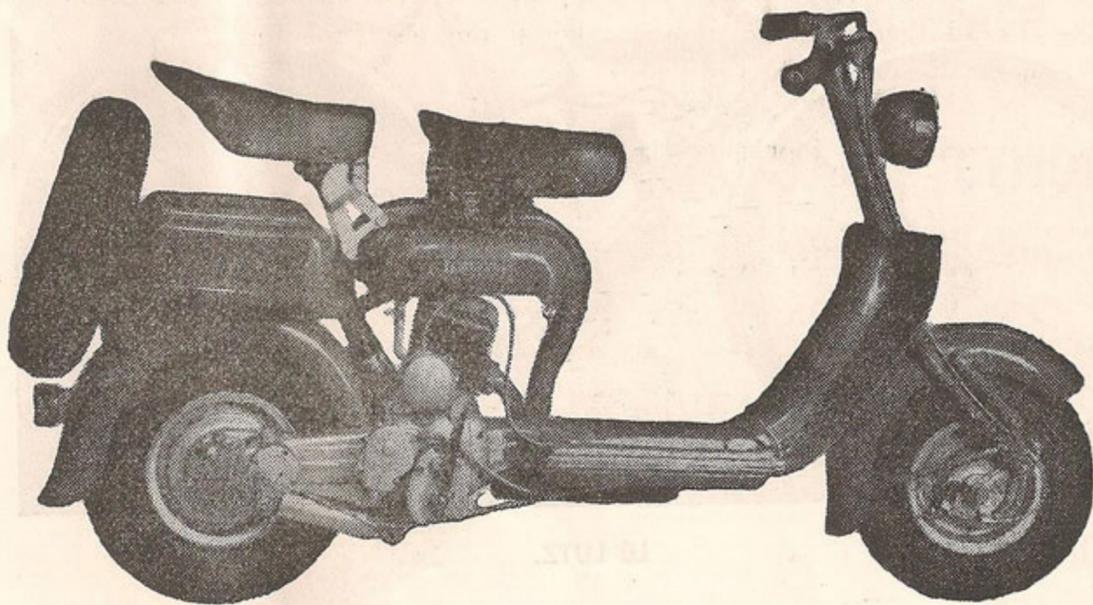
Vitesse : 65-70 km./h.

Consommation : 2 litres de mé-  
lange aux 100 km.

Prix : 15.950 francs.

Accessoires sur demande : siège  
arrière, roue de secours, compteur  
kilométrique, parebrise, porte-ba-  
gages, etc...

# Lambretta 125 C



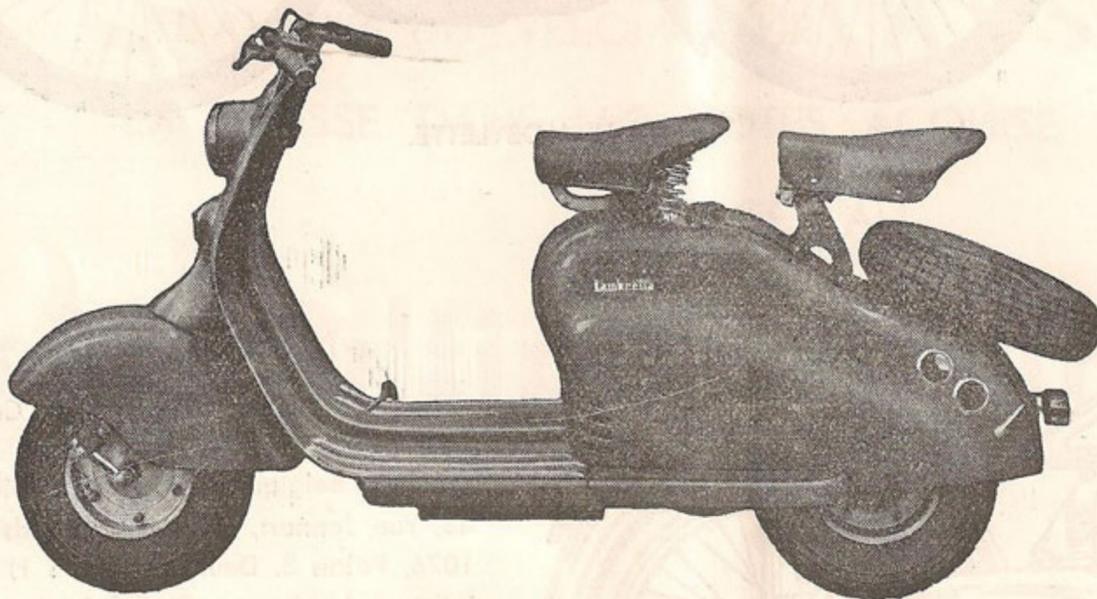
## DUCATI NORD EUROPE s. a.

200, AVENUE LOUISE — BRUXELLES

TELEPHONE : 48.84.34 - 48.84.72

Salon de l'Auto : Palais 3 -- stands 1032 et 1033.

# Lambretta 125 LC



« LAMBRETТА  
125 LC ».

Motor-scooter  
type « LUXE ».  
entièrement caréné.

Moteur : 2 temps.

125 cc., 4,3 CV.

Transmission à cardan.

3 vitesses télécommandées.

Vitesse : 65-70 km./h.

Consommation : 2 lit. aux 100 km.

Prix : 18.750 francs.

Accessoires sur demande : siège  
arrière, roue de secours, compteur  
kilométrique, parebrise, porte-ba-  
gages avant et arrière, etc...

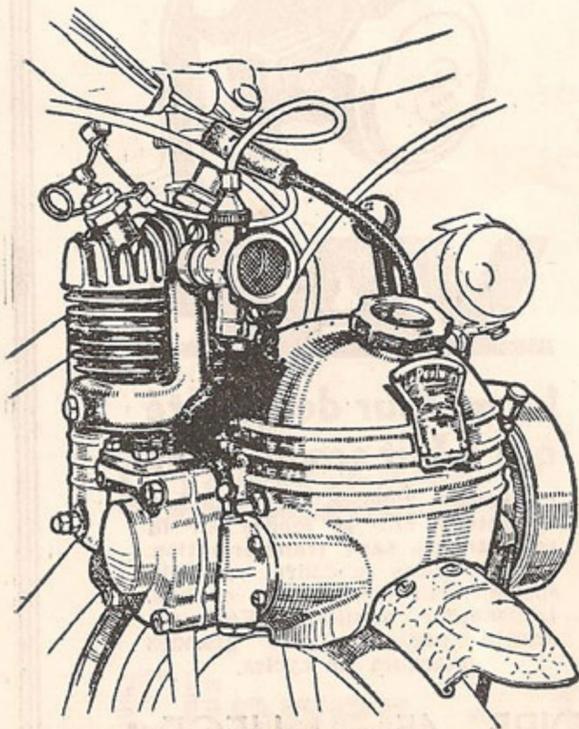
Le scooter qui a battu 30 records mondiaux à Monthléry !

Le scooter de tourisme à grand rayon !

Transmission par chaîne. Boîte de 2 vitesses. Réservoir d'une contenance de 9,5 litres. Commandes au guidon. Consommation : 1,9 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 25. Débrayage à disques multiples. Vitesse 60 km. à l'heure. Poids complet 63 kg. — **AVANTAGES MARQUANTS** : Ce vélomoteur représente ce qui se fait de mieux dans le genre de vélos motorisés. Il n'existe qu'en modèles complets, avec ou sans boîte de vitesse, incorporée dans le moteur. La roue arrière est équipée d'un puissant frein à mâchoires intérieures. Le démarrage se fait par pédalage.

### POULAIN.

Pays d'origine : France. Construit par les Ets. Alumintz, Levallois-Perret. 2 modèles : standard et luxe. Cylindrée 49 cc. 22 temps. Alésage 40 mm. Course 39,6 mm. Compression 1 : 5,5. Puissance 0,9 CV. Régime du moteur 3.500 t./m. Piston à déflecteur. Carburateur Kénith. Volant magnétique. Montage sur la fourche. Transmission directe par galet de corindon. Réservoir incorporé dans le bloc moteur. Commande du carburateur et du décompresseur au guidon. Consommation 1 litre 250 aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 20. Débrayage par levier. Vitesse 35 km. à l'heure. Poids 6,5 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Piston en alliage B.H.B. Bielle en acier chrome-nickel. Embiellage sur roulements à galets. Vilebre-

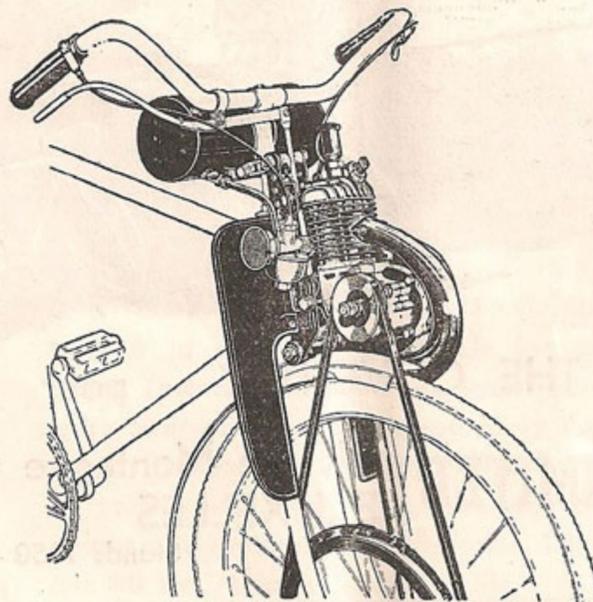


LE POULAIN.

quin sur 4 roulements à billes. Le moteur est muni d'un graisseur Stauffer pour graissage du roulement blindé. Pot d'échappement très silencieux. Etanchéité du carter par joint Houghton.

### REX.

Pays d'origine : Allemagne. Construit sous licence par N. V. Niemotors, Daniel Stalpertstraat, 35-41, Amsterdam. Un modèle. Cylindrée 31 cc. Deux temps. Alésage 35 mm. Course 32 mm. Compression



LE REX.

1 : 5,6. Puissance 0,6 CV. Régime du moteur 3.500 t./m. Piston plat. Carburateur Bing. Volant magnétique Bosch. Montage sur la fourche. Transmission par train réducteur par courroie trapézoïdale sur grande poulie fixée aux rayons de la roue avant. Réservoir fixé au guidon, contenance 1,75 litre. Commandes du carburateur,

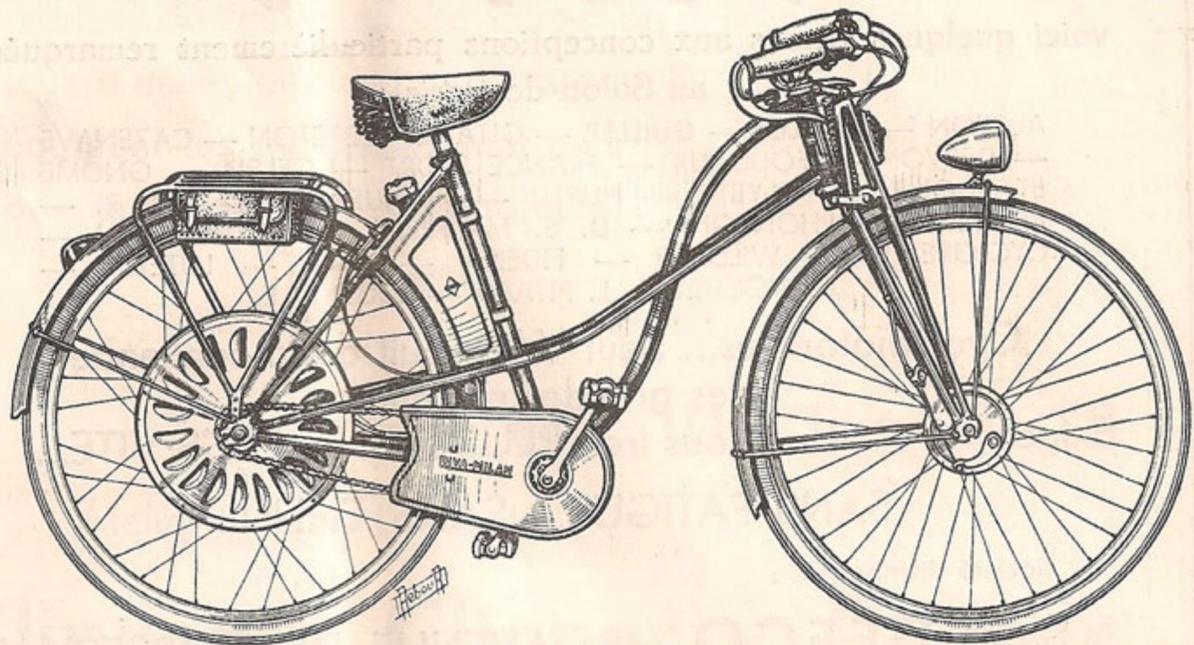
du décompresseur et du débrayage au guidon. Consommation 1,5 litre aux 100 km. Débrayage par système spécial, débrayant la poulie du moteur. Vitesse 25 km. à l'heure. Poids y compris le réservoir : 5,5 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Outre une construction très soignée, l'emploi de matériaux de première qualité, ce moteur possède son principal avantage dans la transmission souple de sa courroie.

### RIVA-MILAN.

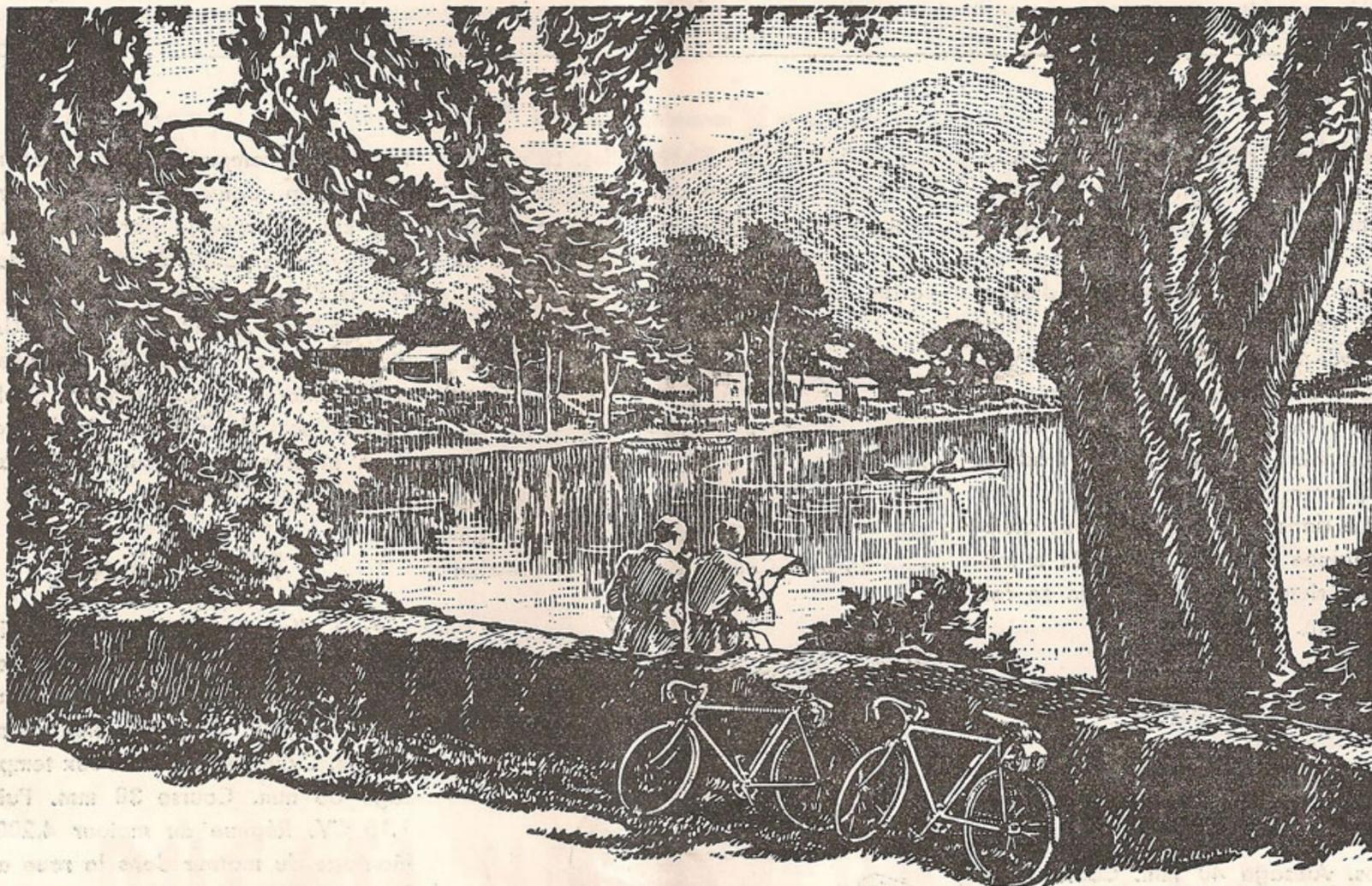
Pays d'origine : Italie. Construit sous licence par la Société Centrale de Constructions Mécaniques, 14-16-18, rue de Madrid, Vichy. Deux modèles : standard et luxe. Cylindrée 38 cc. Deux temps. Alésage 36 mm. Course 38 mm. Puissance 1,15 CV. Régime du moteur 4.200 t./m. Montage du moteur dans la roue arrière, le moteur constituant le moyeu. Réservoir monté entre la roue arrière et le tube de selle. Commande gaz et décompresseur au guidon. Consommation 1,2 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 20. Vitesse 40 km. à l'heure. Poids du moteur 10 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Le vélomoteur constitue un bel ensemble, avec fourche télescopique pour le modèle luxe.

### SACHS.

Pays d'origine : Allemagne. Construit par Fichtel & Sachs, Schweinfurt-M. Représenté en Belgique par les Ets. Théo Raeker et Cie, 124. chaussée de Haecht, Bru-



LE RIVA-MILAN.



Chaînes RENOLD ET « THE COVENTRY » pour vélos et vélomoteurs.

**RENOLD CHAINS LIMITED**

31, rue Montagne aux Herbes Potagères  
BRUXELLES — Tél. 18.18.68

Stands 1150 - 1151 - Palais 3.

**VAP... encore VAP... toujours VAP...**

Parmi la multitude des constructeurs équipant leurs cyclomoteurs  
avec

**VAP 4**

voici quelques firmes aux conceptions particulièrement remarquées  
au Salon de Paris :

ALCYON — ANIELLA — GUILLER — GITANE — BRETON — CAZENAVE  
— DREVON — FOUCAUX — FRANCE SPORT — GELEM — GNOME  
ET RHONE — HELYETT — HURTU — MANUFRAANCE — M. R. —  
PEUGEOT — RHONSON — D. S. MALTERRE — J. THOMANN —  
CYCLOLETTE — WILLIAM — FIDELIA — H. B. — LUTETIA —  
C. MOCHET — L. PITARD — VELOSTYLE.

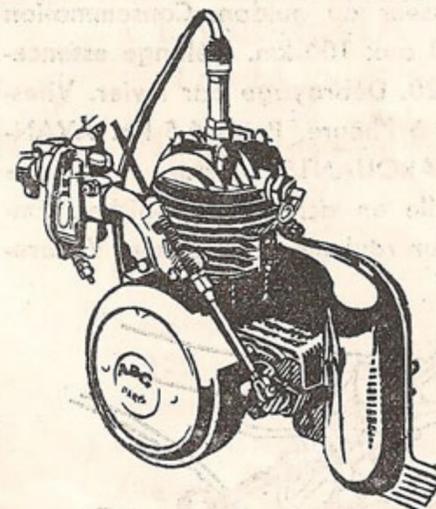
Cyclomotoristes... Seul VAP jouit de la confiance  
des grandes marques.  
Exigez VAP 4... Vous irez PLUS LOIN... PLUS VITE...

**SANS FATIGUE... SANS ENNUI..**

Société distributrice :

**S. A. DEFCO** 45, AVENUE DE L'OBSERVATOIRE, 45 — LIEGE

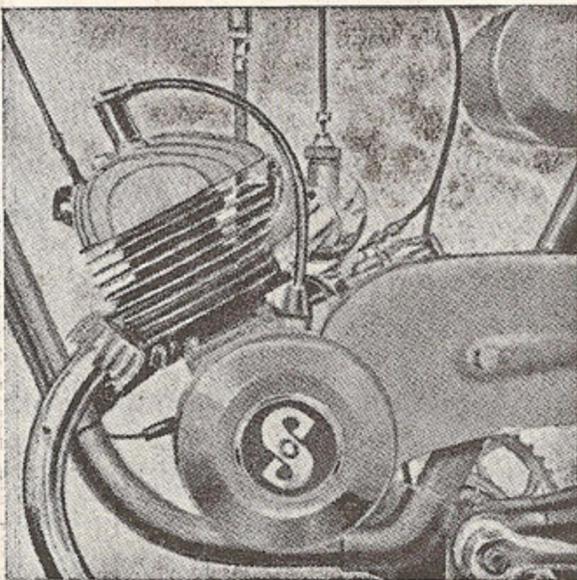
Salon du Cycle — Palais 3 — Stand 1051.



**VAP**

**Le moteur de qualité  
qui a fait ses preuves**

Puissant, robuste, économique,  
le moteur VAP se monte sur la  
roue arrière sans transformation  
ou bien dans le cadre, sur vélo  
spécialement conçu dans ce but.  
Le moteur auxiliaire VAP est  
adopté par les plus grandes  
marques de cycles.



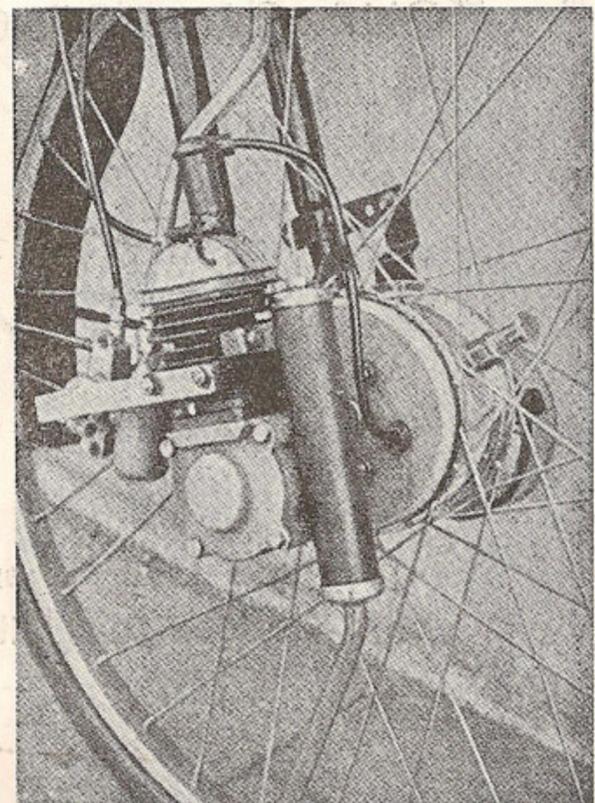
LE SACHS.

xelles. Stands 1131-1134. Palais 3. Modèle 1951. Cylindrée 98 cc. Deux temps. Alésage 48 mm. Course 54 mm. Taux de compression 1 : 6. Puissance 3 CV. Régime du moteur 4.000 t./m. Piston plat, balayage par turbulence brevetée. Carburateur à boisseau Fichtel & Sachs. Volant magnétique Bosch. Montage dans cadre spécial. Transmission par chaîne. Boîte de vitesses formant bloc avec le moteur, 2 vitesses et point mort, par commande au guidon. Réservoir monté dans le cadre.

Commandes du carburateur, du décompresseur, des vitesses et du débrayage au guidon. Consommation 1,5 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 25. Débrayage à 2 disques de grande dimension garni de pastilles liège. Vitesse 60 km. à l'heure. Poids 12 kg. AVANTAGES MARQUANTS : Moteur extrêmement robuste, muni d'une bonne boîte de vitesses et d'un embrayage très doux. Equipe de nombreuses marques de vélomoteurs.

SINAMEC.

Pays d'origine : Pays-Bas. Construit par les Usines Mechanica, à Delft. Représenté par la Société EMTA, Overtoom, 385, Amsterdam. Un modèle. Cylindrée 34 cc. Deux temps. Alésage 36 mm. Course 32 mm. Puissance 0,5 CV. Régime du moteur 4.000 t./m. Piston à défecteur. Carburateur Weber. Volant magnétique Novi. Montage à la place du moyeu de la roue avant. Le moyeu constitue le train réducteur. Réservoir placé au-dessus de la roue avant, contenance 1,6 litre. Commandes de carburateur et de décompresseur par poignées tournantes. Consommation 1 litre aux 80 km. Mélange essence-huile 1 : 20.



LE SINAMEC.

Débrayage du moteur par goupille tirée. Vitesse 25 km. à l'heure. AVANTAGES MARQUANTS : Moteur de très petit volume et de bon rendement. Sa simplicité lui donne un prix de vente très intéressant.

**CLIPPER - CLIPPER - CLIPPER**

Ses moyeux à roue libre et à frein ;

ses séries de cuvettes de direction ;  
ses jeux d'accès et cuvettes de braquet,  
équipent les meilleures marques  
de tandems et vélomoteurs.

Qualité

Prix intéressants

Ateliers Poulet, Herstal

**Clipper - Clipper - Clipper - Clipper**

Pour donner entière satisfaction

UN

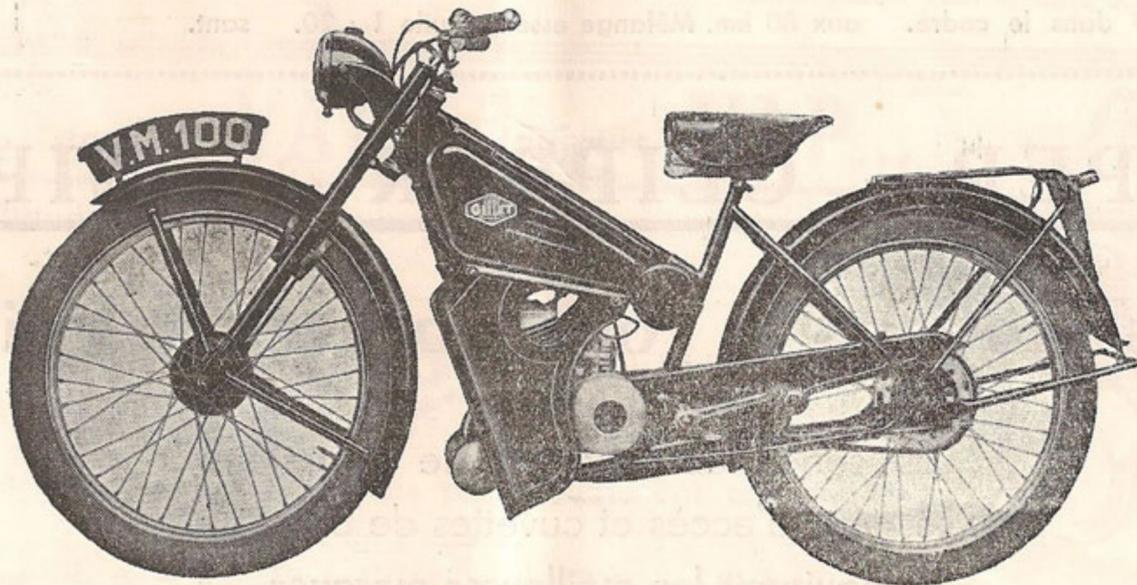
# Velomoteur

DOIT ETRE CONSTRUIT  
POUR LES ROUTES BELGES

par une firme ayant une longue expérience de la moto, en général,  
de l'engin utilitaire et du moteur 2 temps, en particulier.

# GILLET

Bloc moteur 100 cc. — 2 vitesses, commande au guidon — Volant Bosch —  
Equipement électrique — Fourche télescopique — Selle moto — Pneus moto  
Larges garde-boue — Tôles de protection.



Toutes les côtes sans pédaler.

ROBUSTESSE — TENUE DE ROUTE — CONFORT

CADRE HOMME

CADRE MIXTE

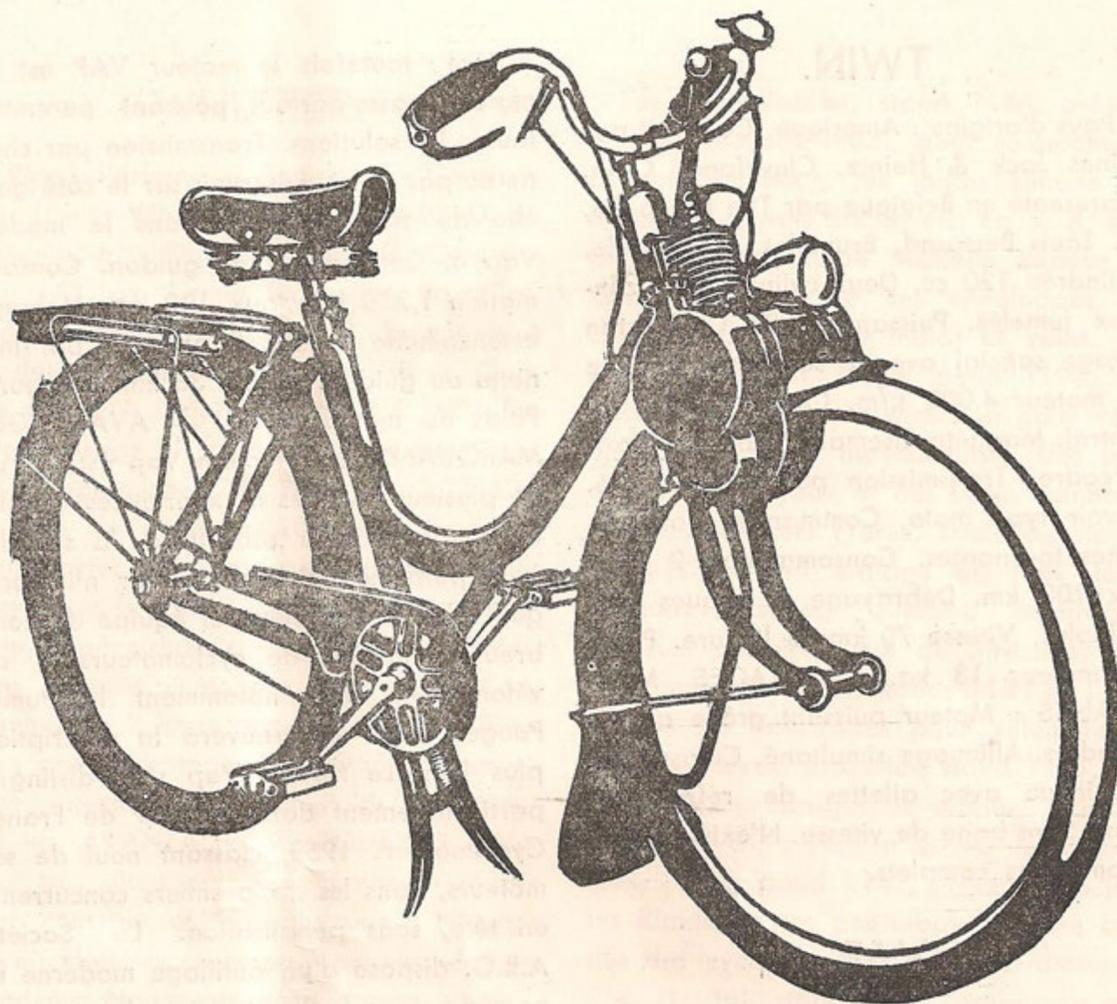
**9.500 francs.**

Assurez-vous la représentation du GILLET SALON DE BRUXELLES, Stands 1025-6-7-8, Palais 3.

S. A. ATELIERS GILLET — HERSTAL

## SOLEX.

Pays d'origine : France. Construit sous licence par les Usines Van der Heem, N. V., La Haye et Kroon. Représenté en Belgique par la S. A. Stokvis en Zonen, 3, Heiman Dullaertplein, Rotterdam. Stands 1045-46-47, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 45 cc. Deux temps. Alésage 38 mm. Course 40 mm. Puissance 0,4 CV. Régime du moteur 2.000 t./m. Piston à défecteur. Carburateur spécial Solex. Volant magnétique spécial Solex. Montage sur la fourche. Entraînement par galet carborundum sur pneu avant. Réservoir incorporé de 1 litre. Commande du carburateur et du décompresseur au guidon. Consommation 1 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 6 : 94. Débrayage par basculement du moteur. Vitesse 25 km. Poids du vélo complet : 25 kg. (Moteur : 7 kg.). **AVANTAGES MARQUANTS :** Le moteur le plus simple et le plus répandu, dont la vitesse est limitée par les constructeurs. Dispose d'une vaste organisation de vente et d'entretien. N'existe qu'en vélos complets, le tout formant un ensemble élégant et la structure vélo étant en elle-même remarquable. Le carburateur, créa-



tion des Usines Solex dont l'expérience est connue, est d'un type tout à fait spé-

cial. Une seule commande permet de passer de 0 à 25 km. à l'heure.

## Pas de succès sans une parfaite organisation !

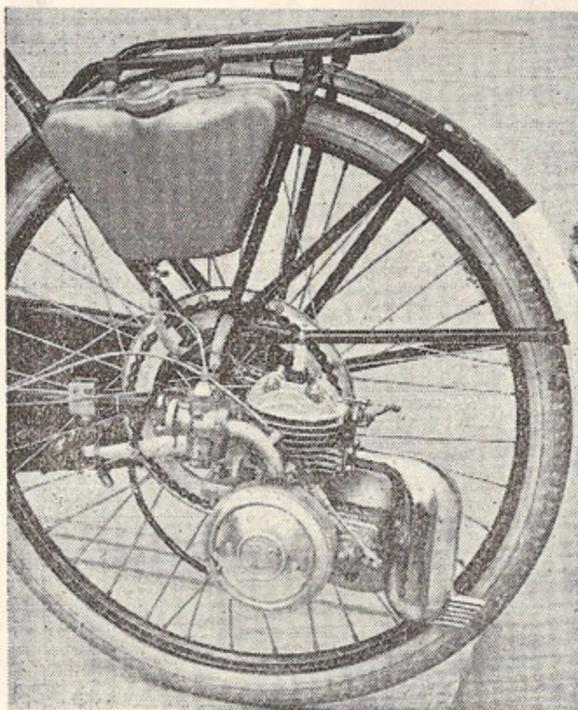
VOICI LES PREMIERES STATIONS SERVICE <b>SOLEX</b>		
<p><b>Solex Service Station EVERAERT</b> Gentsestraat, 6, AALST.</p>	<p><b>Solex Service Station ULENS</b> Av. des Alliés, 29, CHARLEROI</p>	<p><b>Solex Service Station KINDEKENS</b> Burgemeesterstraat, 25, LEUVEN</p>
<p><b>Solex Service Station AUTOMOTO</b> Mechelsesteenweg, 91, ANTWERPEN</p>	<p><b>Solex Service Station MERKS</b> Statiestraat, 150, ESSEN</p>	<p><b>Solex Service Station DE PUNDER</b> Onder de Toren, 11, MECHELEN</p>
<p>1) <b>Solex Service-Station LEMONNIER</b> Bd. M. Lemonnier, 121-133, BRUXELLES</p>	<p><b>Solex Service Station VAN HUFFEL</b> Koophandelsplaats, GENT</p>	<p><b>Solex Service Station NUBOURG</b> Rue Godefroid, 60, NAMUR</p>
<p>2) <b>Solex Service-Station DAILLY</b> Chaussée de Louvain, 510, BRUXELLES</p>	<p><b>Solex Service Station DOUTREPONT</b> Guido Gezellelaan, 7, HASSELT</p>	<p><b>Solex Service Station LAROYE</b> Adolf Buylstraat, 27, OOSTENDE</p>
<p>3) <b>Solex Service-Station LOUISE</b> Rue Veydt, 15, BRUXELLES</p>	<p><b>Solex Service Station LINGIER</b> Zoutelaan, 19, ZOUTE-AAN-ZEE</p>	

## TWIN.

Pays d'origine : Amérique. Construit par Usines Jack & Heintz, Cleveland, Ohio. Représenté en Belgique par The Bravo Co, av. Louis Bertrand, Bruxelles. Un modèle. Cylindrée 120 cc. Deux cylindres horizontaux jumelés. Puissance 3,25 CV. Piston alliage spécial avec 2 segments. Régime du moteur 4.000 t./m. Carburateur à jet central. Magnéto Eisemann. Montage dans le cadre. Transmission par courroie. Réservoir type moto. Commandes par poignées tournantes. Consommation 2 litres aux 100 km. Débrayage à disques secs multiples. Vitesse 70 km. à l'heure. Poids du moteur 13 kg. **AVANTAGES MARQUANTS** : Moteur puissant grâce aux 2 cylindres. Allumage simultané. Culasses en aluminium avec ailettes de refroidissement. Sans boîte de vitesse. N'existe qu'en vélomoteurs complets.

## VAP.

Pays d'origine : France. Construit par la Société A.B.G., 3, Impasse Thoréton, Paris (XVme). Représenté en Belgique par la S. A. DEFCO, 45, avenue de l'Observatoire, Liège. Stand 1051, Palais 3. Un modèle VAP 4. Cylindrée 48 cc. Deux temps. Alésage 40 mm. Course 38 mm. Puissance 1 CV. Régime du moteur 4.000 t./m. Piston à défecteur. Carburateur spécial A.B.G. Volant magnétique A.B.G. à haut rendement. Montage sur l'axe de la roue

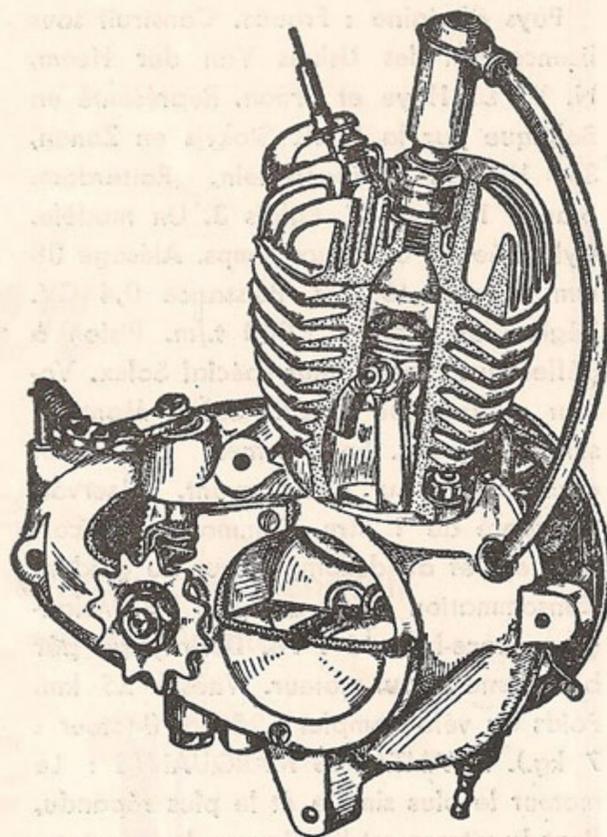


LE VAP.

arrière ; toutefois le moteur VAP est un moteur passe-partout pouvant permettre toutes les solutions. Transmission par chaîne ou par galet. Réservoir sur le côté gauche du porte-bagages dans le modèle Vap 4. Commandes au guidon. Consommation 1,250 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 20. Débrayage par manette au guidon. Vitesse 38 km. à l'heure. Poids du moteur 9 kg. — **AVANTAGES MARQUANTS** : Le moteur Vap est le fruit de plusieurs années d'expériences et allie la simplicité à la robustesse, la sécurité à la puissance. Il s'adapte sur n'importe quel type de bicyclette et équipe de nombreuses marques de cyclomoteurs et de vélomoteurs, dont notamment le Puma-Peugeot dont on trouvera la description plus loin. Le moteur Vap s'est distingué particulièrement dans le Tour de France Cyclomoteurs 1950, classant neuf de ses moteurs, dans les dix premiers concurrents en tête, sans pénalisation. La Société A.B.G. dispose d'un outillage moderne et possède dans la construction des moteurs auxiliaires pour bicyclettes une très grande spécialisation. Le VAP 4 à transmission par chaîne possède de nombreux avantages dont notamment un fonctionnement silencieux parfait. C'est réellement un moteur auxiliaire pour vélos, dont 60.000 exemplaires circulent en France.

## VICTORIA.

Pays d'origine : Allemagne. Construit par Victoria-Werke. Représenté en Belgique par la S. A. Side Motor Cy, 29, rue Jean Robie, Bruxelles. Stand 1203, Palais 3. Un modèle. Cylindrée 38 cc. Deux temps. Alésage 35 mm. Course 40 mm. Puissance 1 CV. Régime du moteur 5.000 t./m. Piston à défecteur. Carburateur sans flotteur, avec volet choke. Volant magnétique. Montage du côté gauche du porte-bagages fourni avec le moteur. Transmission par chaîne sur roue dentée montée sur moyeu de la roue arrière. Réservoir sous le porte-bagages, contenant 2,7 litres. Boîte 2 vitesses et point mort, commandées au guidon par poignée à cran d'arrêt. Consommation 1,5 litre aux 100 km. Mélange huile-essence 1 : 25. Débrayage par poignée de vitesses. Commande du carburateur par poignée tournante. Vitesse 30 km. à l'heure. Poids

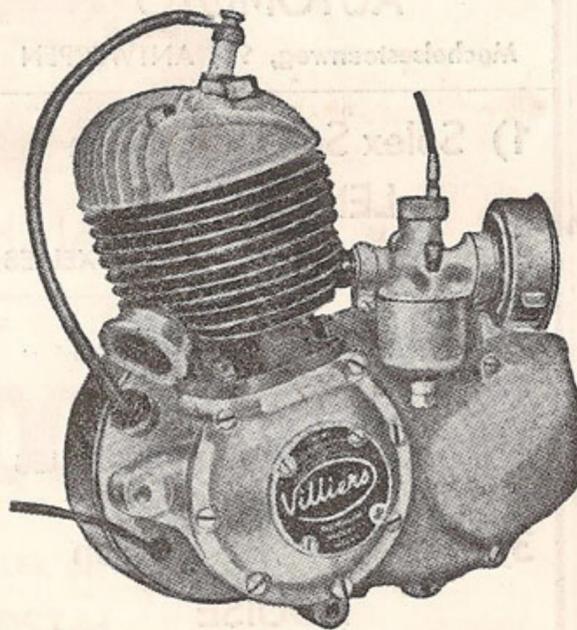


LE VICTORIA.

9,5 kg. complet. — **AVANTAGES MARQUANTS** : Très bon moteur avec boîte de 2 vitesses et point mort, malgré la légèreté de l'ensemble. Peut être monté rapidement sur n'importe quel vélo et existe également en vélos complets. Transmission par chaîne silencieuse. Présentation esthétique du moteur. Grande facilité de commande.

## VILLIERS.

Pays d'origine : Grande-Bretagne. Construit par The Villiers Engineering Co Ltd.,

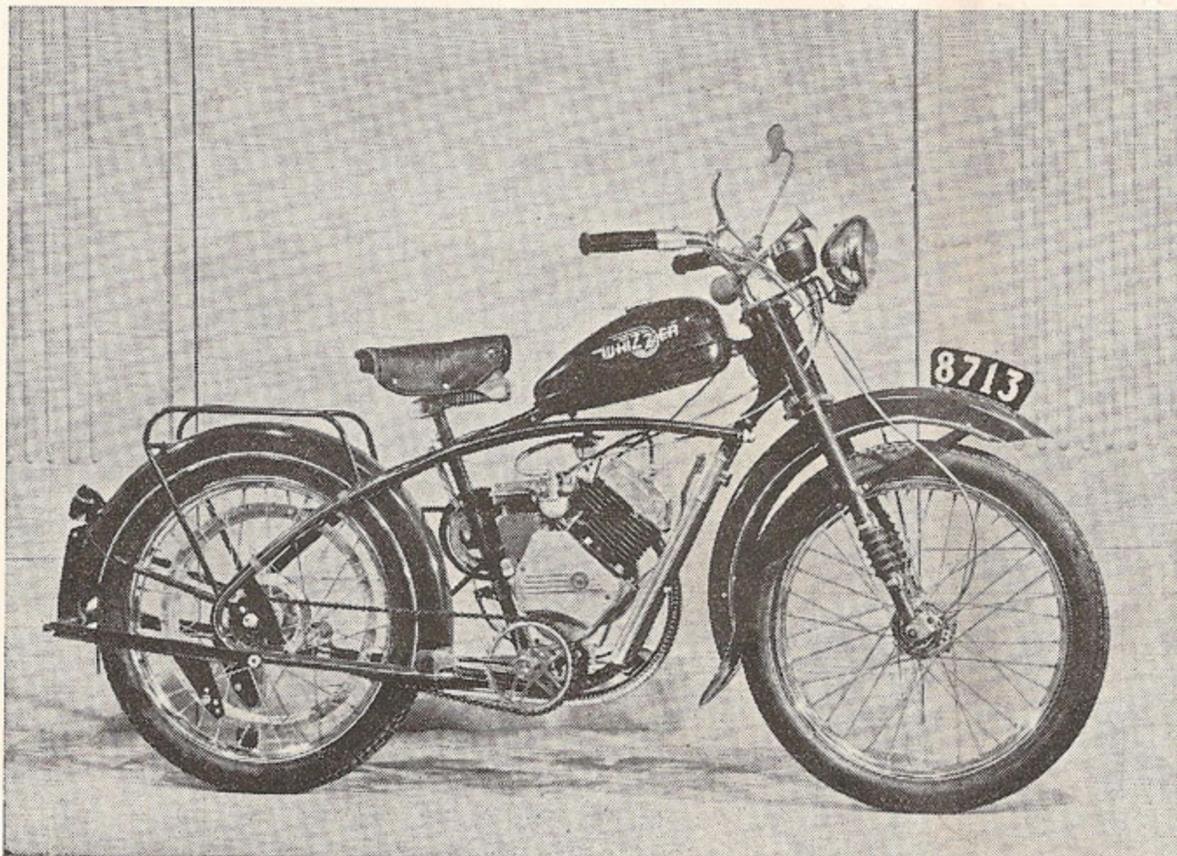


LE VILLIERS.

Wolverhampton. Représenté en Belgique par M. Mongé, rue des Combattants, 26, La Hulpe. Stands 1118-19. Palais 3. Un modèle Mk. 2.F. Cylindrée 98 cc. Deux temps. Alésage 47 mm. Course 57 mm. Puissance 2 CV. Régime du moteur 3.750 t./m. Piston plat. Carburateur Villiers Junior. Volant magnétique Villiers. Montage dans le cadre. Transmission par chaîne. Boîte de vitesse 17 et 42 dents. Réservoir suivant modèle. Commandes au guidon. Consommation 1,5 litre aux 100 km. Mélange essence-huile 1 : 16. Débrayage par disque à liège. Vitesse 50 km. à l'heure. Poids 17 kg. AVANTAGES MARQUANTS : Piston en aluminium, roulements à billes du vilebrequin et roulements à galets de l'embellage. Moteur équipant de nombreux vélomoteurs belges : Socovel, Francis-Barnett, New-Hudson, etc...

## WHIZZER.

Pays d'origine : Amérique. Construit par Usines Whizzer, à Cessange (G.-D. de Luxembourg). Représenté par M. Cœurderoi, 148, av. Firmin Lecharlier, Bruxelles. Stands 1066-1068, Palais 3. Existe en 4 modèles complets. Cylindrée 138 cc. Quatre temps. A soupapes latérales. Un cylindre. Alésage 57 mm. Course 54 mm. Taux de compression 6,75. Puissance 3,75 CV. Régime du moteur 4.200 t./m. Carburateur Carter. Allumage par magnéto. Montage dans le cadre. Transmission par courroie trapézoïdale à crans d'acier. Réservoir moto. Commandes au guidon. Consommation 2 litres aux 100 km. Lubrification par barbotage. Débrayage automatique. Vitesse 7 à 70 km. Poids du moteur 18 kg. AVANTAGES MARQUANTS : Moteur très silencieux, à transmission souple par courroie câblée à crans. N'existe qu'en modèles complets, hommes, dames, tandems. Nombreux distributeurs.



LE WHIZZER.

## LES ACCESSOIRES.

Parmi les firmes qui présentent d'excellents accessoires, nous relevons spécialement la S. A. Ardex, Stand 1149, avec ses garde-chaîne, garde-boue, jantes, attaches, etc., Sports Comptoir, stand 1129,

tout l'équipement de cuir et toile, les Ets. De Vos, stand 1141, avec des avertisseurs, phares, pompes, selles. Les Ets. Van Varenberg, stand 1203, tous accessoires pour vélos et vélomoteurs, la Fabrique Tchèque d'Armes, stand 1123, chaînes, moyeux, pédales, etc...

Les Ets. Watelet, stand 1146, présentent les moyeux Idéal, pour vélomoteurs, à frein tambour, les jantes Limone en dural, les rayons Stella, etc. La S. A. Belge du Pneumatique Michelin expose la série complète de ses enveloppes et chambre à air pour motos et vélos. Les Ateliers Gamain, Liège, stand 1193, exposent des séries de direction pour vélomoteurs, à écrou indesserrable, des braquets, des moyeux et des freins tambour. Les Ets. Donckers Frères, Bruxelles, stands 1120-1121, font étalage de tous leurs produits : selles, guidons, éclairages, moyeux, pédales, jeux de direction, etc.

Acemcy, Bruxelles, stands 1185 et 1186, expose ses éclairages pour vélomoteurs. Les Ets. Fiévez, Bruxelles, stand 1181, exposent les éclairages, le support Inca, les ampoules Liky, etc. La S. A. Jenatzy-Leleux, Liège, stand 1142, présente ses jantes Rigida et ses pneus-boyaux bien connus des cyclistes. Les Ateliers Gramme et Cie, Herstal, stand 1127, présentent des boîtes excentriques et jeux de braquet spéciaux pour vélomoteurs, ainsi que divers autres accessoires de qualité. Les Ateliers Discry, Herstal, stand, 1176, sont spécialisés dans les manivelles, les roues dentées et les pignons fixes.

Willocq Bottin, Bruxelles, stands 1147-1148, possède une gamme très étendue de divers éclairages pour vélomoteurs. La S. A. Métal Autogène, Liège, stands 1170 et 1171, expose des jantes et garde-boue spéciaux pour vélomoteurs. Les Ets. de Marneffe, Boitsfort, stand 1160, présentent, en dehors de plusieurs accessoires, des guidons spéciaux pour vélomoteurs.

La Société A.M.A., Bruxelles, stands 1199-1200-1201, invite les visiteurs à voir le surmultiplicateur AMA, dont nous avons parlé dans notre dernier numéro et qui est une révélation. Englebert, Liège, stands 1206-1207-1208 et 1209, présente la gamme complète de ses pneus vélos et motos.

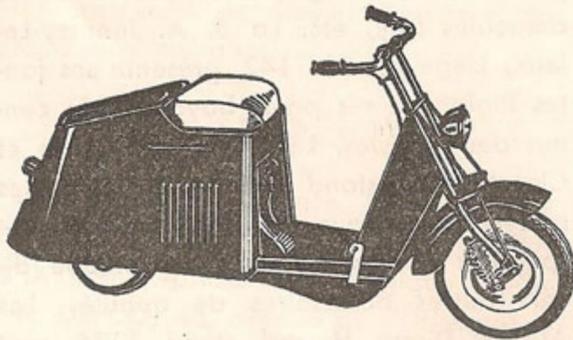
Renold Chains, Bruxelles, stands 1150-1151, expose ses excellentes chaînes, Miller, Bruxelles, stands 1189-1190, ses éclairages, Raeker, Bruxelles, stands 1131-1132-1122-1134, toute la gamme des produits Torpédo, les Ets. de Brier, Bruxelles, stands 1123-1124, un assortiment complet des bons accessoires qu'ils représentent.

M. Leemans, Bruxelles, stand 1155, expose tout le nécessaire de l'équipement du vélomotoriste.

# Les Scooters

## BELGIAN CUSHMAN.

La construction de scooters a été entreprise par les Ateliers de Fontaine-l'Évêque. Stand 1081, Palais 3. C'est le moteur américain Cushman 4 temps à régime lent, à soupapes latérales, sièges de soupapes rapportées, d'une cylindrée de 295 cc., d'une puissance de 5 CV., qui équipe le scooter Cushman. Il existe en deux modèles, le premier sans boîte de



LE BELGIAN CUSHMAN.

vitesse pour un passager et le second à deux vitesses pour deux passagers. Le régime du moteur est de 3.000 t./m. L'allumage est assuré par volant magnétique. La compression est de 5,9 : 1. Le refroidissement par turbine à air. Le graissage est fait par barbotage. L'embrayage est entièrement automatique par la commande de l'accélérateur. En effet, sous l'action de l'accélération du moteur, la force centrifuge agit sur des segments placés au bout du vilebrequin qui embrayent. Il s'agit donc d'un scooter dont la conduite est extrêmement aisée. La vitesse atteinte par le scooter Cushman est de 60 km. à l'heure. Il consomme environ 3,5 litres aux 100 km. Signalons encore que l'échappement est très silencieux.

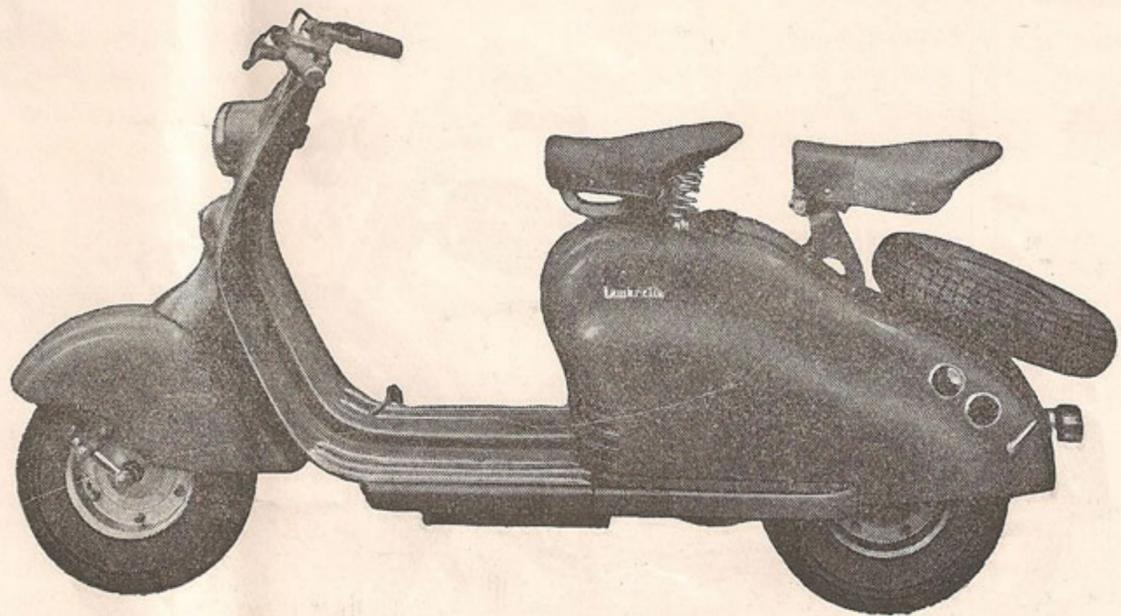
La carrosserie de ce scooter est élégante et nette. Le freinage a lieu par pédale. Le siège est fixé sur le capot du moteur. La fourche est suspendue. C'est réellement un véhicule à moteur qui ne demande aucun apprentissage.

## LE SCOOTER HOFFMAN.

La Société Mac Key et Cie, stand 1049, Palais 3, annonce la présentation d'un scooter Hoffman, des Hoffman-Werke, de Dusseldorf. Ce scooter serait équipé d'un moteur de 123 cc. JLO MG. 125 E. - Sport. avec carburateur Bing et volant magnétique Noris.

## LE SCOOTER LAMBRETTA.

Faut-il encore présenter le scooter Lambretta, de la S. A. Ducati Nord Europe, 200, avenue Louis, Bruxelles, dont nous connaissons si bien le moteur auxiliaire Cucciolo ? Le Lambretta existe en 2 modèles : 125 LC et 125 C, le premier entièrement carrossé, le second étant un modè-



LE LAMBRETTA.

## LE SCOOTER LUTZ.

La Société Westraco, stand 1030, Palais 3, dont nous avons déjà présenté le vélo à moteur auxiliaire, présente également un scooter équipé d'un moteur Lutz de 50 cc., fournissant une puissance de 1 CV. à 4.000 t./m. Le moteur est identique à celui du vélomoteur, y compris son carburateur Amal à injection directe et son volant magnétique. Le poids de ce

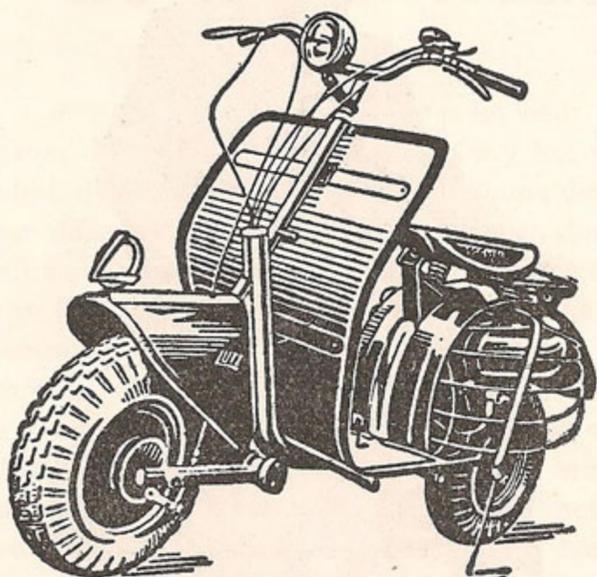
le sport. Ils sont tous deux équipés d'un moteur Lambretta de 125 cc. (alésage 52 et course 58 mm.) ayant une puissance effective de 4,3 CV. Il s'agit d'un moteur monocylindrique 2 temps, à graissage par mélange. La transmission est faite par cardan, avec amortisseur de choc, et boîte de 3 vitesses commandées à la main.

Le châssis du scooter Lambretta est en tubes d'acier. La carrosserie en tôle d'acier laminée, renforcée et supportée par des coussinets en caoutchouc. Un volant magnétique assure l'allumage et l'éclairage. La vitesse du Lambretta est de 65 à 70 km. à l'heure et sa consommation de 2 litres aux 100 km. Les deux roues sont munies de freins tambour. Le modèle 125 LC pèse 68 kg., tandis que le modèle sport 125 C environ 60 kg. Il est remarquable par l'élégance de ses lignes et ses prestations sur la route.

scooter n'est que de 49 kg. Le scooter Lutz ne possède pas de kick-starter et son démarrage a lieu très aisément en mettant simplement pied à terre ou en trotinette. Il n'y a pas de boîte de vitesse et les seules commandes sont le débrayage et la manette des gaz.

Le châssis du Lutz est constitué par un tube central en acier. Les roues sont en porte-à-faux et de petit diamètre, munies de gros pneus. Le bouclier est en caout-

chouc tandis qu'un capotage ajouré assure un bon refroidissement du moteur. La



LE LUTZ.

consommation du Lutz est de 1,7 litre aux 100 km. La suspension avant et arrière procure un grand confort sur les mauvaises routes. La vitesse maximum du scooter Lutz est de 45 km. à l'heure. Ce scooter est extrêmement économique à l'achat et à l'usage. Disons encore que le moteur est monté sur blocs de caoutchouc et que son échappement est parfaitement silencieux.

## LE SCOOTER SACHS.

La Manufacture de Cycles et Motorettes Colibri, de Charleroi, annonce la présentation d'un scooter équipé d'un moteur Sachs à kick-starter, d'une cylindrée de 148 cc. Ce scooter aurait des rayons plus rigides et une tenue de route remarquable.

## LE SCOOTER SITTA.

La S. A. Presto, rue Gaucheret, 121, Bruxelles, lance sur le marché un scooter entièrement monté et construit en Belgique, sous licence, équipé d'un moteur JLO de 120 cc., le JLO FM 120. avec kick-starter, faisant partie de la gamme des excellents moteurs JLO que représente M. Depas, de Namur, stands 1061 - 1063 - 1064.

Le moteur F.M. 120 a un alésage de 55 mm., une course de 50 mm. et développe une puissance de 4,5 CV. Une boîte de 2 vitesses et point mort est incorporée dans le moteur, donnant une démultiplication de 6,2 en première et 3,88 en deuxième vitesse. Cette boîte est commandée par poignée au guidon. Une vitesse de 65 km. à l'heure est atteinte très aisément par ce scooter aux lignes sobres. Il est équipé de freins tambours, celui

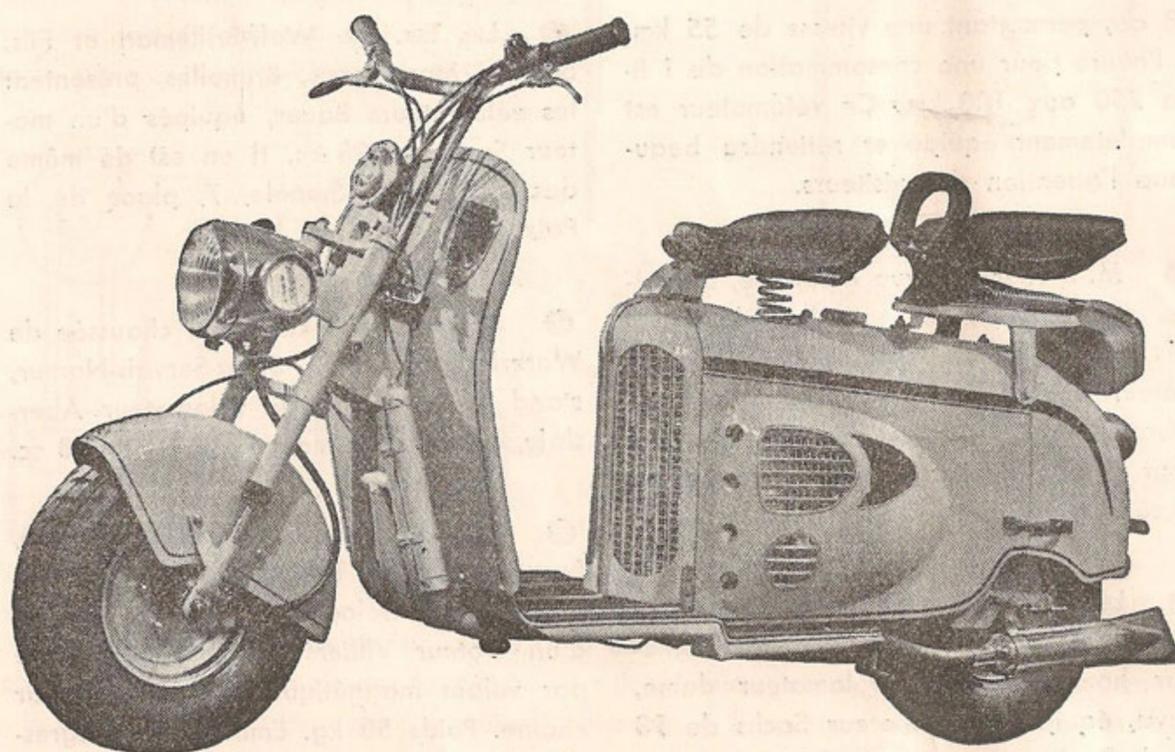
d'avant commandé par poignée au guidon, celui de l'arrière par pédale.

Un large bouclier, placé derrière la fourche télescopique sur coussins de caoutchouc d'un type spécial, protège les jambes. L'arrière est constitué par un capot abritant le moteur placé très bas et supportant les deux selles larges et confortables. Le châssis a été conçu très solidement par cadre tubulaire.

Enfin, le scooter Sitta est complété par toute une série d'accessoires de première qualité. Il pèse au total 70 kg. et consomme environ 2,5 litres aux 100 km. Le réservoir, placé sous le capot, a une contenance de 6,5 litres. C'est un scooter pouvant rivaliser avec les meilleurs modèles italiens et français et qui, en Belgique, connaîtra certainement un grand succès eu égard à ses nombreuses qualités de rendement et d'économie.

## LE SCOOTER VELOSTYLE.

La S. A. DEFCO, stand 1051, Palais 3, présente un scooter dont le moteur ne nous est nullement inconnu. Il s'agit du VAP 4. de 48 cc. de cylindrée et d'une puissance de 1,2 CV. Le moteur Vap disions-nous plus avant, est un moteur passe-partout et équipe plus d'un scooter dans le monde, et notamment l'Ardent, la Ronex et le Vélostyle. C'est le Vélostyle qui est présent au Salon de Bruxelles. Il se compose d'une carrosserie monobloc tout acier, aux lignes aérodynamiques, formant coque et protégeant à la fois les roues, le moteur et les chaînes. Il assure une protection complète au conducteur. Il n'y a pas de boîte de vitesse ni de kick-starter. Le démarrage se fait comme pour le vélomoteur, par pédalage et en débrayant. La vitesse est entièrement réglée par la commande du carburateur A.B.G. Il est à remarquer que malgré sa carrosserie, le volant magnétique reste parfaitement accessible. Les roues sont garnies de pneus 450X55 superbal-



LE SITTA.

lon. C'est un scooter-vélo, muni d'un réservoir d'une contenance de 2 litres et demi et permettant dès lors d'effectuer 200 km. sans faire le plein.



LE VELOSTYLE.

### LE SCOOTER VESPA.

Encore un scooter que nous connaissons déjà, construit par Piaggio et Cie, de Gênes (Italie), présenté par la Société Bevelux, 219, rue Royale, Bruxelles. Stands 1077-1079, Palais 3., équipé d'un moteur 2 temps de 125 cc., d'une puissance de 4 CV. à 4.500 t./m. Allumage par volant magnétique et refroidissement par air forcé. Le Vespa est entièrement carrossé, son châssis fait paravent, garde-

boue et marche-pied. Un capot profilé abrite le moteur. La suspension est assurée par ressort hélicoïdal et amortisseur hydraulique. Une boîte de 3 vitesses est commandée par poignée au guidon. La transmission est par attaque directe de la roue arrière par arbre crénelé. La manœuvre du Vespa est très simple, démarrage par kick-starter, poignée tournante de commande des gaz, poignée tournante du changement de vitesse, sans l'emploi du débrayage. Le Vespa est réellement



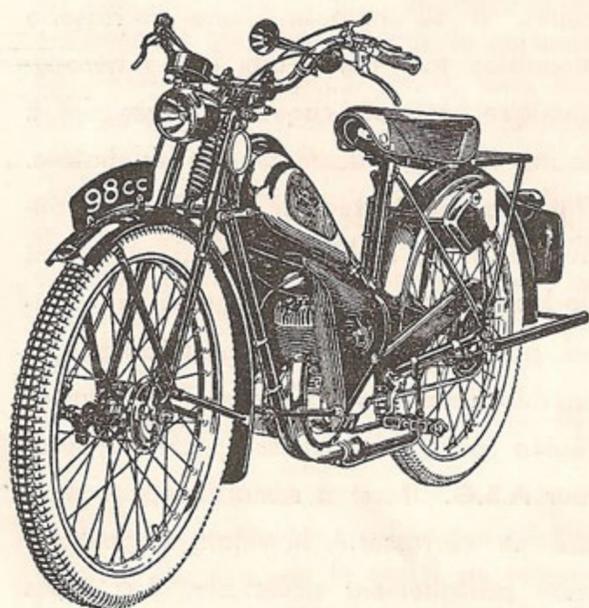
LE VESPA.

une voiture à 2 roues dont l'aspect extérieur est particulièrement soigné et fait honneur à l'industrie italienne.

## VELOMOTEURS COMPLETS

● Les Etablissements Breslau, 42, rue du Bailli, Bruxelles, présentent le vélomoteur James, équipé d'un moteur Villiers de

98 cc., permettant une vitesse de 55 km. à l'heure pour une consommation de 1 litre 750 aux 100 km. Ce vélomoteur est complètement équipé et retiendra beaucoup l'attention des visiteurs.



LE JAMES.

● M. Muller, 84, rue Montrose, Bruxelles, stand 1014, présente le vélomoteur très connu Francis-Barnett, équipé d'un moteur Villiers de 98 cc., dont la ligne sobre et les différents perfectionnements dont il est muni sont une garantie de succès.

● Les Ets. Muls, 150, rue d'Italie, Anvers, stand 1062, expose un vélomoteur homme et un vélomoteur dame, Emva, équipés d'un moteur Sachs de 98 cc. à 2 vitesses et munis des accessoires les plus réputés.

● Les Ets. De Wolf-Brilleman et Fils, 60, rue Mommaerts, Bruxelles, présentent les vélomoteurs Bauer, équipés d'un moteur Sachs de 98 cc. Il en est de même des Ets. A. De Smaele, 7, place de la Paix, à Alost. Stand 1048.

● Splendor Cemka-Bertin, chaussée de Waterloo, 247-249, Saint-Servais-Namur, stand 1067, expose le vélomoteur Aberdale, équipé d'un moteur Villiers de 98 cc.

● Socovel, 614, chaussée de Waterloo, Bruxelles, stands 1053-54-55-56, Palais 3, présente son vélomoteur 100 cc., équipé d'un moteur Villiers 2 temps. Allumage par volant magnétique. Transmission par chaîne. Poids 50 kg. Embrayage progressif. Consommation 2 litres aux 100 km. Vitesse 50 km. à l'heure.

# Courte incursion dans le passé.

J'ai toujours aimé à fureter dans les vieux livres, les journaux déjà très anciens et les revues d'il y a cinquante années. On y fait une ample moisson de nouvelles contradictions, de prophéties qu'à travers la loupe des ans l'on peut juger dans toute la valeur de leur ridicule. J'ai même lu quelque part, dans un journal liégeois de juillet 1912, cette affirmation ahurissante que le vélo motorisé était plus ancien que la bicyclette ! Mais à bien lire l'information, ce n'était plus qu'une question de terminologie. La bicyclette est née après le vélocipède motorisé, puisque le nom de bicyclette, donné à l'engin possédant deux roues d'un diamètre identique, a fait son entrée en Belgique en 1886, mais le grand bi, le vélocifère et la draisienne existaient déjà depuis longtemps. C'est en 1850, qu'il faut situer la naissance du vrai vélo, avec pédales. Aussi peut-on dire, sans crainte d'être démenti, que le vélo motorisé est né trente années plus tard, c'est à-dire en 1880, année qui correspond à l'apparition en Belgique des premières bicyclettes à roues presque égales. La petite reine a donc cent ans. Ce n'est pas à la bicyclette que cet article est consacré, mais uniquement à une rétrospective de cette mécanique, qui, comme son avenir le demande, complète si harmonieusement la fine construction cycliste, à la seule fin d'apporter à l'effort musculaire, un appoint d'énergie fournie par une source minuscule, le moteur à combustion interne.

Ce serait peut-être une erreur de situer la naissance de l'idée de la motorisation du vélo, à l'époque même de sa réalisation. L'histoire le confirme, puisque la machine à vapeur elle-même, inventée par James Watt (1736-1819) fut perfectionnée par Cugnot et suscita déjà l'idée d'un véhicule automoteur à trois roues. Cugnot commença la construction de pareil engin en 1769. C'était un tricycle dont la roue avant était motrice et directrice à la fois. La révolution ne lui permit pas de réaliser complètement son projet. L'Angleterre poursuivit ses recherches. Mais il

fallut néanmoins attendre plus de cent ans, avant de voir construit le premier vélocipède à vapeur, en 1880.

Mais avant d'aller plus loin, il convient de signaler une invention très importante,

tion de volume des gaz sous l'action de la chaleur comme énergie motrice. C'était un de ces moteurs-jouets à air chaud, dont nous voulons rapidement rappeler le fonctionnement. Ce moteur inversé avait une culasse de grand volume et d'un diamètre sensiblement plus grand que le cylindre. Une flamme chauffait l'air contenu dans cette culasse et comme la chaleur dilate les gaz et par conséquent aussi l'air, le piston était poussé vers le haut. Toutefois, la culasse était munie à sa partie supérieure, d'un réservoir d'eau froide qui l'entourait, système de refroidissement, tandis que le piston transmettait le mouvement en sens inverse, à un flotteur. Au moment où le piston arrivait au point mort haut, le flotteur était poussé vers le bas et chassait l'air chaud dans la zone de refroidissement. Refroidi, l'air reprenait son volume normal et l'air extérieur repoussait le piston vers le bas, tandis que le flotteur remontait. Un nouveau cycle recommen-

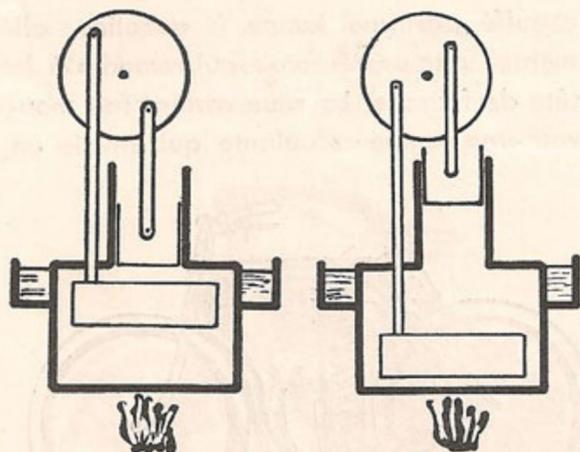


Fig. 1 et 2 : Le moteur jouet à air chaud. La chaleur dilate l'air et pousse le piston vers le haut, mais le flotteur dans sa course descendante, chasse l'air vers la zone de refroidissement, ce qui lui fait reprendre son volume initial.

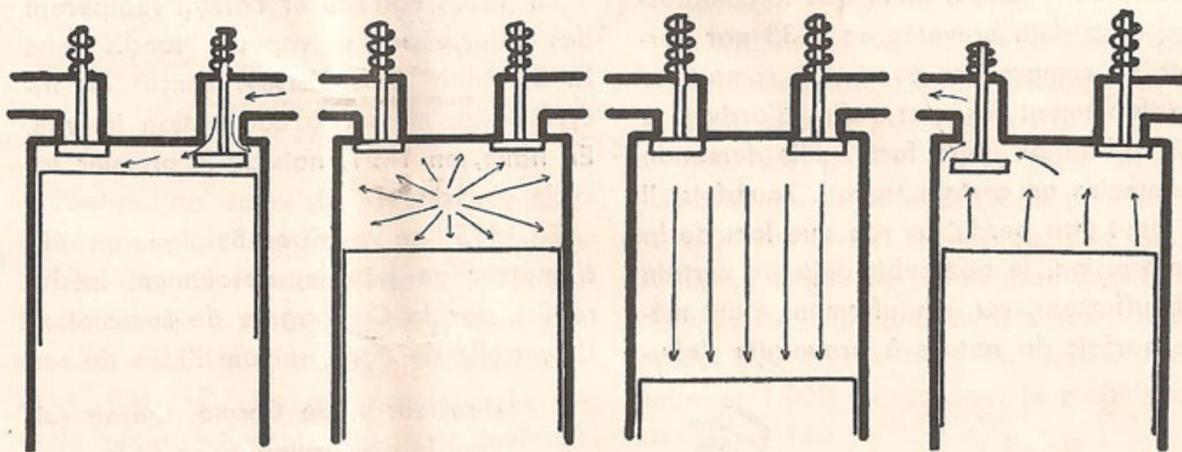


Fig. 3, 4, 5 et 6 : Le principe du moteur Lenoir. 1) Le piston aspire les gaz, faisant fonctionner la soupape automatique. 2) A mi-course l'étincelle provoque l'explosion. 3) A fin de course, les gaz ont pris leur volume maximum. 4) En remontant le piston commande une soupape permettant l'évacuation des gaz brûlés.

faite par le Français Lenoir, qui en 1860 prit un brevet pour un moteur à gaz fonctionnant en cycle fermé, c'est-à-dire, en utilisant toujours la même matière énergétique, comme le fait la machine à vapeur à condenseur.

Il est bien intéressant de s'arrêter un moment à l'invention de Lenoir. Ce moteur était très simple et basé sur les mêmes principes que le moteur à combustion interne actuel, utilisant l'augmenta-

çait ensuite. (Figures 1 et 2.)

C'est ce principe que Lenoir exploita, en se disant toutefois que pour obtenir une dilatation très forte du gaz, il ne suffisait pas de chauffer de l'extérieur, mais plutôt de l'intérieur, en utilisant au surplus une gaz combustible.

Le moteur de Lenoir fonctionnait comme suit. Le piston dans sa course descendante aspirait le gaz combustible d'un réservoir, en faisant agir une soupape

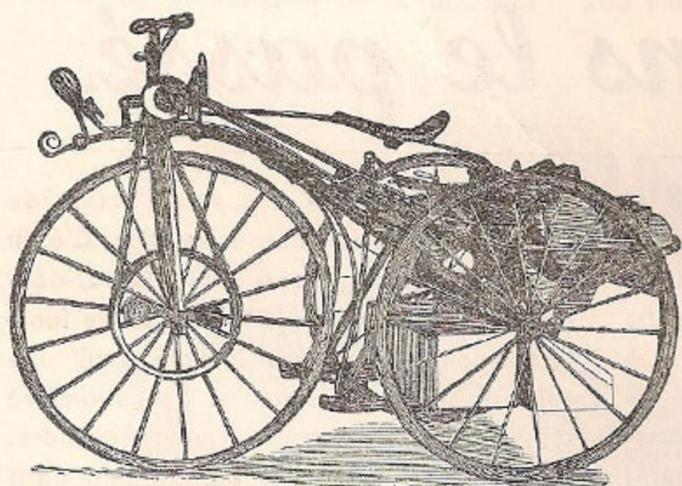


Fig. 7 : Voici incontestablement, le premier vélo à moteur. Un tricycle à vapeur il est vrai, qui circula pour la première fois en 1880.

automatique. A mi-course, la soupape se referme et le gaz est allumé par étincelle électrique, provoquant une dilation du gaz et poussant le piston violemment vers le point mort bas. Par le mouvement du volant, le piston remonte et évacue les gaz brûlés, par une soupape commandée. (Figures 3, 4, 5 et 6.)

Il est à remarquer qu'il s'agit là d'un premier moteur 2 temps, sans compression préalable du gaz.

En 1861, Beau de Rochas publia sa théorie du 4 temps, alors que la compression était déjà brevetée en 1838 par Barnett. La compression consiste à comprimer préalablement les gaz, afin d'arriver à une dilatation plus forte. Elle demande néanmoins un certain travail. Toutefois, il ne peut être perdu de vue que lors de la compression, le gaz subit déjà un certain échauffement, cet échauffement étant même parfois de nature à provoquer l'allu-

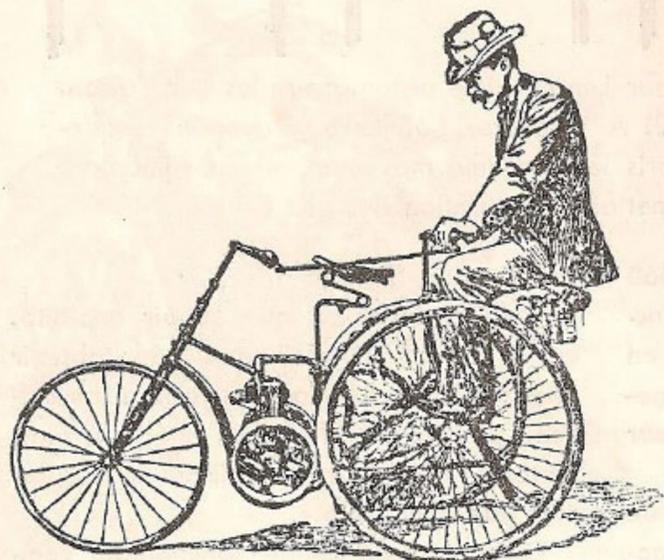


Fig. 9 : Le premier tandem à moteur, construit en 1896 par Hiram P. Maxim, l'inventeur de la mitrailleuse du même nom.

mage spontané du gaz, sans intervention d'une étincelle, comme cela vient d'être réalisé récemment dans un petit moteur auxiliaire pour vélos.

Le premier tricycle à moteur reste néanmoins à vapeur et circula en 1880 (fig. 7), tandis que Daimler, associé à Maybach, songeait déjà au moteur à explosion pour la construction d'un véhicule à 4 roues. Le premier souci de Daimler était fort louable et tendait à réduire le poids du véhicule, le mo-

teur à explosion de l'époque n'étant pas très puissant. Il commença donc à construire un vélocipède à 2 roues, muni de 2 petites roues stabilisatrices.

En 1883, le vélocipède à vapeur prit une forme plus esthétique, mais se rapprocha des dimensions des voitures automobiles. La chose était inévitable étant donné la faible puissance des moteurs à vapeur et la nécessité de construire des blocs moteurs de très grand volume. (Figure 8.)

En 1887, Perreau et Parkyn réalisèrent des vélocipèdes à vapeur, tandis que H. B. Smith (New Jersey) conçut un tricycle avec moteur à combustion interne. En Italie, en 1891, naissait le premier tricycle électrique.

En 1895 l'on voyait en Belgique un vélo à moteur de pétrole, absolument inédit, réalisé par la Compagnie de Locomotion Universelle de Paris, suivant l'idée de son

directeur J. de Cosmo. C'était suivant la description qu'en fit la « Locomotion Automobile », une bicyclette de 21 kg. dont le moteur pesait 2 kg. 500 mais fournissait néanmoins 45 kgm. au frein. La traction se faisait directement au milieu du pédalier.

L'an 1896 était fertile en constructions de vélos motorisés. Une bicyclette à moteur Pennington était construite par la maison Humbert de Londres qui, aux essais donnait une vitesse de 48 à 64 km. à l'heure. Un tricycle à pétrole était construit par la Pope Manufacturing Co, grâce aux travaux de Hi-

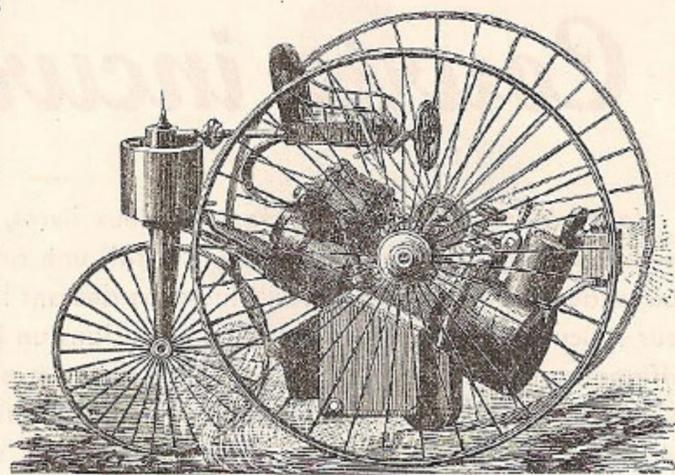


Fig. 8 : Un autre tricycle à vapeur qui aurait circulé en 1883. A remarquer les dimensions énormes du moteur.

ram P. Maxim, inventeur de la mitrailleuse du même nom. C'était un tricycle à 2 places, donc probablement le premier tandem à moteur. La force était fournie par un puissant moteur à pétrole, capable de fournir 60 heures consécutives de travail. Le moteur était placé entre la roue directrice et le premier siège. (Fig. 9.)

Egalement en 1896 était annoncée l'invention d'une bicyclette peu ordinaire, à moteur à éther, d'un poids total de 27 kg., y compris le moteur d'une puissance incroyable. L'éther y est employé pour produire la force, étant converti en gaz à 35° centigrades, ce qui donne une grande supériorité à l'eau qui doit atteindre 100° pour arriver à son point d'ébullition. Le générateur était un cylindre placé debout sous la selle, dans lequel se trouve un tube en spirale entouré d'amiante. Le cylindre mesure 91 cm. de longueur et 75 mm. de diamètre. Il contient 1 kg. 800 gr. d'éther chauffé par une lampe à gazoline, alimentée par un réservoir qui remonte à la tête de fourche. La roue arrière fait mouvoir une lampe refulante qui envoie un

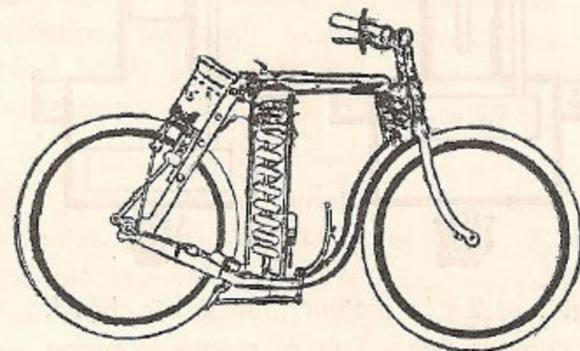


Fig. 10 : La bicyclette à éther, pesant 27 kg., moteur compris, et permettant une vitesse de 96 km. à l'heure qui, ainsi le dit un document ancien, aurait existé en 1896.

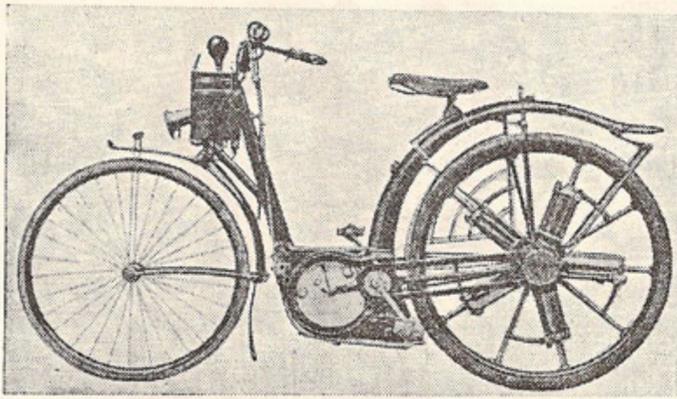


Fig. 11 : Le vélo à moteur Millet (1898). Le moteur est placé dans la roue arrière en forme d'étoile. Le garde-boue est en même temps le réservoir à essence.

En 1898, Millet prend un brevet pour un moteur également extraordinaire, conçu spécialement pour le vélo. Il s'agit d'un moteur en étoile, placé dans la roue arrière. Il se compose de 5 cylindres qui tournent en même temps que la roue, le vilebrequin fixe constituant le moyeu de la roue arrière. Les pédales destinées à la mise en marche et à aider le moteur à grimper certaines fortes rampes, transmettent le mouvement au moteur par chaîne.

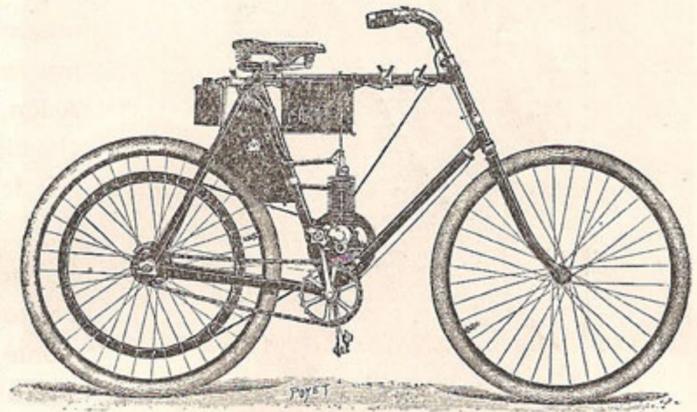


Fig. 14 : L'Autocyclette, vendue par le Garage Automobile Central à Gand, en 1901.

jet de gazoline enflammée sous le réservoir d'éther et est elle-même mise en mouvement par deux pistons qui partent de la partie postérieure de la selle, de chaque côté de la roue motrice. Ces deux pistons, qui ne pèsent que 900 grammes chacun (!) sans la bielle sont cependant à haute pression d'une force de 2 chevaux chacun et d'un cheval vapeur à basse pression. Après avoir agi sur les pistons, la vapeur d'éther passe par le cadre jusqu'au condenseur placé sous le guidon, lequel consiste en un siphon de 20 cm. de longueur. De l'autre côté de la roue motrice se trouve une pompe à air qui envoie un courant de gazoline vaporisée sur le condenseur, de sorte que l'éther est employé constamment sans s'user. On peut emporter de la gazoline pour couvrir 160 km. et l'on atteint une vitesse pouvant aller jusqu'à 96 km. à l'heure (!!). (Fig. 10).

Ceci évidemment sur la foi d'un prospectus d'époque. Quant à savoir si cet engin ait jamais atteint la vitesse de 96 km. à l'heure, c'est une question à laquelle je me refuse de répondre.

L'ensemble pesait 60 kg. et le moteur aurait été capable d'assurer une vitesse de 53 km. à l'heure. (Fig. 11.)

En 1899 naissait un vélomoteur intéressant, le Blessing, muni d'un moteur de 1/2 CV., permettant une vitesse de 30 km.

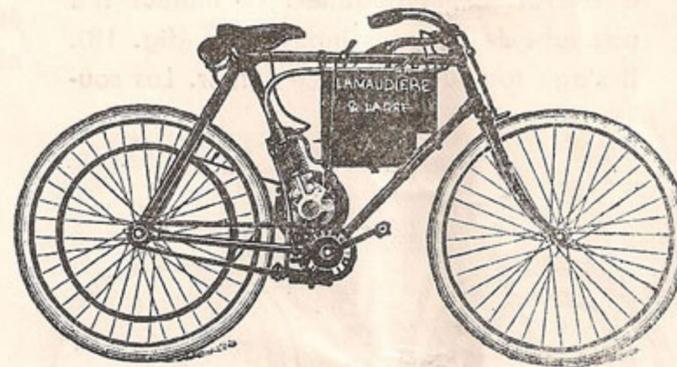


Fig. 13 : La bicyclette à moteur Lamaudière, vendue en 1900 par la Firme J. Houard, à Gand.

à l'heure. Au cours de la même année, les ingénieurs-constructeurs de Dion-Bouton et Cie, de Puteaux (Seine), lançaient leurs tricycles à pétrole, équipés d'un moteur de 1 3/4 CV. et de gros pneumatiques. (Fig. 12.) Un an plus tard, le tricycle motorisé Rochet, apportant quelques perfectionnements au modèle de De Dion-Bouton, connaissait un franc succès.

En 1900, la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre, à Herstal, mettait en vente une bicyclette à moteur appelée Lamaudière, équipée d'un moteur de 1 1/2 CV. à 2.000 tours à la minute. L'allumage de ce moteur était assuré par piles ou par accumulateur. Le poids du vélo motorisé était de 40 kg. La vitesse permise de 5 à

50 km. à l'heure. La transmission se faisait par courroie, avec tendeur. Pour démarrer, il suffisait de pédaler quelques tours, et de mettre le contact. Pour s'arrêter, il suffisait de couper le contact. (Fig. 13.)

En 1901, la Maison Houard de Gand lançait un autre modèle, l'Autocyclette, équipée d'un moteur pesant 4 kg. et développant une puissance de 1 1/2 CV. à 1.600 tours à la minute. Ce moteur était remarquable du fait que le cylindre et le carter ne formaient que deux pièces, donc sans culasse rapportée.

L'allumage se faisait toujours par un accumulateur léger. La transmission était assurée par une courroie de 20 mm. sur poulie de la roue arrière. L'embrayage ou le débrayage pouvait se faire par un levier. Le vélo complet pesait 35 kg. La vitesse de pointe était de 40 km. à l'heure. A l'époque, ce vélomoteur était vendu 800 francs pour le modèle ordinaire et 1.000 francs pour le modèle de luxe. (Fig. 14.)

Un an plus tard, un autre modèle

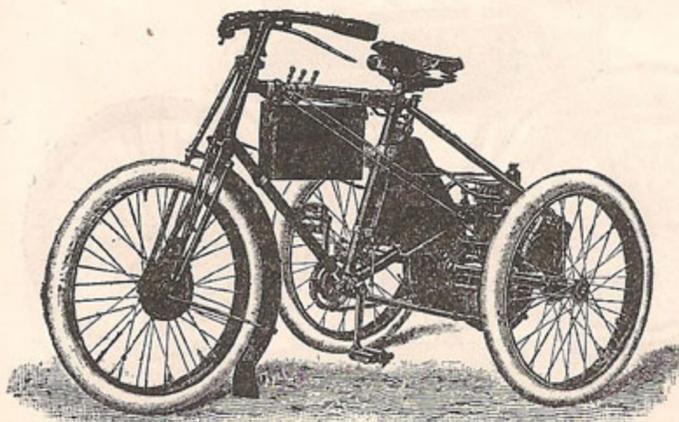


Fig. 12 : Le de Dion-Bouton, modèle 1899, tricycle à pétrole, vendu à 1.710 francs.

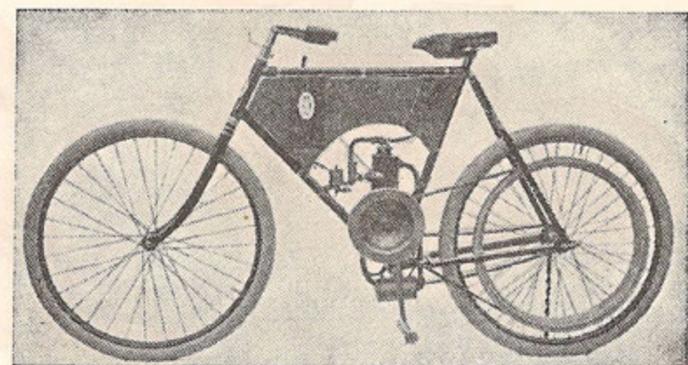


Fig. 15 : Le vélomoteur F. N., construit en 1902. Il consommait 2 litres aux 100 km., soit une dépense de 70 centimes.

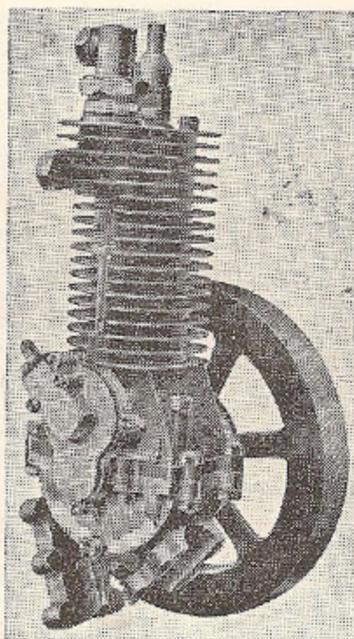


Fig. 16 : Le moteur équipant les vélomoteurs en 1902, fonctionnant toujours suivant les principes de Lenoir.

Houard était réalisé, avec l'adjonction d'un moteur F.N. Les perfectionnements les plus importants sont réalisés dans le carburateur qui est automatique et sans réglage. Déjà l'on songe à simplifier les commandes. Une seule manette est présente, celle de l'avance à l'allumage. (fig.15). Le moteur est placé le plus bas possible et est muni d'un pot d'échappement. L'allumage jusqu'alors assuré par trembleur est réalisé dans ce modèle par un rupteur breveté de la F.N., complètement fermé qui constituait à l'époque un perfectionnement très important. Le réservoir contenait 4 litres d'essence. Il était muni d'un flotteur et d'un robinet. La courroie avait tendance à s'allonger à l'usage. Il fallait de temps à autre la raccourcir. Quant au moteur, il était toujours conçu suivant l'idée de Lenoir, avec une soupape automatique et une autre commandée par une came sur le vilebrequin.

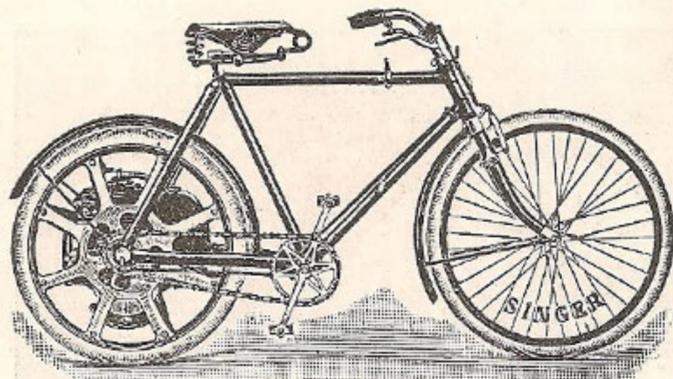


Fig. 17 : Le vélomoteur Singer, le premier à manette de commande unique vendu en Belgique, en 1902.

(Fig. 16.) Ce vélomoteur était très économique. Pour 2 francs 10 centimes, l'on pouvait rouler 300 km., soit d'Ostende à Arlon, en 10 heures. Le même trajet en chemin de fer durait 6 heures 30 et coûtait fr. 11,50.

En Angleterre, en 1902, Singer Cycle Co Ltd., à Coventry, lançait son grimpeur de fortes côtes, vélo muni d'un moteur monté sur la roue arrière. Cette roue était notablement renforcée. Le bloc-moteur groupait le réservoir et tous les autres organes à gauche de la roue arrière. Le débrayage était logé dans le moyeu arrière. Une seule manette de commande était prévue. L'allumage était assuré par une magnéto. (Fig. 17.)

La Fabrique Nationale d'Armes de Guerre sortait en 1903 un nouveau modèle de vélo à moteur, dont le cadre et la fourche avaient été renforcés dans une très grande mesure. Le moteur était placé à cheval sur le pédalier. Le moteur n'a pas subi de grandes innovations (fig. 18). Il s'agit toujours du cycle Lenoir. Les sou-

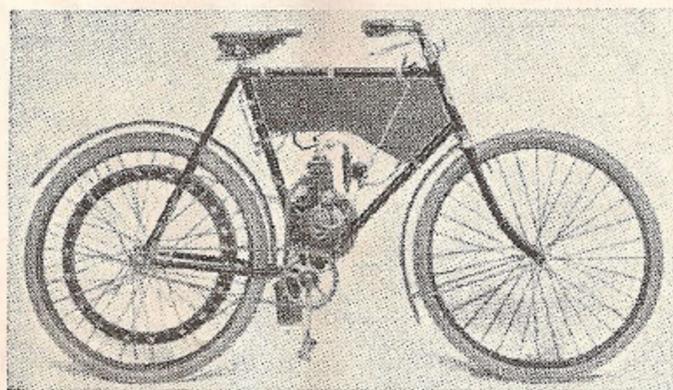


Fig. 18 : Le vélomoteur F. N. de 1903, ayant subi quelques perfectionnements.

papes d'alimentation et d'échappement se trouvent l'une en face de l'autre. La première est automatique, avec faible ressort, tandis que la seconde, à ressort plus fort, est commandée par une tige rapportée, soulevée par une came montée sur l'axe du rupteur, commandé par engrenage sur le vilebrequin. Ce rupteur était une grande nouveauté. L'axe du rupteur, évidé sur une petite partie de son

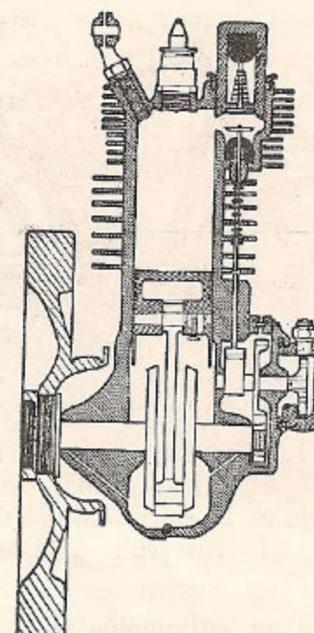


Fig. 19 : Coupe du moteur F.N. de 1903.

périmètre, permettait à un bosselage de s'y loger à chaque tour, mettant ainsi en contact deux vis platinees. Le carburateur était également spécial, avec chambre à niveau constant. (Fig. 19.)

En 1903, les Usines Minerva réalisaient un vélomoteur vraiment remarquable, dans lequel le moteur n'était plus vertical, mais légèrement incliné vers l'avant et il était placé à l'avant du pédalier. (Fig. 20.)

L'Invicta, né dans la même année, ne se différencie que légèrement des modèles que nous avons vus en 1902. Le moteur vertical transmettait le mouvement par courroie à la roue arrière. Or, tandis que les modèles F.N. groupaient dans le réservoir. L'accumulateur et la bobine, l'Invicta plaçait le réservoir sous la selle, l'accumulateur sous le guidon et la bobine encore autre part.

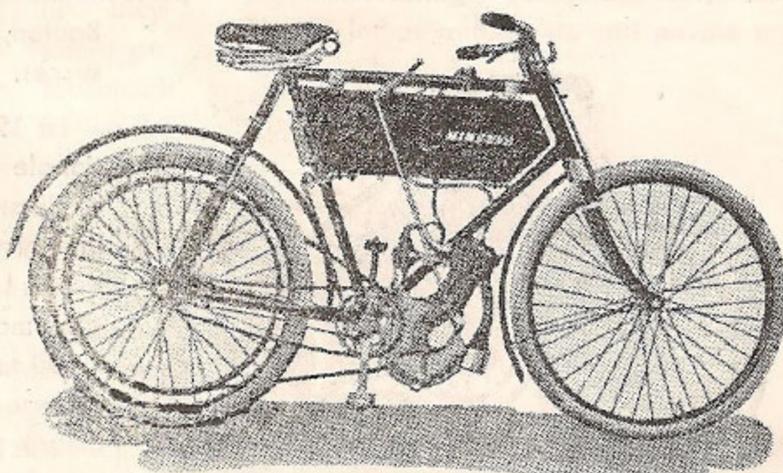


Fig. 20 : Le vélomoteur Minerva, de 1903, avec son moteur légèrement incliné.

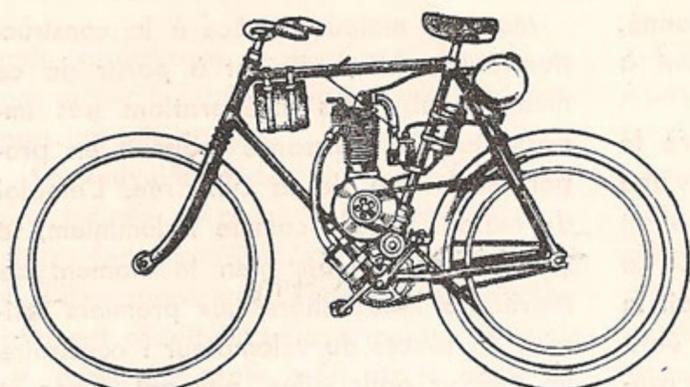


Fig. 21 : Le vélomoteur Invicta, à transmission par courroie, sur grande poulie, réalisé en 1903.

Le principe du moteur n'était pas changé. (Fig. 21.)

En 1904, naissait en Allemagne le premier moteur à entraînement par galet sur la roue avant. C'était le Komet (fig. 22). Il était équipé d'un énorme réservoir qui contenait le carburateur et l'accumulateur.

A partir de ce moment, le vélomoteur allait tout doucement s'orienter vers le motocyclisme, c'est-à-dire, qu'en adoptant un moteur toujours plus puissant, plus rapide, l'on arrivait à renforcer sensiblement la structure vélo et par le fait même à créer des engins de plus en plus lourds. Le carter et le cylindre prenaient des dimensions illimitées, tel que le F.N. 1904 (fig. 23). Plus ce moteur était volumineux, plus grand était son succès.

La vitesse croissait sans cesse. Le motosacoche montrait la voie, mais à Herstal, Saroléa qui s'était spécialisée dans la construction des vélos, lance des motos d'entraînement pour courses cyclistes et, devant son succès, s'engage délibérément dans la construction motocycliste.

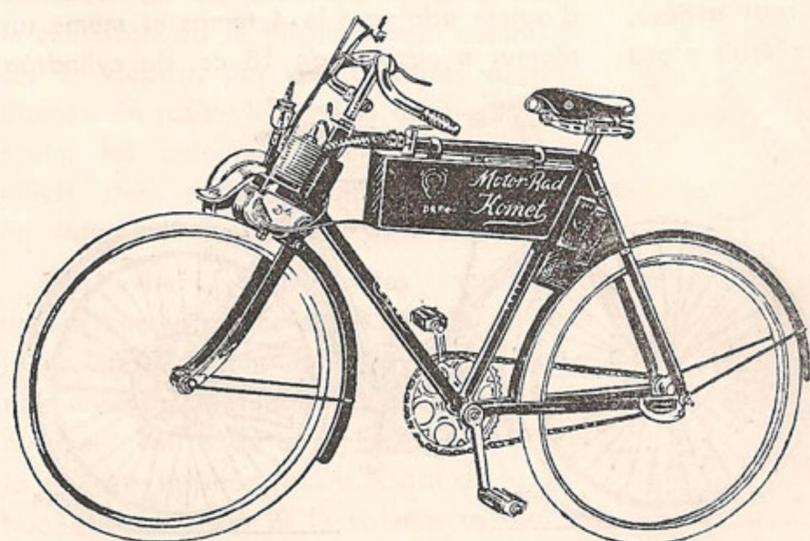


Fig. 22 : Le premier moteur auxiliaire à entraînement par galet, sur la roue avant, le Komet, réalisé en 1903.

Cette construction allait néanmoins souffrir, dès ses débuts, de la concurrence de l'industrie automobile naissante.

En 1905, il faut situer une invention très spéciale, celle de l'auto-roue Roux, originale bicyclette à pétrole, présentée au Salon du Cycle de 1905. La roue avant de cette bicyclette motorisée n'avait pas de rayons, mais

contenait le moteur. C'était un rail circulaire en acier, garni d'un gros pneu. Quatre galets, trois petits et un grand, maintenaient la jante dans un même éloignement par rapport au centre. Le moteur se trouve placé au milieu de la roue et transmet le mouvement par chaîne au grand galet situé dans le bas. (Fig. 24.)

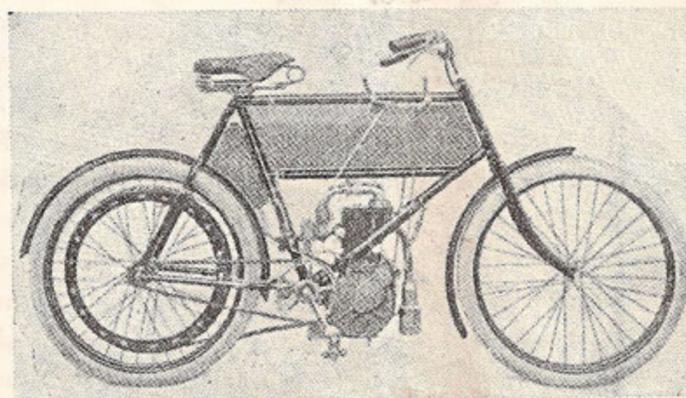


Fig. 2v : Le F. N. 1904 évolue vers un engin plus lourd, constituant déjà une véritable moto.

C'est également en 1905 que naissait un nouveau principe de moteur à explosion à 2 temps, dont la caractéristique spéciale était la présence de deux cylindres jumeaux, dont les pistons se mouvaient ensemble et étaient réunis par une traverse sur laquelle s'ar-

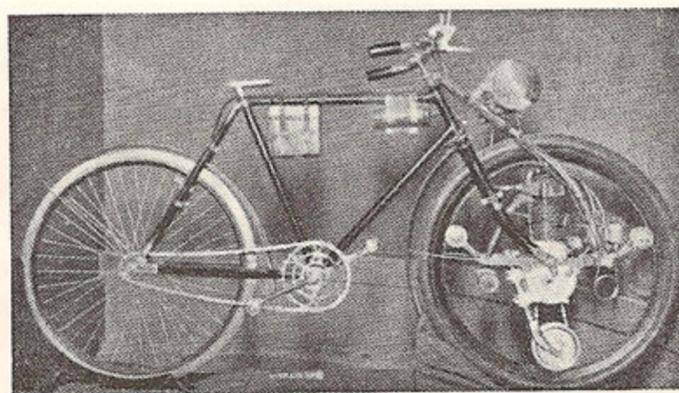


Fig. 24 : Une bicyclette à pétrole originale : l'auto-roue Roux.

ticule une bielle unique. La partie inférieure des pistons forment le corps de pompe et ils assuraient l'aspiration du mélange gazeux par un canal de transfert. Les gaz brûlés sont évacués par deux lumières. Le moteur Gibaud était une première application du principe du moteur 2 temps actuel. L'admission restait néanmoins réglée par une came commandée, tandis que l'échappement était automatique par la remontée des pistons. Une seule bougie était présente et assurait l'allumage des gaz agissant sur les deux pistons à la fois. Il n'y avait pas de compression préalable des gaz.

En 1906, à Tours, la Maison P. Bruneau lançait un tricycle motorisé rompant définitivement avec la courroie, et dont la transmission était assurée par une chaîne sous carter. (Fig. 25.)

L'industrie anglaise se consacrait en cette même année, à la construction des vélos à moteur. Leurs modèles ne rompaient pas avec ceux existant déjà, mais peu à peu, ils se perfectionnent cependant et constituent une forte concurrence pour les constructeurs français et belges qui pourtant, ne restaient pas inactifs. En Belgique, F.N. et Saroléa se créent une

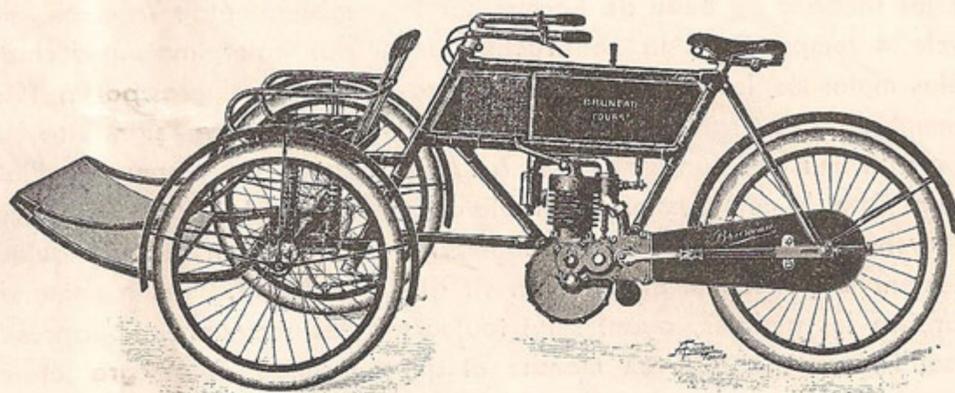


Fig. 25 : Le Tri-car P. Bruneau, de Tours, réalisé en 1906. Son constructeur se targuait de n'avoir jamais utilisé la transmission par courroie, répudiée à l'époque.

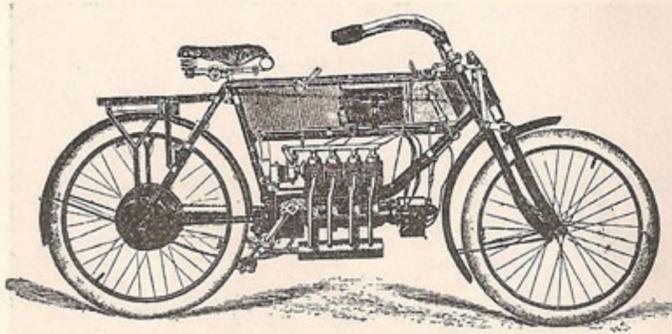


Fig. 26 : Vélo-moteur ou moto à pédales, construit par F. N. en 1906. C'est un 4 cylindres de 2 CV. 3/4, avec fourche élastique.

renommée mondiale. En France. Peugeot, Terrot, Alcyon, Magna-Debon et René Gillet, représentaient les meilleurs constructeurs motocyclistes. En Suisse, nous notons Motosacoche et Moto-Rêve, tandis qu'en Allemagne, naissaient N.S.U. et Wanderer. En Angleterre, les marques foisonnaient, Douglas, Rudge Withworth, Triumph, Zenith, Broad Berry, New Hudson, Rex, James, Humbert Clyno, Armstrong, Singer, Matchless, B.S.A., etc... Deux marques des Etats Unis d'Amérique parvenaient jusqu'à nous, ce sont Pearce et Indian.

En 1906 aussi, F.N. sortait une moto à pédales formidable. Il s'agissait d'une 4 cylindres, de 3 1/2 CV., avec chaîne, magnéto, fourche élastique et — première application — équipée d'un changement de vitesses par train balladeur. (Fig. 26.)

A partir de ce moment, la courroie, dont on appréciait cependant la souplesse, disparaissait pour faire place à la chaîne ou même au cardan. Les changements de vitesses devenaient plus nombreux et aussi beaucoup plus variés, par train balladeur, poulie extensible, par pignons satellites, etc...

L'industrie automobile fait d'énormes bonds en avant, mettant largement à profit les théories de Beau de Rochas sur le cycle 4 temps. Dans la construction des vélos motorisés, les moteurs subissant également de très grands perfectionnements. Il est un lieu commun d'attribuer à l'Allemand Otto, la compression préalable dans le cycle 2 temps, augmentant considérablement la puissance. Bientôt l'on vit disparaître les pédales, ayant servi toujours jusqu'ici pour la mise en marche et qui étaient remplacées par le kick-starter. Mais de toute manière, le véritable vélo motorisé, bénéficie des toutes dernières nou-

veautés et n'est jamais abandonné, car les constructeurs cherchent à réduire le volume du moteur.

En 1919, l'on voyait naître le moteur amovible, contenu dans une petite remorque, que l'on pouvait à volonté accoupler au vélo. En 1920, le Cyclotracteur reprenait le principe du Komet de 1904 et était présenté par la Compagnie Française des Automobiles de Place, de Levallois-Perret. Il plaçait le moteur

en selle sur le pneu avant, la transmission se faisant par galet. Le moteur néanmoins n'avait pas encore le rendement désiré. (Fig. 27.)

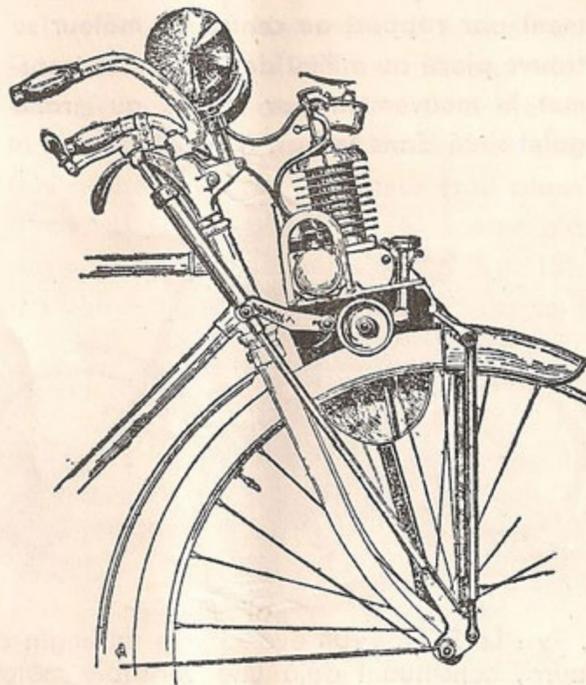


Fig. 27 : Le Cyclotracteur, de la Compagnie Française des Automobiles de Place, moteur à entraînement par galet. A remarquer le levier de débrayage. Existait en 1920.

Le Lutétia, réalisé en France, était un moteur auxiliaire placé sur la roue arrière, derrière la selle. Son moteur était placé horizontalement et la transmission était assurée non par galet, mais par chaîne sur grand pignon. En 1921, en Allemagne, était construit le moteur auxiliaire Ami, de faible cylindrée, mais d'un poids toujours prohibitif. Les commandes des moteurs nés après la Grande Tourmente étaient de plus en plus compliquées.

Mais les moteurs, grâce à la construction automobile, allaient à partir de ce moment subir des améliorations très importantes. La puissance croissait en proportion inverse de la cylindrée. L'emploi de métaux légers, comme l'aluminium, se généralisait. C'était bien le moment de reprendre l'idée chère aux premiers artisans du succès du vélo-moteur : construire un moteur pour vélos, puissant, léger et simple.

La construction cycliste pendant ce temps n'avait pas chômé. Les roulements à billes avaient trouvé une large application et avaient apporté de nouvelles possibilités. Bientôt le dérailleur allait naître et placer le vélo une nouvelle fois en vedette. Il suffisait que le dérailleur fut quelque peu répandu pour que les constructeurs s'attelassent de nouveau au problème du cyclisme motorisé. Le Deryn fait une entrée spectaculaire sur les pistes des vélodromes et dans Bordeaux-Paris. Il ne tardera dès lors plus pour qu'une nouvelle mode soit lancée, le vélo-moteur de faible cylindrée ou, en d'autres mots, le vélo à moteur auxiliaire. Cette naissance répondait à une nécessité, car de nombreux cyclistes demandaient à les aider dans leur effort musculaire. Solex, avec sa renommée mondiale dans le domaine des carburateurs, lançait son Vélo-solex qui, en France, se taille immédiatement un très grand succès. D'autres principes sont mis à profit, toutes les solutions sont essayées et toutes donnent entière satisfaction. Le mot d'ordre reste : économie, puissance, légèreté, simplicité. La plupart des moteurs ont trouvé une application du cycle 2 temps à 3 lumières, d'autres adoptent le 4 temps et même un moteur minuscule de 18 cc. de cylindrée

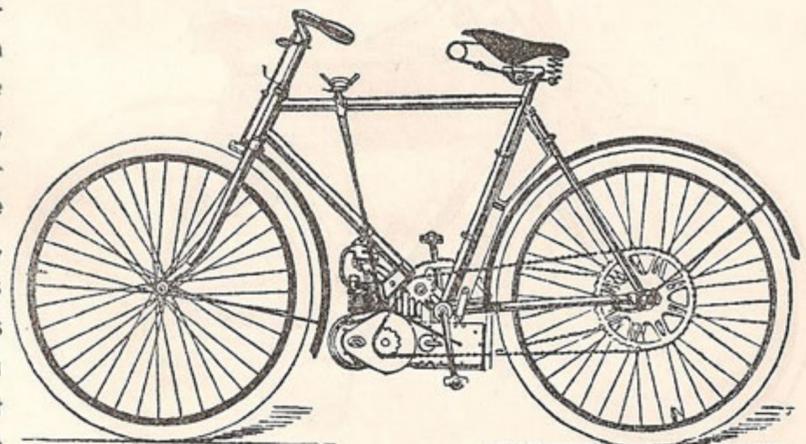


Fig. 28 : Le moteur auxiliaire Ami, réalisé en 1921 et pouvant être monté sur tout vélo. Il était encore d'un poids respectable.

nait, supprimant l'équipement électrique, par auto-allumage provoqué par une compression très poussée.

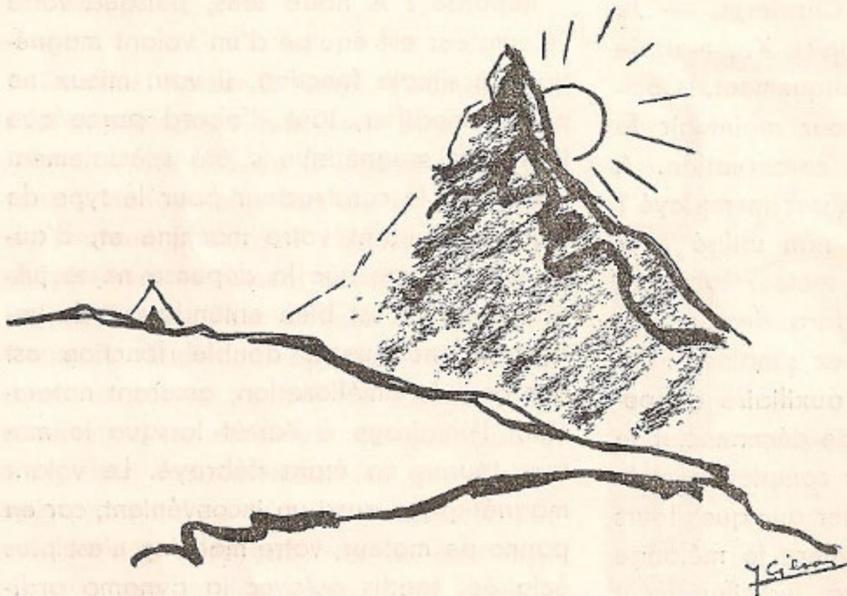
La nouvelle mode se répand comme une traînée de poudre. De nombreux cyclistes font motoriser leur vélo. Des motocyclistes apprécient l'économie et l'encombrement réduit du vélo à moteur auxiliaire. Aussi cet engin est-il sur le point de devenir le mode de locomotion utilitaire par excellence.

Or, en faisant la comparaison des premiers moteurs et de ceux actuellement sur le marché, une constatation très nette s'impose : les immenses progrès réalisés dans le vélomoteur ont pu être atteints grâce aux découvertes nouvelles dans le domaine électrique, grâce au choix des matériaux mieux adaptés et grâce aux nouveaux procédés de fabrication. Le moteur de 1860 de Lenoir, malgré son volume très grand, n'atteignait pas la cin-

quième partie de la puissance d'un moteur auxiliaire actuel, dont l'encombrement est quasi-nul.

Mais l'industrie du moteur saura parfaire encore la conception des moteurs. Ceux qui, dans quelques lustres liront ces lignes, diront avec nous que l'histoire vraiment se répète.

Albert LEMAIRE.



C'est une question qui provoque souvent de pittoresques démêlés lorsque l'on prépare une excursion à deux ou à plusieurs.

Il s'agit, en effet, de choisir quelques aliments que l'on groupera dans une sacochette ou une musette pour servir de complément ou fournir un repas lorsque l'on se trouve dans les parages isolés.

Pour peu que l'un ou l'autre des randonneurs ait un penchant exagéré pour le saucisson ou le pilchard cela commence, au départ, par des palabres aigres-douces. En route, le sombre drame se déroule, les acteurs étant généralement muets, mais d'aspect agressif, le sourcil en bataille et le coup de frein vif.

Pour éviter ces désolantes manifestations d'humeur on cherchera la solution par la variété. Cela implique d'avoir une connaissance assez étendue de tout ce que le commerce offre de ce qui peut constituer la réserve. Inspirez-vous d'abord de la notion que le poids et le volume soient le plus restreint possible pour chaque sorte d'aliment. Les conserves seront choisies parmi celles présentées en petites boîtes.

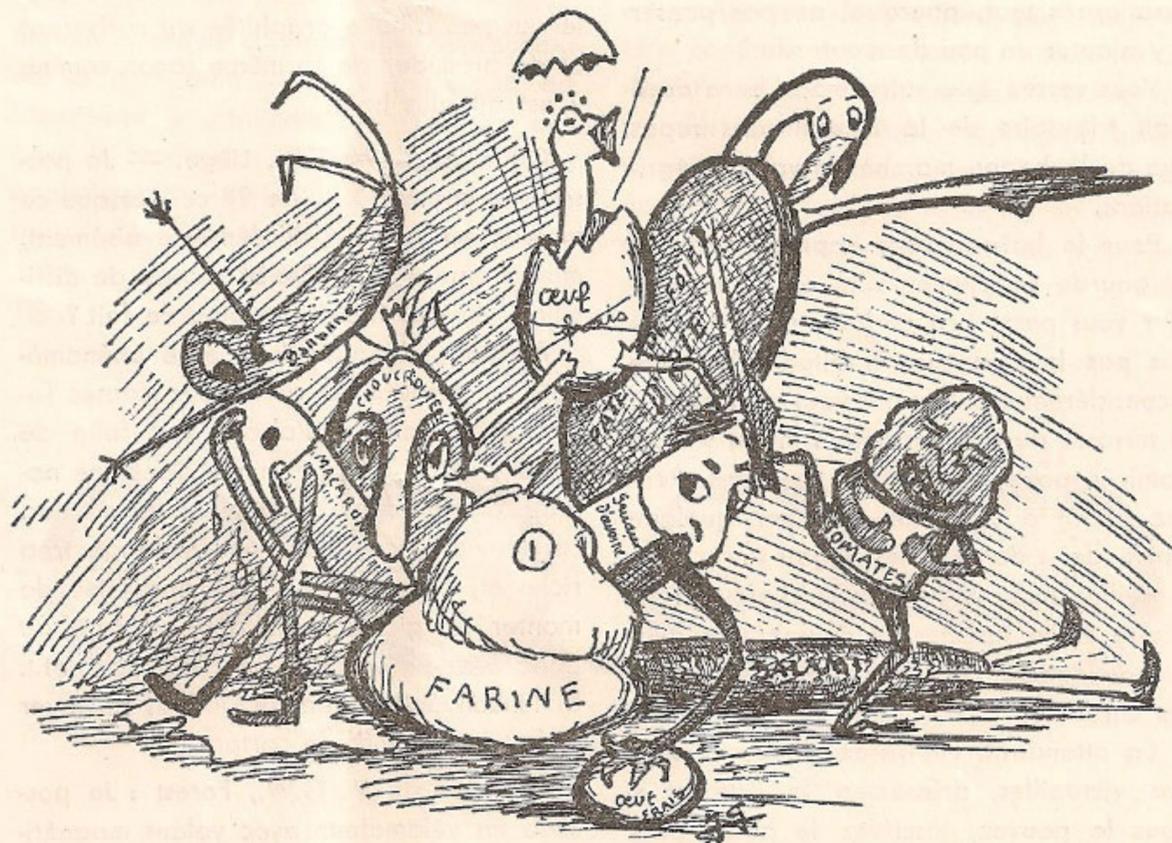
Dressez la liste de ce que vous voyez dans les magasins, offerts de telle façon : sardines, poissons préparés de diverses manières, pâtés de foie ou de volailles, fruits, légumes, etc... Pour la farine, légumes secs, gruaux et autres aliments du genre, des petits sacs de toile que vous confec-

tionnez vous-mêmes au besoin conviendront parfaitement.

Le fromage de pâte dure, le saucisson et autres salaisons seront également emballés dans des sacs de toile, même s'ils sont déjà pourvus d'un emballage de papier spécial.

Joignez-y quelques biscuits ou de petits pains, de préférence ceux très nourrissants de préparation spéciale, ce qui constituera

## PLEIN-AIR LA « RESERVE »



LE SOMBRE DRAME DE LA « RESERVE ».

une base indispensable. Pour le beurre ou la margarine, les graisses : saindoux, bœuf, la beurrière hermétique est ce qu'il y a de mieux.

N'oubliez pas le sel et le poivre.

Les pâtes alimentaires, la chicken-soup et les derniers secours : le sucre, le chocolat.

Si vous pouvez glisser avec prudence un petit flacon d'huile alimentaire et de vinaigre, vous verrez combien cela viendra à point.

Le poids total de la réserve ainsi constituée sera très variable selon les appétits, les possibilités de transport, le volume et le poids des autres bagages, enfin la configuration des régions visitées. Car la réserve n'interviendra que pour autant que l'on ne puisse se ravitailler à proximité des lieux de haltes, au passage dans les agglomérations ou sur les lieux mêmes où l'on campera.

Vous oublierez ce que vous pouvez emporter si vous n'en dressez pas la liste.

Il sera même très utile de comparer en marge quelques menus pouvant être réalisés à l'aide de la réserve. D'autres menus viendront à point pour suggérer la préparation d'un repas. Il arrive que l'on ne sache vraiment pas ce que l'on va préparer comme repas, alors que l'appétit réclame impérieusement. Certes, en plein air on mangerait la ficelle du saucisson, mais après tout, pourquoi ne pas penser à y ajouter un peu de moutarde ?

Vous verrez que votre moral sera aussi bien tributaire de la réussite des repas que de la bonne marche de vos pérégrinations.

Pour la boisson vous apprécierez aussi la gourde supplémentaire, votre vélomoteur vous permettra ce luxe, mais ne prenez pas la mauvaise habitude de boire inconsidérément. Autant vaut s'affaler à la terrasse du premier café venu et y élire domicile pour le reste des vacances. Pensez plutôt à l'art de ramener quelque chose de « derrière les fagots ».

Veillez aussi à ce que la chaleur, l'humidité et les insectes ne causent des avaries ou dégâts, cela fera l'objet d'une autre chronique.

En attendant, choisissez d'ores et déjà vos victuailles, dressez-en la liste et si vous le pouvez, inscrivez le poids pour chaque denrée et aliment respectifs. Vous

apprendrez ainsi à composer le chargement et à constituer une réserve judicieuse, providence de ceux qui laissent loin

derrière eux les villes et cités, par delà les cimes des forêts étendues.

J. GILSON.

## Courrier Technique

A la demande de plusieurs de nos lecteurs, nous avons ouvert cette rubrique, alimentée par nos lecteurs, et dans laquelle il sera répondu chaque mois aux questions qui nous seront posées, au sujet de la technique du vélomoteur.

Question de M. H.L., Charleroi. — Je possède un moteur auxiliaire X... mais je ne l'emploie que périodiquement. Comment faut-il procéder pour maintenir le moteur en bon état de conservation. A-t-il inconvénient à le laisser inemployé ?

Réponse : Un moteur non utilisé peut s'abîmer plus vite qu'un moteur subissant un usage régulier. Il suffira de prendre quelques précautions assez simples. Pour votre moteur qui est un auxiliaire de petite cylindrée, il suffira de déconnecter le câble de bougie, d'ouvrir complètement le volet des gaz et de tourner quelques tours au moteur. De cette manière le mélange huile-essence se répartira judicieusement à l'intérieur du moteur et évitera la rouille qui sera le plus à craindre. Ceci est une précaution pour l'hiver. Mais l'été fait plus de ravages que l'hiver et pour la belle saison, nous vous conseillons d'ajouter un peu d'huile graphitée au carburant et de procéder de la même façon comme il est dit plus haut.

Question de M. F.D., Liège. — Je possède un moteur X... de 98 cc. Lorsque ce moteur est à froid, il démarre aisément, mais à chaud j'éprouve beaucoup de difficultés. A quoi faut-il attribuer ce fait ?

Réponse : L'apparition de ce phénomène n'est attribuable qu'à deux causes faciles à détecter : d'abord une fuite de carter qui, à chaud diminue dans une notable proportion le rendement du moteur. La deuxième cause est un mélange trop riche et, dans ce cas, il y aura lieu de monter un gicleur plus petit. Il faudrait donc essayer avec un gicleur plus petit. Si l'inconvénient persiste, il faut attribuer le fait à une fuite de carter.

Question de M. G.W., Forest : Je possède un vélomoteur avec volant magnétique qui n'assure que l'allumage et non

l'éclairage du vélo, cet éclairage étant assuré par une magnéto ordinaire de cycle. Me conseillez-vous de faire remplacer le volant magnétique tel qu'il équipe le vélomoteur, par un volant magnétique à deux fonctions ?

Réponse : A notre sens, puisque votre vélomoteur est équipé d'un volant magnétique à simple fonction, il vaut mieux ne pas le modifier, tout d'abord parce que le volant magnétique a été spécialement choisi par le constructeur pour le type de moteur équipant votre machine et, d'autre part, parce que la dépense ne se justifie pas. S'il est bien entendu que le volant magnétique à double fonction est une grande amélioration, assurant notamment l'éclairage à l'arrêt lorsque le moteur tourne en étant débrayé. Le volant magnétique a aussi un inconvénient, car en panne de moteur, votre machine n'est plus éclairée, tandis qu'avec la dynamo ordinaire, vous pouvez débrayer le moteur et continuer votre chemin par pédalage, tout en gardant votre éclairage.

### AVIS A NOS ABONNES.

L'Administration des Postes procédera dans le courant du mois de janvier à l'encaissement des abonnements à notre revue.

Nous serions reconnaissants à nos abonnés de bien vouloir donner chez eux les instructions nécessaires afin que la quittance ne nous soit pas retournée impayée.

D'avance nous les en remercions.

### DANS LES CLUBS.

Un nouveau club vient de se constituer à Bruxelles, pour les usagers des bicyclettes à moteur auxiliaire, vélomoteurs et scooters. Il s'agit du club « Les Petits Cubes ». Le secrétariat de ce club est assumé par M. Joseph Courtejoie, 106, rue Charles Demeer, Bruxelles II. Tél. 25.23.22.

## QUELQUES CONSIDERATIONS SUR LE MOTEUR DEUX TEMPS.

En comparant le fonctionnement d'un moteur 4 temps à un moteur 2 temps, et tenant compte que pour le moteur 4 temps un temps sur quatre fournit du travail, tandis que le moteur 2 temps fournit le travail un temps sur deux, l'on pourrait arriver à conclure théoriquement qu'à cylindrée égale, un moteur 2 temps est deux fois plus puissant que le moteur 4 temps. Cette affirmation ne serait pourtant que purement théorique, car il y a lieu de tenir compte d'autres facteurs et notamment du taux de remplissage de la chambre de combustion, remplissage qui s'effectue dans des conditions meilleures dans le moteur 4 temps, car l'on voudra bien se rappeler que le premier temps assure exclusivement l'admission des gaz par la course descendante du piston, tandis que le quatrième temps assure exclusivement l'échappement, lors de la course ascendante du piston.

Dans le moteur 2 temps, l'admission et l'échappement se font pour ainsi dire en même temps, lors de la remontée du piston. Il dépend dès lors de la conception du moteur pour que l'admission et l'échappement se fassent dans les conditions les meilleures. Pour donner au moteur 2 temps le rendement optimum, il faudrait donc arriver à remplir la chambre de combustion au maximum de gaz frais et d'expulser complètement les gaz brûlés, opérations qui ne sont point aisées, si l'on considère que les gaz frais ne sont aspirés que par la dépression créée dans le carter, tandis que l'échappement a lieu par le fait que les gaz frais chassent les gaz brûlés. Il s'ensuit inévitablement que dans un moteur à 2 temps, une partie des gaz frais se mélange aux gaz brûlés et que, par conséquent, une partie des gaz frais est évacuée, tandis qu'une partie des gaz résiduels reste présente dans la chambre de combustion. L'un et l'autre ont une influence néfaste sur le rendement du moteur.

Enfin, le facteur de la compression n'est pas à négliger, compression qui, dans le moteur 4 temps, est exclusivement assurée par le deuxième temps, alors que dans le moteur 2 temps, la compression est réalisée au terme du deuxième temps, lors de la remontée du piston. Pour autant que l'admission se soit faite dans des conditions peu satisfaisantes, la compression ne serait pas effective et le rendement du moteur en serait directement influencé.

Le « balayage », action des gaz frais chassant les gaz brûlés, revêt comme on le voit, une importance très grande dans le moteur 2 temps. Si la conception du

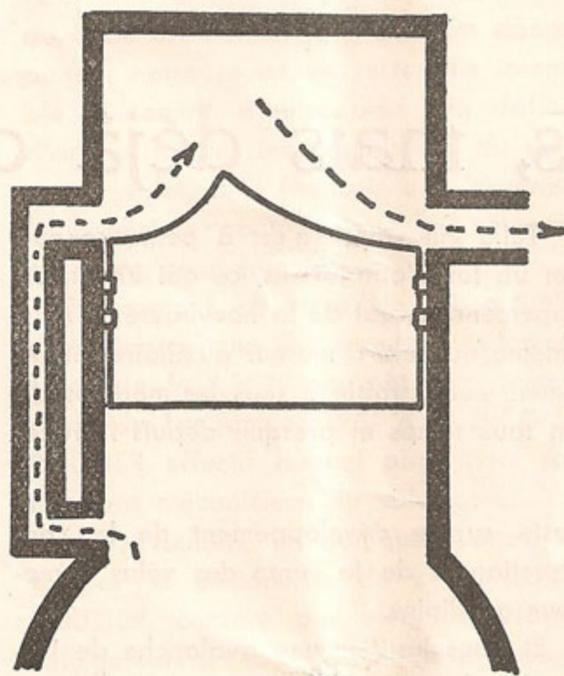


Fig. 1 : PISTON A DEFLECTEUR.

moteur a prévu un balayage approchant de la perfection (mais la perfection est impossible à atteindre, vu l'inertie des gaz), le rendement du moteur approchera également de celui d'un moteur 4 temps, dans un rapport de 2 à 1.

Pour arriver à un balayage poussé, l'on a songé au piston à déflecteur dont le rôle consiste à séparer les gaz frais des gaz brûlés. Par sa forme, le déflecteur favorise l'admission des gaz frais et accélère l'échappement des gaz brûlés. Il n'empêchera cependant pas qu'une partie des gaz frais se mélange aux gaz brûlés et qu'une même quantité de gaz brûlés appauvrira le mélange gazeux, comprimé avant la détente. Le piston à déflecteur (fig. 1.) remplit néanmoins une fonction très importante, malgré les reproches qui lui sont faits quant à la dissymétrie de sa masse et à son alourdissement, inconvénients dont le premier n'a que peu d'influence dans les moteurs de petites cylindrées, tandis que le second constitue réellement un inconvénient, le piston auquel est imprimé un mouvement alternatif devant être le plus léger possible, afin de compenser l'influence des forces d'inertie.

Pour remédier à cet état de choses, l'on peut adopter une variété quasi illimitée de balayages en travers (fig. 2), utilisant le piston plat et un certain nombre de lumières d'admission et d'échappement, de telle façon que les gaz frais aient un mouvement de turbulence favorisant l'échappement des gaz brûlés. L'on est parfois amené à utiliser des pistons à tête concave ou convexe, à modifier le nombre et la direction des canaux de transfert, sans empêcher cependant qu'au travail de faible charge ou de ralenti, les gaz frais et les gaz résiduels se mélangent et même que des zones de gaz iner-

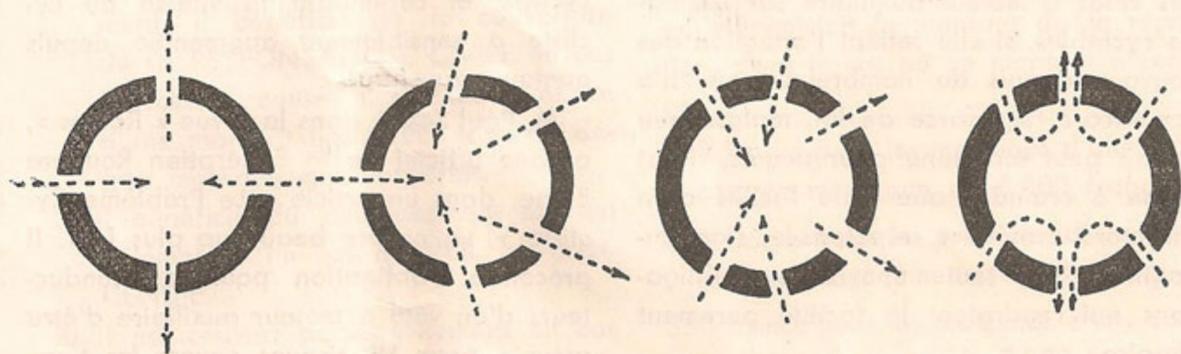


Fig. 2 : QUELQUES EXEMPLES DE BALAYAGE EN TRAVERS.

tes se forment près de la bougie, rendant plus difficile le travail de l'étincelle dans l'inflammation de la matière de combustion.

Or, le balayage en travers présente un inconvénient certain, car, pour que deux courants de gaz frais se guident mutuellement et exécutent la chasse des gaz résiduels dans de bonnes conditions, il faut que ces deux courants soient de force rigoureusement égale, ce qui, l'on s'en doute, ne s'obtient pas facilement et reste à la merci de la distorsion toujours possible due à une inégalité de température.

Malgré toutes ces difficultés, le moteur 2 temps et ce surtout pour les moteurs de faible cylindrée, présente une simplicité qui n'est pas à négliger. Les inconvénients signalés ne sont pas insurmontables. Le problème doit néanmoins être examiné dans son ensemble, car non seulement le système de balayage, la force de la turbulence, mais aussi les parois du cylindre et la forme de la culasse jouent un très grand rôle dans la formation et la direction des courants gazeux.

A notre sens, pour arriver à un rendement optimum du moteur 2 temps, rende-

ment qui serait atteint lorsque la pression d'admission sera augmentée de façon même partielle et lorsque le mélange des gaz résiduels aux gaz frais sera complètement évité, le moteur 2 temps signifiera réellement le double d'un moteur quatre temps.

C'est au problème de la distribution qu'il faut s'atteler et c'est dans ce domaine déjà que d'intéressantes innovations ont réussi à accroître le rendement du 2 temps et à attirer sur lui, l'attention des techniciens.

Albert LEMAIRE.

## Pas de droits, mais déjà des devoirs...

Il en est toujours ainsi, en toutes choses. Telle innovation n'est à peine connue que déjà l'on songe à brimer, à taxer, à créer un tas d'obligations, ce qui en fin de compte ne fait qu'aller à l'encontre du développement normal de la nouveauté. Il nous aurait paru surprenant qu'il n'en soit pas de même du vélo à moteur auxiliaire, engin nouveau si l'on peut dire, puisqu'il n'est nullement comparable à tous les modèles de vélos motorisés et vélomoteurs, ayant existé en tous temps et presque depuis l'avènement du vélo.

Depuis de nombreux mois, les vélos à moteur auxiliaire — qui sont réellement des vélos — auraient dû bénéficier de certains droits légitimes, le droit aux bonnes routes notamment (ce qui ne veut pas dire le droit à toutes les routes), le droit de se débarrasser des plaques d'immatriculation ridicules, le droit d'être exonérés de la taxe de luxe lors de l'achat, et tant d'autres choses encore, parmi lesquelles le droit d'emprunter provisoirement les pistes cyclables en attendant la construction ou l'aménagement de nouvelles routes répondant de manière intégrale aux besoins de la circulation.

Il n'en est rien cependant. L'admission des vélos à moteur auxiliaire sur les pistes cyclables, si elle retient l'attention des pouvoirs depuis de nombreux mois, n'a pas encore reçu force de loi, malgré que le fait peut être tenu pour acquis. Il est même à craindre que cette facilité d'un caractère provisoire, répétons-le, s'accompagnerait de toute une série d'obligations qui rendraient la facilité purement illusoire.

Limitation par-ci, limitation par-là, l'on crée assez facilement un état d'esprit défavorable dont l'influence sera très né-

fastes sur le développement de la construction et de la vente des vélos à moteur auxiliaire.

Et pour justifier une avalanche de brimades, l'on ne manquera pas d'invoquer l'exemple de la Hollande, où une réglementation chèvre-choutiste est suffisamment embrouillée pour donner à tous l'illusion d'avoir obtenu satisfaction. On se demande pourtant, pourquoi la vitesse d'un vélo à moteur auxiliaire devrait être limitée, alors que déjà l'appellation vélo à moteur auxiliaire est suffisamment limitative. Pourquoi devrait-on également exclure les boîtes de vitesses ? A-t-on craint l'emploi du dérailleur pour la circulation cycliste, et cependant la vitesse du cycliste a sensiblement augmentée depuis quelques années ?

M. Paul Segui, dans la revue « Routes », organe officiel de la Fédération Routière Belge, dans un article « Le Problème Cycliste », va encore beaucoup plus loin. Il préconise l'obligation pour les conducteurs d'un vélo à moteur auxiliaire d'être assurés pour les risques envers les tiers. M. Segui ignore-t-il que cette obligation n'existe ni pour les automobilistes, ni pour les motocyclistes. Certes, la mesure serait

bonne, pour autant qu'elle soit générale, mais elle serait absolument injustifiée pour une seule catégorie d'usagers, car elle risquerait de faire passer le vélo à moteur auxiliaire pour un engin extrêmement dangereux, alors qu'il n'en est absolument rien, bien au contraire.

Nous prétendons quant à nous, que le conducteur d'un vélo à moteur auxiliaire a un meilleur contrôle sur sa machine que le cycliste ordinaire, et que l'emploi d'un moteur n'augmente nullement le danger d'utilisation. Les seuls dangers de la circulation sont l'état des routes et l'indiscipline des usagers, et non le véhicule lui-même. Le premier devoir de l'Etat doit donc être, non de limiter l'utilisation des véhicules, mais d'améliorer l'état des routes et d'intervenir énergiquement lors de toute infraction aux règles de la circulation.

Certains cyclistes sont plus dangereux pour leurs semblables qu'une moto qui circulerait sur la piste cyclable, et cependant, les pouvoirs publics ne font rien pour ramener ces cyclistes à une raison plus saine. L'on songe à protéger le cycliste des conducteurs de vélos à moteur auxiliaire inoffensifs, mais a-t-on réellement déjà songé à protéger le cycliste, promeneur dominical, des exploits des coureurs disputant une épreuve. La vitesse d'un coureur en plein effort est autrement importante que celle d'un vélo à moteur auxiliaire, mais ce qui est plus grave, le coureur en action ne tient pas

# LES RÉPARATIONS.

une ligne droite et il constitue un danger très grand. Ce mal là est admis comme tel, sans provoquer de réactions.

Mais maintenant qu'un engin nouveau se propage, l'on songe à le brimer, à lui rendre la vie dure, à lui créer des restrictions d'utilisation. L'on songe déjà, avant même d'avoir aidé à sa naissance ou à son extension, à lui rédiger une réglementation draconienne, compliquée et probablement incompréhensible.

Nous voudrions que ceux qui, dans notre pays, ont la charge de la circulation routière, utilisent pendant quelques mois un vélo à moteur et se rendent personnellement compte de l'inexistence des dangers qu'ils pourraient provoquer pour les autres usagers. Ils comprendront très vite que le problème est ailleurs, non à résoudre par un règlement, mais qu'une solution doit être recherchée dans une meilleure compréhension des besoins de tous les usagers et de leurs droits.

Or, si l'on désire qu'une catégorie d'usagers soit assurée pour leur responsabilité civile envers les tiers, il faut être honnête et exiger aussi que les autres usagers, y compris les cyclistes, le soient, car il serait inconcevable qu'une seule catégorie d'usagers produise des garanties en cas d'accident provoqué à un autre usager, tandis que les usagers de cette même catégorie ne pourraient exiger les mêmes garanties des autres usagers qui sont cause d'un accident dont ils sont victimes.

Mais, les vélomotoristes ne sont pas imprévoyants, ils savent prendre leurs précautions sans que l'obligation leur soit imposée et c'est pourquoi nous aimons à signaler que les membres vélomotoristes de la R.L.V.B. peuvent bénéficier de conditions extraordinaires d'assurance de leur responsabilité civile, conditions qui ont pu être obtenues grâce au grand nombre de conducteurs à assurer, et dont nous parlons dans un autre article.

Ceci simplement pour prouver que les vélomotoristes savent s'organiser, qu'ils constituent déjà une force, que point n'est besoin de leur imposer des obligations, mais qu'ils ont une saine conception de leurs devoirs.

Aux autres maintenant de reconnaître leurs droits !

Albert LEMAIRE.

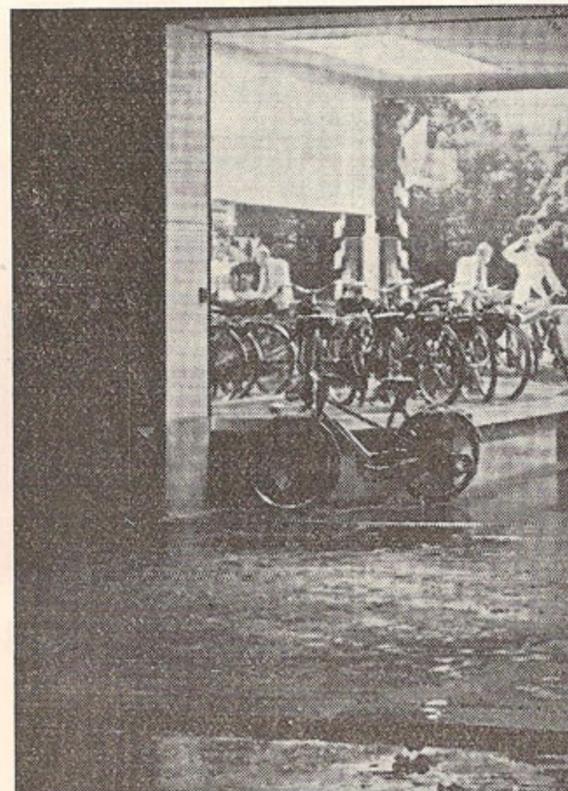
Ne confiez pas votre vélomoteur à n'importe qui ! Tel devrait être, dès le début, le mot d'ordre des vélomotoristes. Trop de mécaniciens du cycle croient s'y connaître, alors qu'ils détraquent tout simplement la mécanique de précision d'un moteur auxiliaire. Le système d'organisation d'une grande marque de vélos à moteur auxiliaire est attachante à ce point de vue, car il empêche que des vélos à moteur soient confiés à des mécaniciens autres que ceux qui dirigent une station-service et chaque station-service possède un outillage standard spécialement étudié pour la marque des moteurs à débarrer.

Mais à côté de cette marque, il existe tant d'autres modèles, dont les réparations sont effectuées par les mécaniciens du cycle ordinaires. Il y a là un danger auquel notre revue ne reste pas insensible. Il semble d'autre part très difficile d'arriver à trier les mécaniciens du cycle sur le volet et il faudrait une organisation spéciale pour dépister les bons mécaniciens pour vélomoteurs.

Et pourtant, ce travail se fait actuellement, parce que les membres vélomotoristes de la L.V.B. peuvent bénéficier à partir du 1er janvier 1951 d'un SECOURS ROUTIER effectif auquel participent tous les bons mécaniciens du vélomoteur.

Nous voulons, en quelques lignes, expliquer le mécanisme de ce SECOURS ROUTIER, conféré aux membres usagers vélomoteurs de la L.V.B. La carte d'usager peut être obtenue chez tous les mécaniciens dont la vitrine est ornée d'une vitrauphanie portant la mention « Secours Routier — Réparateur agréé ». Le conducteur d'un vélomoteur saura donc qu'il s'adresse à un mécanicien dont la compétence en vélomoteurs est officiellement reconnue. Il pourra se procurer chez ce mécanicien la carte d'usager qui le fait bénéficier d'une assurance OMNIUM, dans les conditions suivantes :

- 1) Devançant les intentions du gouvernement, il bénéficie de la couverture de sa RESPONSABILITE CIVILE en cas d'accident causé à des tiers, et ce d'une manière ILLIMITEE, tant en dégâts matériels que corporels.
- 2) Il bénéficie du remplacement de son vélomoteur en cas de VOL ou d'INCENDIE.
- 3) Il est couvert personnellement en cas d'accident INDIVIDUEL pour les cas de mort et d'incapacité permanente totale ou partielle.



UNE STATION DE REPARATION MODERNE.

- 4) Il bénéficie du Secours Routier, sous la forme de la REPARATION gratuite (sauf une franchise dont le taux est repris ci-dessous), de tous les accidents matériels encourus par la route, et ce par des mécaniciens agréés et à un tarif contrôlé.

Lors de tout accident matériel, le titulaire de la carte aura à régler comptant au mécanicien le montant de la réparation, dans le cas où ce montant n'excède pas :

- 250 francs pour les machines d'une valeur assurée maximum de 6.000 francs ;
- 300 francs pour les machines d'une valeur assurée maximum de 7.000 francs ;
- 350 francs pour les machines d'une valeur assurée maximum de 8.000 francs ;
- 400 francs pour les machines d'une valeur assurée maximum de 9.000 francs ;

500 francs pour les machines d'une valeur assurée maximum de 10.000 francs.

Tout montant de réparation excédant les franchises ci-dessus sont à charge du Secours Routier et quel que soit l'accident matériel dont le vélomotoriste est la victime, il n'aura jamais à payer que le montant de la franchise correspondant à la valeur déclarée de son véhicule.

Les réparations sont effectuées IMMEDIATEMENT par le mécanicien, sauf lorsqu'un tiers responsable est en cause. Dans ce cas, la réparation ne peut être faite qu'avec l'accord de la partie adverse.

Comme on le voit, le vélo à moteur auxiliaire (car cette facilité n'est applicable qu'aux moteurs de 50 cc. de cylindrée maximum) jouissent dès le début de leur vogue, d'un atout puissant qui non seulement les gardera dans les mains de réparateurs compétents, mais encore mettent le conducteur à l'abri de tout souci.

Dès maintenant de nombreux mécaniciens-détaillants de vélos à moteur auxiliaire (et parmi lesquels nous avons le plaisir de signaler M. HOOLANDTS, chaussée de Ninove, 68, Bruxelles, qui participait en 1950 au Tour de France Cyclo-moteurs), se sont déclarés disposés à collaborer à la mise sur pied du SECOURS ROUTIER pour vélomotoristes.

Disons encore que la carte d'usager donnant droit au Secours Routier fait également bénéficier de l'abonnement à notre revue mensuelle, tout comme elle donne droit à de nombreux autres avantages, tels que réductions dans des maisons de commerce, sur le prix des cartes routières, etc...

Mais le principal avantage du vélomotoriste affilié au Secours Routier sera de pouvoir obtenir, où qu'il se trouve, un accueil chaleureux et un concours compétent de la part d'un réparateur local, dont l'adresse se trouvera dans un carnet comprenant la liste de tous les réparateurs agréés.

L'exemple ayant ainsi été donné, il faudrait que tous les usagers des vélos à moteur auxiliaire comprennent leur intérêt et exigent chez les mécaniciens agréés, la carte d'usager qui leur procurera le bénéfice de l'assurance omnium et du Secours Routier.

Le prix de la carte d'usager, valable un an, est variable suivant la valeur du vélo motorisé et de minimum 415 francs pour une valeur de 6.000 francs.

Grâce au SECOURS ROUTIER, le vélo à moteur auxiliaire connaîtra en Belgique un bel essor.

A. L.

## LE SPORT

Très pauvre ce mois-ci, tout au moins en plusieurs de ces spécialités, en raison du climat sibérien dont nous sommes gratifiés depuis plusieurs semaines déjà. Tâchons quand même de faire le point.

**FOOTBAL :** Toutes rencontres remises. Terrains gelés et sous une épaisse couche de neige. Anderlecht n'a pas craint toutefois d'organiser une rencontre le jour de Noël, avec le Rapid de Vienne. Victoire indiscutable des Viennois qui nous montrèrent (s'il en est encore nécessaire) la valeur de leur football. Une chose pourtant à retenir pour la division I où les leaders en A et B ont passé les fêtes du Nouvel-An avec la satisfaction, tant pour le White que pour Saint-Nicolas, d'avoir pris la tête de leur série depuis la première journée et de commencer l'an neuf en ayant toujours le leadership.

**BOXE :** La toute grande attraction du mois fut Ray « Sugar » Robinson. Sa tournée en Europe est finie. Total : 5 matches. Rapport : quelques 16 millions de francs français. Même au cours du jour, ce n'est pas à dédaigner. Le clou de cette tournée fut certes le match opposant le fameux nègre au Français Villemain. Les spectateurs ne furent pas déçus.

**BASKET-BAL :** Tous les matches remis, sauf ceux se disputant en salle. Sur ceux-ci rien de bien saillant.

La grande organisation du Racing C.B. — Tournoi de Noël — réunit plusieurs équipes étrangères en plus des Belges : une tchèque, une italienne, une espagnole. C'est cette dernière, le Real de Madrid, qui en fin de compte enleva ce beau tournoi qui, comme tous les ans, obtint le tout grand succès.

**ATHLETISME :** Le « Séverin », vieille épreuve du calendrier, et organisée par le Racing, n'a pas obtenu le succès d'engagements que l'on était en droit d'attendre. Lucien Theys, vainqueur du Cross des Nations, était la seule grande vedette. Langenus, qui devait lui mener

la vie dure, ne sembla pas à son affaire. La course se résume presque en un cavalier seul du rouquin d'Overyssche, terminant, malgré le temps plus que défavorable, avec près d'une minute d'avance. Il faudra atteindre le « National » pour revoir la confrontation de nos « grands », surtout que le même Theys, en remportant le cross de Sao-Paulo, tient une méchante forme.

**CYCLISME :** Grand événement pour les « sportifs ». Le Trophée du Mérite Sportif 1950 a été décerné à Brik Schotte, deux fois champion du monde sur route. La ténacité pour vaincre et la loyauté sportive du promu ont certes été deux des raisons qui guidèrent le jury dans son choix.

Cyclisme en vase clos : Le mois passé nous avons pu chanter les louanges d'une de nos équipes d'américaines. Ce mois-ci il n'en est pas de même, loin de là. L'équipe batave Schulte-Peeters glane les lauriers, aussi bien en Belgique qu'à l'étranger. Sur n'importe quelle piste où l'équipe s'aligne et du moment que le grand Gerrit le veut, il n'y a rien à faire. Les autres équipes doivent subir « sa » loi.

En poursuite le champion de France, Mattéoti, est venu nous prouver sa classe en battant notre champion, De Beukelaere en quelques tours. Il est vrai que notre national ne se consacre qu'à l'américaine... Le lendemain Mattéoti se faisait rejoindre par Schulte (tiens, encore lui...).

Belle victoire de notre numéro 1 en vitesse pure, Pauwels, sur le champion de France Bellenger. Dommage que la vitesse ne nourrit plus son homme actuellement et que les sprinters doivent essayer de se créer une place parmi les « américains » pour pouvoir subsister. Pauwels n'est évidemment pas un Scherens, d'accord, mais s'il avait plus l'occasion de courir, ce garçon nous donnerait beaucoup de satisfaction, le match dont question ci-dessus nous en a donné une preuve.

F. DERNONCOURT.

# BROWN

TOUJOURS EN TETE DU PROGRES, PRESENTE

une **SELLE** et un **SIEGE ARRIERE**  
pour **VELOMOTEURS**

spécialement étudiés pour assurer le  
**GRAND CONFORT**

Vis de réglage, s'articulant en rotule suivant le poids du passager.

Serrage latéral sur barrettes mobiles monobloc.

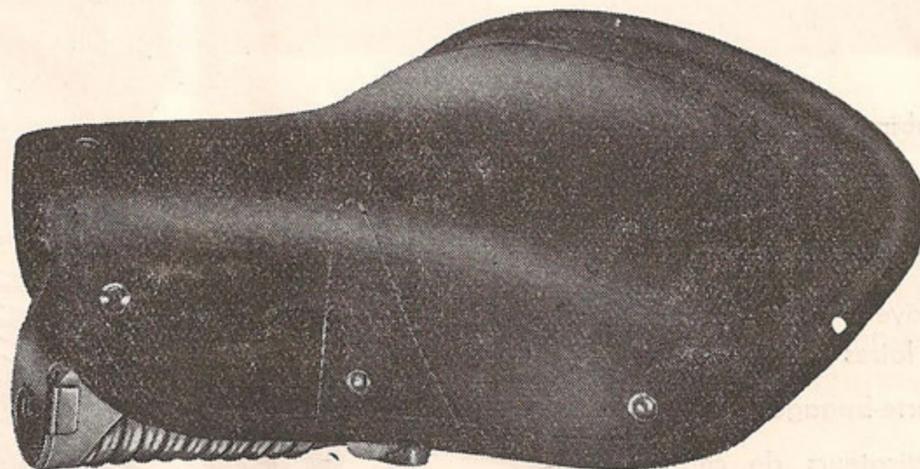
Amortisseur de chocs en caoutchouc renforcé.

Siège galbé et incurvé.

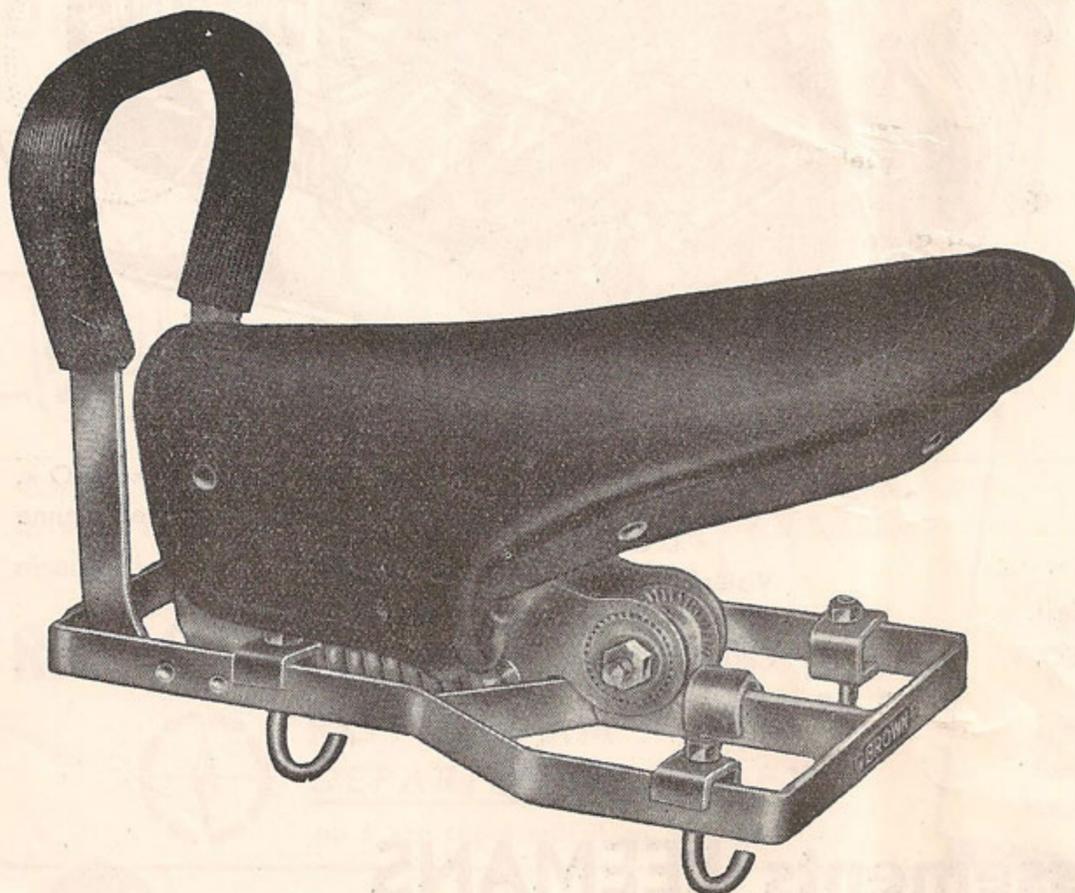
Châssis cadmié.

Longueur : 29 cm. Largeur : 33 cm.

Poids : 27000 grammes.



« BROWN 5066 »



« BROWN 5066bis »

Siège arrière  
Universel  
s'adaptant sur  
tous les  
porte-bagages  
Réglable selon le  
poids du passager.  
Poids : 4000 grammes.

**BROWN = QUALITE D'ABORD**

**UN** PROBLEME : MOTORISER **VOTRE** VELO.  
**DEUX** SOLUTIONS A EXAMINER DE PRES :



**A. BERINI**

Traction AV. par galet.

**B. CYCLEMASTER**

Moyeu motorisé.

Attaque directe.

Essayez nos moteurs

... et comparez

nos **PRIX**

**Données techniques :**

Moteur : 2 temps  
Cylindr. : 32 cc.  
Alésage : 36 mm.  
Course : 32 mm.  
T./M. : 4.000  
Vitesse : 30 km./h.  
Consommation :  
1,2 lt. aux 100 km.



*Cyclemaster*

**Importation exclusive**

**ABECO**

51, RUE DE NAMUR - BRUXELLES

Salon : Palais 3 - Stands 1158 - 1161.