

L'OFFICIEL

DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE

MOTOCULTURE
MOTONAUTIQUE
JOUETS SPORTIFS



Encore
plus belles

Production
accrue

Livraisons
rapides
toute
l'année

**CONDITIONS
SPÉCIALES**
Nous consulter

Cycles
Cyclomoteurs

Cazenave

BELIN
(Gironde)
Tél. : 93 et la suite



ORGANE
D'INFORMATION
DES
PROFESSIONS
DU CYCLE
ET DU
MOTOCYCLE

Plus de
20.000 kilomètres

avec

**delta
record**

SEDS



LA CHAÎNE QUI BAT TOUS LES RECORDS

Directeur Général : Jacques CATINAT
 Directeur : Charley TANTET
 59, av. de la Grande-Armée, PARIS-16^e
 Tél. 86-15 +
 Hebdomadaire comportant deux éditions spécialisées
 L'une consacrée au CYCLE et au MOTOCYCLE
 L'autre à L'AUTOMOBILE
 S.L.O.C.A.M. - R.C. Seine : 55-B - 10724
 S. A. R. L. au capital de 70.000 F

L'OFFICIEL

DU CYCLE & DU MOTOCYCLE

MOTOCULTURE - MOTONAUTISME - JOUETS SPORTIFS

VÉLO-MOTO ————— N° 7 — 6 AVRIL 1964

SOMMAIRE

● ACTUALITÉ TECHNIQUE

- Les nouvelles installations de Moto-Ouest à Nantes 5-7
- Les Prior et Hercules importés par les Établissements Judenne 7
- Motofiche n° 28 : Moteur Aspéra V 51, 2 temps 9-10

● A L'USAGE DE L'APPRENTI

- A propos de l'allumage sur moteurs 2 temps 13

● HORIZONS NOUVEAUX

- Les scies à chaîne « Pioneer » 21
- Le motoculteur « Merry Tiller » 21
- Les tondeuses Gaby 22
- Hakorette et Hakocombinette 22
- Les motoculteurs Bollens 23
- L'Épikote, une résine pour coques de bateaux 23
- Nouveaux « Triboum » et « Tribenne » Lama 24
- La chaise « Bien-Être » pour bébé 24

● VIE COMMERCIALE

- Études du prix de revient de pistes cyclables en Suisse 17
- L'organisation judiciaire de la France : Juridictions pénales 29
- Immatriculation des cyclomoteurs dépassant 50 km/h 27
- La publicité n'est pas obligatoire en cas de cession d'un fonds artisanal 27
- Déclaration des B.I.C. reportée au 13 avril 1964 31

● VIE PROFESSIONNELLE

- Dans la Seine 31
- En Savoie, dans l'Indre, la Haute-Loire, la Charente-Maritime, les Vosges 32

● LES AVENTURES DE DUGUIDON

- 35

● STATISTIQUES

- 35

● MACHINE A COUDRE

- Premières impressions sur l'exposition de machines à coudre au Salon des Arts Ménagers 37-39

● COTE MOTOCISTE

- 40-41

● PETITES ANNONCES

- 42

Abonnement Annuel

Série Automobile	20	F
Série Motocycle	17	F
Les deux séries	32	F
Le numéro	0,85	F

Étranger :

Série Automobile	27	F
Série Motocycle	24	F

Compte Chèque Postal : Paris 1481-96

L'ÈRE DU DÉPASSEMENT

Répondant à la suggestion de certains de nos lecteurs recevant aussi « l'Officiel de l'Automobile » selon laquelle l'éditorial publié le 16 mars 1964 pourrait être utilement lu par nos amis professionnels du Cycle et du Motocycle, nous le reproduisons ci-après et nous nous en excusons auprès de ceux qui reçoivent les deux revues.

Le monde actuel est un monde en mouvement. Plus il se civilise, et plus il requiert d'évolution, de progression, voire d'accélération.

Toute la vie américaine, elle, est dominée par le souci du dépassement. Surclasser son voisin, lui montrer sa supériorité, affirmer sa réussite, et cela s'exprime aussi bien par la puissance du véhicule acquis ou par le nombre des voitures mises à la disposition de la famille, lorsqu'il s'agit de petits formats européens, que par l'ampleur de l'habitation ou la valeur « dollars » des équipements dont celle-ci a été abondamment pourvue. Il n'est pas de conversation d'affaires avec les Américains du Nord sans qu'il ne soit question d'accroître un progrès, de dominer un marché, d'épater un concurrent, d'asseoir une hégémonie.

On y pratique l'ascension à la manière du perroquet sur son échelle, selon l'image dépeinte par M. Savelli, délégué général de la Fédération des Équipements, chacun s'appuyant sur l'échelon du voisin pour atteindre un niveau supérieur à lui.

Le summum de la réussite, lorsque le yankee arrive au terme de son existence, c'est la perspective d'obtenir des obsèques les plus somptueuses et, surtout, le cercueil le plus riche et le plus confortable qui, à défaut pour le défunt d'avoir été honoré et illustre, constitue l'élément indispensable de son apothéose posthume.

Peu importe si, pour ce faire, sa succession présente une insuffisance d'actif, les héritiers s'endetteront pendant des décennies, le plus souvent secrètement, afin que le prestige du « de cujus » ne soit en aucune façon atteint.

Que notre civilisation tende à se rapprocher de l'américaine pour ce qu'elle a de prestigieux, que nous soyons gagnés par la hantise de la stagnation, rien de plus naturel, mais que nous soyons vigoureusement conviés à une progression économique et sociale sans être assurés d'en avoir les moyens, et nous voilà entraînés dans une fuite en avant exacerbée, dans une course éperdue dont la fin sera dépourvue de tout décorum si, chemin faisant, nous nous étions mis à y prendre goût.

Pour ne pas être dépassés par les événements, ni par l'évolution technique, nous avons préconisé ici à nos amis, le travail organisé et le commerce intelligent, avec en plus, la foi dans l'avenir automobile, l'éveil aux nouveautés, et surtout l'information économique et sociale. Mais nous nous défendons de les inciter au dépassement !

A l'excès, nous opposons l'équilibre, et nous préférons un mouvement ralenti plutôt qu'une accélération qui endurecisse la sensibilité.

Si nous leur avons dit au nom de la Productivité, avec Saint-Exupéry, « qu'ils n'ont le droit d'éviter un effort qu'au nom d'un autre effort, car leur devoir est de grandir », ce n'est pas pour qu'ils se livrent à des actes de délirante et aveugle prodigalité, mais pour qu'ils franchissent par leur labeur et leur esprit d'organisation, plusieurs étapes de responsabilité, les mettant, dans leur siècle et dans leur région de prédilection, à l'endroit de leur meilleure efficacité.

« Tirer son orgueil de son adaptabilité, et non de sa capacité de maintenir », a dit le grand économiste et nouvel académicien, Louis Armand, mais s'adapter n'a jamais voulu dire se dépasser ni se surpasser.

Certains ont découvert seuls, le chemin de leur évolution, mais non sans peine, ni souffrance, ni retard ; d'autres ont bénéficié d'une chance inespérée, mais la plupart des professionnels ont simplement manqué de guide, faute, le plus souvent, d'avoir eu le souci de s'éduquer convenablement et continuellement.

Combien restent trop occupés d'eux-mêmes pour avoir le loisir de discerner les autres ! Combien sont assez vaniteux pour se complaire dans leur propre acquis, alors qu'ils auraient pu faire mieux, s'ils avaient pris le temps de s'instruire sur les données d'une plus large expérience ; combien sont restés inertes et désespérés dans leur propre routine ou infortune, pour avoir négligé de s'informer ; combien aussi sont allés au-delà de leurs moyens, de leurs capacités physiques et matérielles et des besoins d'une localité à laquelle plus d'un lien les rattachaient pour leur félicité, et se sont cassés les reins, parce que leur manquaient les données d'une estimation raisonnée de leur potentiel d'activité et d'emploi !

Pour combien d'entreprises, le dépassement sans visibilité s'est avéré, là aussi, mortel.

Tels sont les motifs des études que nous consacrons à la productivité et qui prennent leur place parmi les instruments essentiels de travail de nos lecteurs.

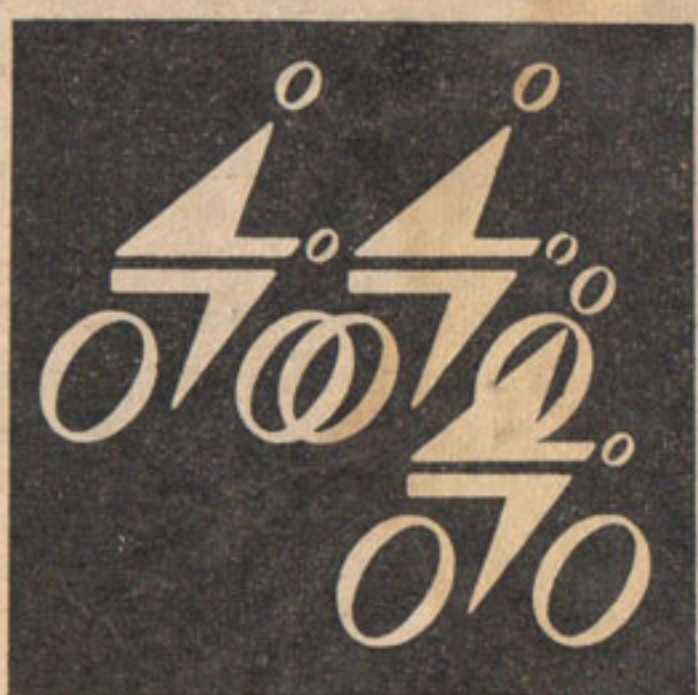
Que, par surcroît, nous continuions à veiller à la formation économique, juridique et commerciale des professionnels, aussi rébarbative qu'elle soit parfois, et nous sommes assurés que tous ceux qui nous suivront auront un jugement dépouillé de tout complexe d'infériorité et, pour certains, d'une futilité suffisante, et qu'ils seront plus conscients encore de la mission que, pour notre part, nous nous faisons un devoir de poursuivre, sans relâche, pour un meilleur devenir.

J. CATINAT.

" I F M A "

6^e Exposition internationale
des
bicyclettes et motocyclettes
(pièces détachées et accessoires)

IFMA KÖLN



16.-20.9.64



à

COLOGNE

Plaques Fourniture de l'Economie de l'Europe

16 - 20 Sept. 64

Fabricants et Constructeurs qui désirez exposer

Pour tous renseignements

Fernand J. ZIMMER

Délégué officiel en France, 3 bis rue de l'Alboni. Paris XVI
BAGatelle 67 51 -Adr. Télé: "INTERMESS-PARIS" - Métro "PASSY"

*inscriptions reçues
jusqu'au
20 mai*

Inaugurées par M. Demaizière,
directeur de VéloSolex

LES NOUVELLES INSTALLATIONS DE MOTO-OUEST A NANTES

« J'ai plaisir à vous apporter le salut et les compliments de la Société VéloSolex à vous M. Gallo, le fidèle concessionnaire, à M. Landais, le dynamique directeur de « Moto-Ouest », ainsi qu'à la phalange de vos collaborateurs, collaboratrices et agents dans cet établissement de « Moto-Ouest » dont nous inaugurons aujourd'hui les nouvelles installations. »

Ainsi s'exprimait dernièrement, M. Demaizière, directeur de VéloSolex, en inaugurant à Nantes les nouvelles installations des Établissements « Moto-Ouest ».

Et poursuivant M. Demaizière déclara :

« En nous montrant une réalisation aussi heureuse, vous avez choisi une politique qui correspond bien à celle de VéloSolex : la qualité dans la sécurité comme la qualité dans le service. Pour nous, promotion signifie avant tout : Améliorer ce qui peut l'être. »

Qu'est-ce que Moto-Ouest ?

Moto-Ouest est l'un des plus importants concessionnaires VéloSolex en France. Les ventes sont faites directement ou par l'intermédiaire d'agents dépositaires agréés. Moto-Ouest est également concessionnaire Lambretta et agent Puch et Honda.

Le programme d'activité est sensiblement le même que celui d'une concession de marque d'automobiles, à l'exception toutefois de la prospection à domicile qui n'est pratiquée que très exceptionnellement pour la vente directe à l'utilisateur.

Réception des clients. — Le magasin comporte une devanture accrocheuse, très bien agencée et un hall d'entrée avec exposition permanente. La réception des clients se fait dans le magasin devant une banque ; ici se font les bons de commande, les factures, les cartes de garantie, les dossiers de crédit, d'assurance et les attestations y sont également effectuées les visites de garantie gratuite après 500 km, la préparation des machines neuves et la mise en main.

Reprises et ventes d'occasion. — Les modèles périmés sont revendus en l'état un petit prix. Les

modèles plus récents sont évalués, remis en état puis vendus avec garantie de 6 mois.

Ventes par le réseau de mécaniciens dépositaires. — Un réseau de mécaniciens patentés (environ 95) a été constitué. Les machines sont préparées par Moto-Ouest, livrées à domicile, mises en dépôt. Les bons de livraison et la facturation interviennent après la vente.

Vente de pièces détachées. — Un magasin fonctionnel a été constitué, il comporte un inventaire permanent pour les pièces principales, un service pour les commandes de réapprovisionnement et la facturation.

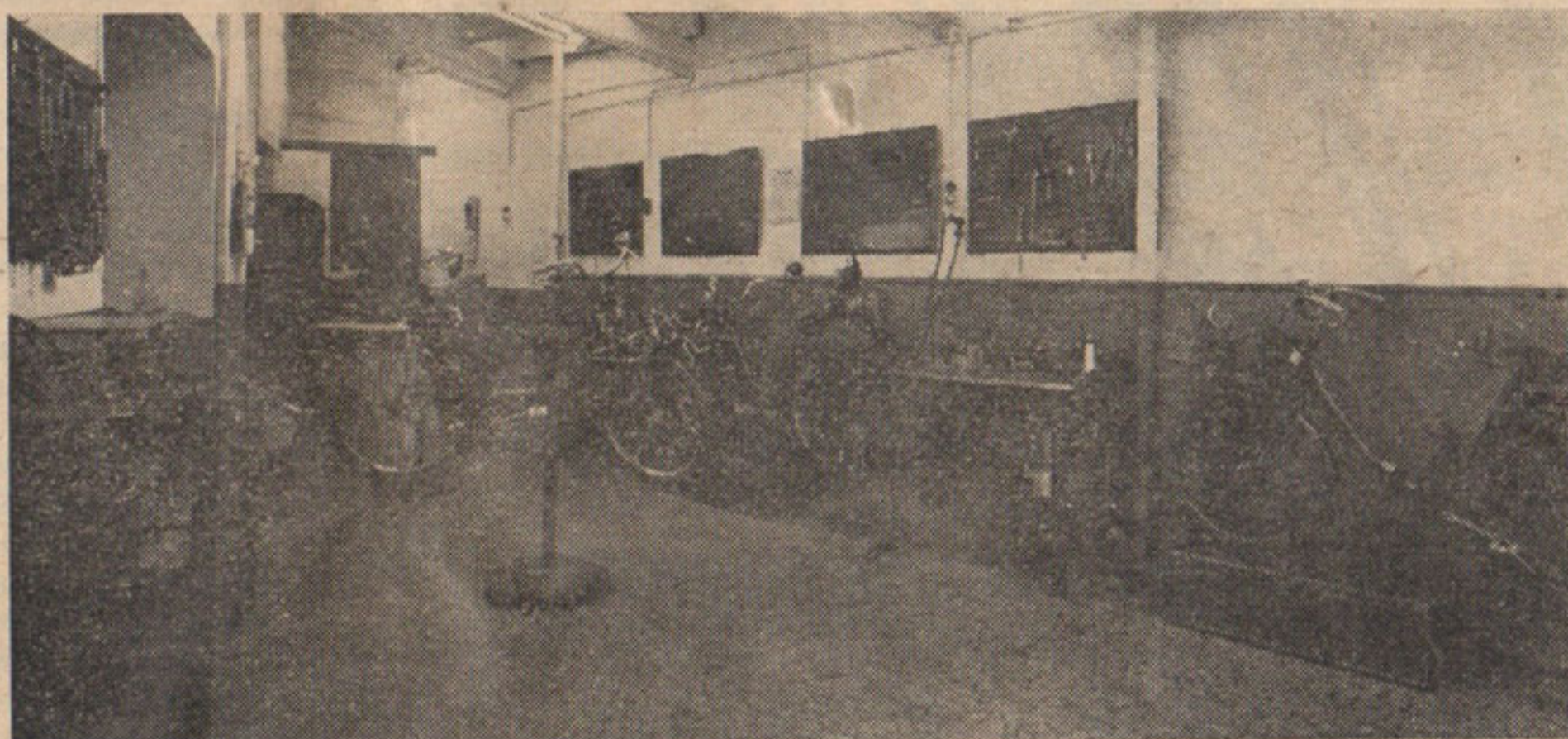
Vente de carburant 2 temps et de Solexine. — La vente du carburant 2 temps en vrac est classique, elle s'effectue par mélangeur. Par contre, le principe de vente de la Solexine en bidon de 2 litres est nouveau : « Libre Service », le client

Nos clichés :

Ci-dessus, le nouveau magasin de la rue Haute-Pavée.

Au centre, l'atelier de réparations.

En bas à gauche, le comptoir de réception et le bureau de vente. A droite, les pièces détachées.



Diagnostic avant réparations. — Ce local est aménagé en station-service spécialisée dans la détection des pannes — éventuellement devant le client — et les réparations rapides. Un oscilloscope « Benoist » permet la détection scientifique des pannes, un compressiomètre indique infailliblement l'état d'usure du groupe cylindre-piston de l'étanchéité des joints, et un appareil électrique permet une vérification rapide du circuit d'allumage et d'éclairage.

Réparations et révisions en atelier. — La fiche de travail est établie en trois coupons détachables permettant le contrôle des temps d'exécution et la facturation dès que la réparation est terminée.

Un planning de travail journalier et hebdomadaire assure une meilleure productivité de l'atelier de réparation.

(Suite page 7.)



PNEUS **BOYAUX**
VÉLO **ENTRAINEMENT**
CYCLOMOTEUR
MOTO **COMPÉTITION**
SCOOTER **IMPORTÉS D'ITALIE**

HUTCHINSON

COURROIES DE CYCLOMOTEUR *Ventilaigle*

VOTRE CARNET

NAISSANCE

La famille de M. Roger Borion, Vélociste-Motociste et délégué syndical de la F.N.C.R.M. à Surgères (Charente-Maritime), vient de s'enrichir d'un petit Nicolas. Toutes nos félicitations aux heureux parents et grands-parents.

NÉCROLOGIE

Nous avons appris le décès de M. Arthur Thiault, Vélociste-Motociste à Vouzon (Loir-et-Cher). Agé de 73 ans, M. Thiault était un des plus anciens lecteurs de notre revue.

A Mme Thiault et à toute la famille du disparu, nous adressons nos sincères condoléances.

M. Max Renaud, ancien inspecteur général des ventes de la Société Citroën et créateur de « l'Arbitre Automobile », organe de la Chambre syndicale de l'Automobile au Maroc, s'est éteint ces jours derniers à Casablanca.

Installé au Maroc depuis 1946, M. Max Renaud y avait organisé le premier Salon de l'Automobile. A Mme Max Renaud et ses enfants, nous adressons nos sincères condoléances.

Quelques dates à retenir.

SALONS DU CYCLE ET MOTOCYCLE EN 1964

- COLOGNE : du 16 au 20 septembre.
- TOKYO : du 26 septembre au 9 octobre.
- PARIS : du 1^{er} au 11 octobre.
- LONDRES : du 14 au 21 novembre.

FOIRES INTERNATIONALES

(avec participation des constructeurs de 2-Roues autorisées par le B.P.I.C.M.)

- VIENNE : du 15 au 22 mars.
- MILAN : du 12 au 26 avril.
- BARCELONE : du 1^{er} au 10 juin.

SALON DU CAMPING 1964

Le Salon 1964 du Camping, Caravaning et des Sports ouvrira ses portes le 11 avril prochain à Paris. Comme en 1963, ce Salon aura lieu au Parc des Expositions à la Porte de Versailles.

VIE DES SOCIÉTÉS

● **SOCIÉTÉ S.E.M.I.A.C.**

Pour faire face à l'accroissement symptomatique des ventes de motoculteurs, la Société S.E.M.I.A.C. (Société de Matériel Industriel et Agricole) a décidé la construction d'une usine à Vouziers dans les Ardennes. Érigée sur un terrain de 2 hectares, cette usine comportera 4.200 mètres carrés de surface construite où seront fabriqués les matériels. Cette usine parviendra par étapes successives à employer 200 salariés pour répondre à la demande croissante des utilisations. Cette opération qui s'accompagne d'une augmentation de capital de 700.000 francs (70 millions d'anciens francs) a été réalisée grâce au bienveillant concours de la Société de développement régional (Champex), des Pouvoirs publics, des autorités régionales et locales, et notamment de la commune de Vouziers. Les productions S.E.M.I.A.C. vont pouvoir accroître leur cadence pour mieux satisfaire un marché de plus en plus convaincu des qualités du matériel actuel. En effet, la gamme des motoculteurs S.E.M.I.A.C. « Total 44 » et « Total 66 » répond grâce à ses caractéristiques originales aux besoins de la clientèle amateurs et professionnels tant en France qu'à l'étranger.

AVIS IMPORTANT A NOS ABONNÉS

Nos lecteurs dont l'échéance d'abonnement est en :
MARS — AVRIL — MAI
sont avisés que nous procéderons au recouvrement postal de leur abonnement début mai.
Nous les remercions à l'avance de bien vouloir honorer ce recouvrement présenté par les P. et T., seul moyen pratique de part et d'autre pour l'exécution de cette opération traditionnelle.

L'OFFICIEL
DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE..... 1 an : 17 F
couplé avec
L'OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE..... 1 an : 32 F

Nota. — Le règlement peut nous être effectué directement par chèque ou à notre C.C.P. Paris 1481-96 avant le 20 avril.

Moto-Ouest (Suite de la p. 5).

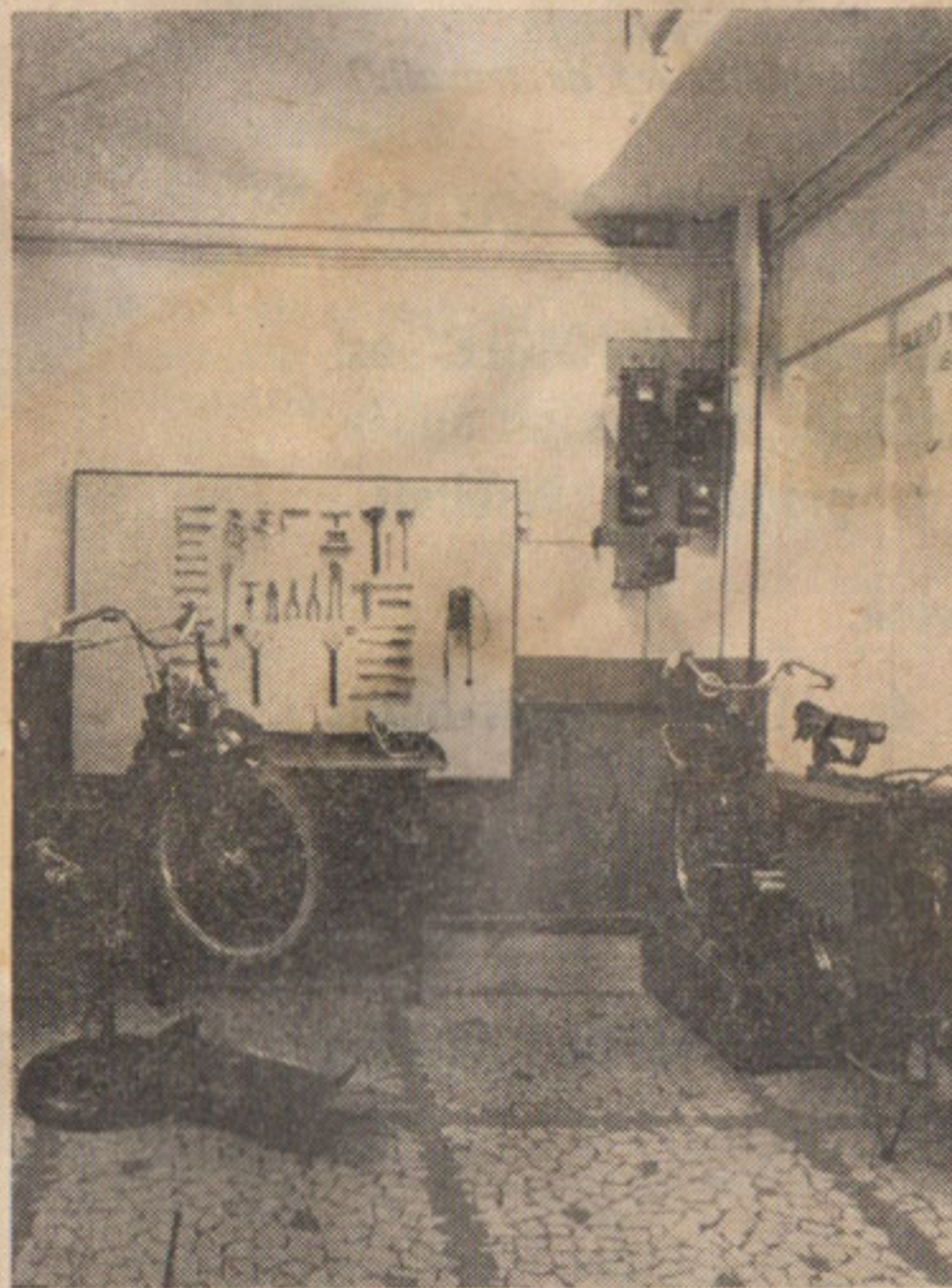
Un fichier « clients réparations » qui comprend près de 3.000 fiches permet de « suivre le client » et de le conseiller utilement.

La station principale uniquement VéloSolex est dotée d'un outillage moderne et bien adapté sans oublier les bancs d'essais « VéloSolex ».

L'atelier annexe reçoit, les machines d'autres marques. :

Lambretta, Puch, Honda, pour la plupart, ici sont effectuées les réparations sur les motos, scooters et triporteurs, l'atelier est pourvu d'un banc d'essai de puissance avec moulinet (supprime les essais sur route), d'élevateurs hydrauliques, d'une station de levage et de graissage, celui-ci étant effectué sous pression. L'atelier est relié téléphoniquement avec le magasin et le bureau de la direction.

Dépannages sur route. — Pour les dépannages urgents, Moto-Ouest possède un « tri-Lambretta » aménagé en petit atelier ambulant bien utile pour



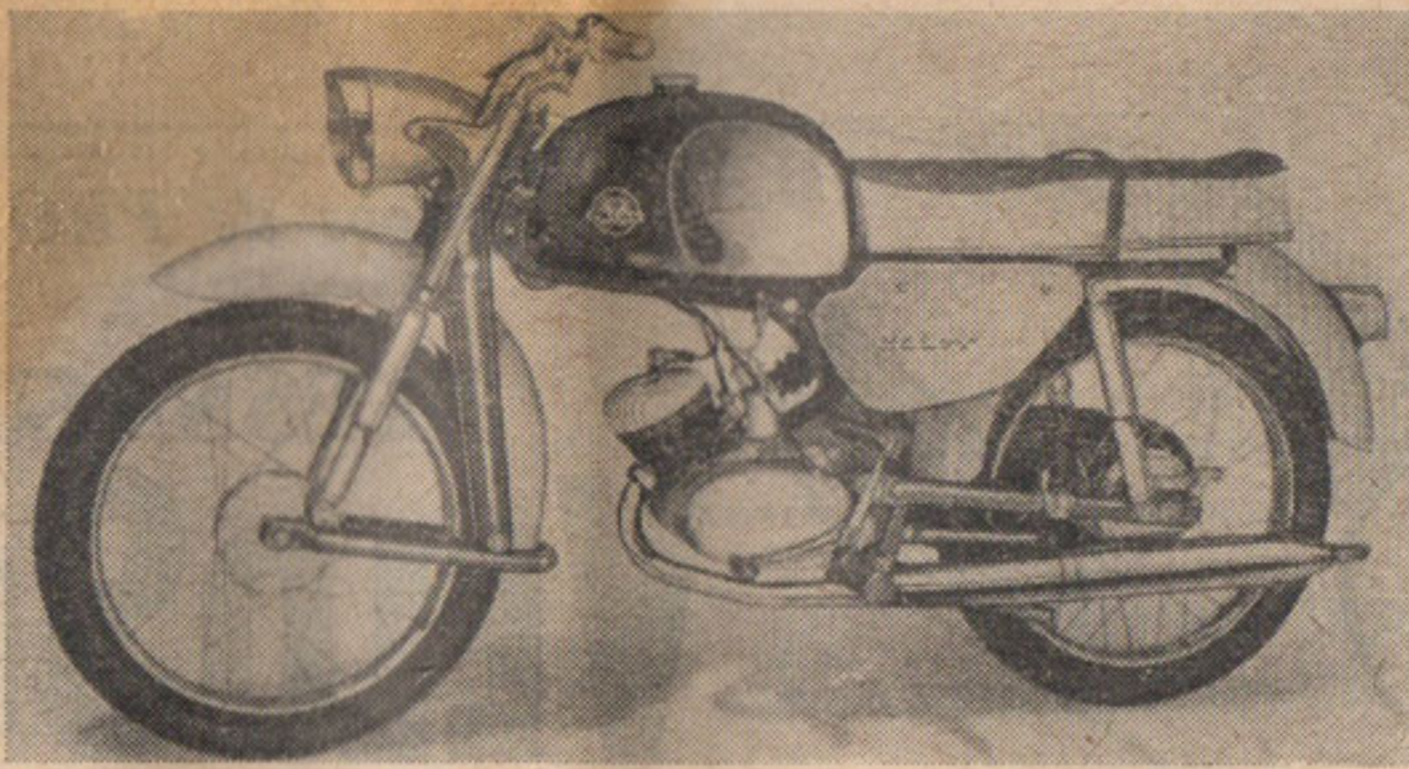
Station de diagnostic et dépannage.

la clientèle de la ville (nombreux sont à Nantes les triporteurs de livraison « Lambretta »).

Services administratifs. — Les services administratifs (comptabilité, courrier, publicité, etc.) sont groupés comme dans toutes les entreprises groupant un personnel important et l'organisation de Moto-Ouest a été entièrement repensée en fonction des impératifs de la vente moderne.

Une affaire « pilote »...

A l'heure où le sens de la « productivité » devrait atteindre un plus grand nombre de « Vélocistes-Motocistes », il nous a été très agréable de décrire une affaire « pilote ». Félicitons M. Gallo, M. Landais et leurs collaborateurs pour cette magnifique réalisation non dépourvue de hardiesse : les capitaux engagés dans une pareille entreprise, doivent à brève échéance, faire accroître l'activité de la maison. Des entreprises de moindre importance peuvent s'inspirer de cette réalisation. Pour vendre il faut penser « moderne » et s'équiper.



Le K 50 Hercules

Depuis l'apparition du cyclomoteur, les Établissements Judenne se sont passionnément intéressés à la formule et ils furent toujours parmi les meilleurs propagandistes, n'hésitant pas à payer de leur personne dans les rallyes et manifestations qui, un long moment, constituèrent une excellente propagande, même si elle n'était guère goûtée des leaders de la corporation.

Outre leur action sur le plan du cyclomoteur français, les Établissements Judenne ont pris également une sérieuse position sur le plan importation et pour cela ils ont choisi des marques allemandes à la réputation bien assise comme Messerschmitt (cyclecars) et surtout Hercules-Prior qui produisent des « mopeds » et des vélomoteurs de grande qualité.

Avec la gamme de machines Hercules-Prior, les Établissements Judenne disposent d'une série de cyclomoteurs et de vélomoteurs couvrant les besoins les plus divers.

Deux cyclomoteurs (selon la nouvelle définition, c'est-à-dire limités à 50 km/h) sont ainsi proposés, le 220 et le 220 L. Les deux machines sont de construction absolument semblable mais le second possède un moteur ventilé. Le cadre est en acier embouti et prévu pour le transport de deux personnes. Les suspensions avant et arrière sont dotées d'amortisseurs hydrauliques, la chaîne de transmission est enfermée dans un carter étanche. Le réservoir chromé contient 7 litres de mélange. Les moyeux freins à tambours centraux ont un diamètre de 115 mm et la roue arrière est dotée d'un moyeu à broche. Les pneus sont des 23 x 2,50 et l'équipement général est très soigné et complet, l'outillage prenant place dans l'orifice ménagé dans le réservoir. Le moteur est un Sachs 47 cc. à trois vitesses, à pédalier incorporé faisant, en outre, office de kick-starter.

Dans la même série Hercules, deux vélomoteurs 50 cc. sont proposés, le K 50 et le K 50 GT. Tous sont dotés d'un cadre en tube d'acier de gros diamètre surmonté d'un réservoir « à cheval » de 13 litres et de suspensions avant et arrière hydrauliques. La transmission finale est effectuée sous carter étanche et la roue arrière possède un moyeu à broche. Le moteur est le Sachs 49 cc. de 4,5 CV avec 5 vitesses commandées par sélecteur au pied. C'est une machine correspondant parfaitement aux désirs de la jeune clientèle sportive et celle-ci peut également choisir le K 50 GT qui possède les mêmes caractéristiques générales mais qui possède un guidon de forme italienne, un tablier de réservoir en cuir et deux rétroviseurs luxe placés sur le garde-boue avant.

Le moteur Sachs 98 cc. de 7 CV, possédant une boîte de vitesses à quatre rapports commandés par sélecteur, équipe deux autres vélomoteurs, le K 102 et le K 103. L'air de famille est grand avec les K 50 mais on se trouve en présence de véritables petites motos avec leur cadre en tube renforcé, leur moyeu

à broche, leurs amortisseurs à ressorts apparents, leurs pneus de 2,50 x 16 à l'avant et de 3 x 16 à l'arrière, leur garde-boue avant de type sport, leur batterie, leur réservoir de 12 litres, etc.

Le K 103 se différencie du K 102 par ses pneus avant et arrière de 3 x 16, ses amortisseurs hydrauliques, son garde-boue avant enveloppant et son feu stop.

Toutes ces machines peuvent être livrées en différents coloris et des carénages plastiques sont prévus pour certains modèles comme les K 50 et les K 102 et 103.

Pour les sportifs...

Toutes ces machines possèdent des caractéristiques sportives qui peuvent satisfaire les plus difficiles. Mais pour certaines spécialités comme le trial ou le moto-cross, Hercules-Prior proposent également, comme le font certains autres constructeurs allemands, des machines spéciales, une en 50 cc. et une en 98 cc.

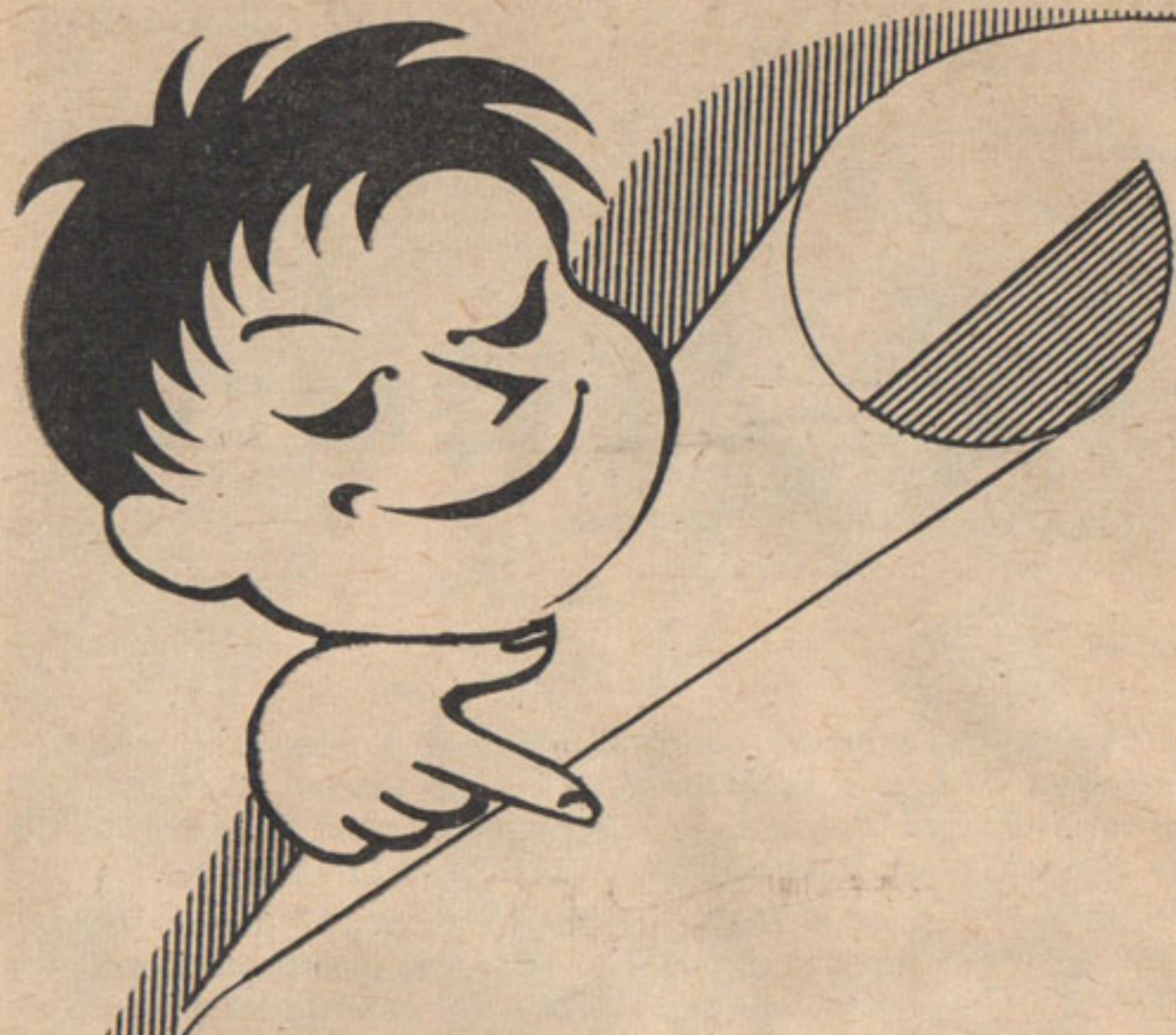
Le 50 cc. est version du K 50 et se définit par le sigle K 50 GS modèle 64. Le cadre-poutre est renforcé, les freins ont un diamètre de 115 mm à l'avant et de 135 mm à l'arrière. Le débattement des suspensions est de 120-110 mm. Les pneus, spéciaux, sont des « tous terrains », de 2,50-2,75 x 21 à l'avant et de 3,00 x 18 à l'arrière. Le moteur est un Sachs 49 cc. développant 5 CV et doté d'une boîte de vitesses à 5 rapports, la machine pesant 80 kg.

Le modèle 98 cc. possède les mêmes caractéristiques générales, tant en ce qui concerne le cadre que les suspensions, les freins et les pneus. Mais elle pèse toute équipée 92 kg et le moteur qui développe 8 CV possède une boîte de vitesses à quatre rapports.

Comme on peut en juger, les Établissements Judenne possèdent donc, avec ces différentes machines, de quoi satisfaire les plus difficiles. Les jeunes sportifs peuvent trouver là de quoi satisfaire leur goût du sport et nous pensons plus spécialement aux deux dernières machines citées. Il est évident que celles-ci doivent convenir tout particulièrement au trial, puisque la tendance se généralise de prévoir une catégorie petite cylindrée qui englobe les machines jusqu'à 100 cc. Les prix sont évidemment un peu plus élevés que pour des machines de grande série. Mais cela ne doit pas constituer un obstacle car chacun sait ce qu'il en coûte, effectivement, pour transformer une machine de série en une machine sportive. Mieux vaut encore faire l'effort au départ. Non seulement il est « payant » mais encore offre-t-il des garanties que l'on ne peut jamais obtenir avec un engin plus ou moins bricolé.

Sandowns ATG

Ets ATG . 66 Grande rue Saint-Clair. LYON 4



A propos de **PRODUCTIVITE**

MESSAGE DE **VELOSOLEX** aux Professionnels

*Qu'est-ce que la Productivité ?
Le Dictionnaire dit : "Accroissement
simultané de la production et du rendement,
grâce à la modernisation du matériel
et à l'amélioration des méthodes de travail."*

PRODUCTIVITÉ : c'est le mot-clé de toute l'organisation **VELOSOLEX**.



*Sur le plan **TECHNIQUE*** - Depuis plus de 20 ans que le **VELOSOLEX** est né, ses techniciens se sont attachés à parfaire la machine, d'année en année, et à développer et perfectionner les moyens de production. Résultats :

- **3.500.000 VELOSOLEX** déjà en service.
- **5 Usines** en France dotées de plus de **500 machines-outils** ultra-modernes.
- **Production journalière** : **2.000 VELOSOLEX** d'un modèle unique.
- **La plus haute qualité** pour le prix le plus modeste : **348 Frs** inchangé depuis **10 ans**.



*Sur le plan **COMMERCIAL*** - Les résultats acquis par les Techniciens (Simplicité - Qualité - Prix) font du **VELOSOLEX** un cyclomoteur universel, d'une vente quasi-inépuisable. Mais, pour vendre partout, il faut être présent partout ! C'est à quoi s'est consacré **VELOSOLEX** en créant un réseau solide de Concessionnaires expérimentés, encadrant et soutenant l'action commerciale des **15.000** Revendeurs de sa marque.

Des efforts particuliers ont été faits pour ces derniers :

- **Education technique** des Revendeurs à l'usine et **Tournées de Camions-Ateliers** leur apportant "à domicile" : conseils - documentation - démonstrations, etc.
- **Outillage spécial** pour réduire les temps de réparation.

Politique constructive qui s'est déjà traduite dans les faits par : Ventes plus nombreuses, plus de **10 %** d'augmentation entre **1962** et **1963**. Travail plus facile, Service plus complet.

Attachez-vous à **VELOSOLEX** "la Bicyclette qui roule toute seule"
et vos affaires en feront autant.

VELOSOLEX = PRODUCTIVITÉ = PROSPÉRITÉ
VELOSOLEX - COURBEVOIE (Seine)

MOTOFICHE N° 28 - MOTEUR ASPÉRA V 51 2-Temps

— NOUVELLE SÉRIE —

(LICENCE TECUMSEH)

(Ce moteur est employé par de nombreux constructeurs de tondeuses et en particulier par la SEMIAC avec certains modèles de sa série «Kitty»).

CARACTÉRISTIQUES

Type	2 temps, monocylindrique.
Alésage	50,8 mm.
Cylindrée	83,7 cc.
Pression réelle de compression	4,9 kg/cm ² (froide).
Diamètre pied de bielle	12,69 mm.
Diamètre tête de bielle	17,45 mm.
Segments	∅ 50,80 mm ; épaisseur : 2,36 mm.
Jeu axial vilebrequin	0,23 mm.
Jeu à la coupe des segments	0,15 mm.
Lancement	Lanceur manuel à enroulement automatique.
Arrêt moteur	Levier de mise à la masse.
Régulateur	Réglé en usine pour une vitesse de 3.000 tr/mn.
Graissage	Par mélange : 7 % d'huile S.A.E. 30.
Réservoir carburant	Contenance 1 litre.
Poids du moteur	6,6 kg.
Puissances disponibles selon le régime :	
	1,70 ch à 2.400 tr/mn,
	2,00 ch à 2.800 tr/mn,
	2,30 ch à 3.200 tr/mn,
	2,50 ch à 3.800 tr/mn.

ALLUMAGE

Par volant magnétique	V 51-624 Only.
Écartement contacts	0,40 ± 0,05.
Avance allumage	3,6 mm avant P.M.H. (repères pour le décolllement des vis).
Bougie	14 mm ; degré thermique : 175.
Écartement électrodes	0,55 à 0,75.
Condensateur	Capacité : 0,16 à 0,20 µF.

CARBURATEUR

MONTAGE AVEC CARBURATEUR DELL'ORTO FHC 23-13

Réglage

1° Serrer à la main la vis de réglage principal (e) et la vis réglage ralenti (d).

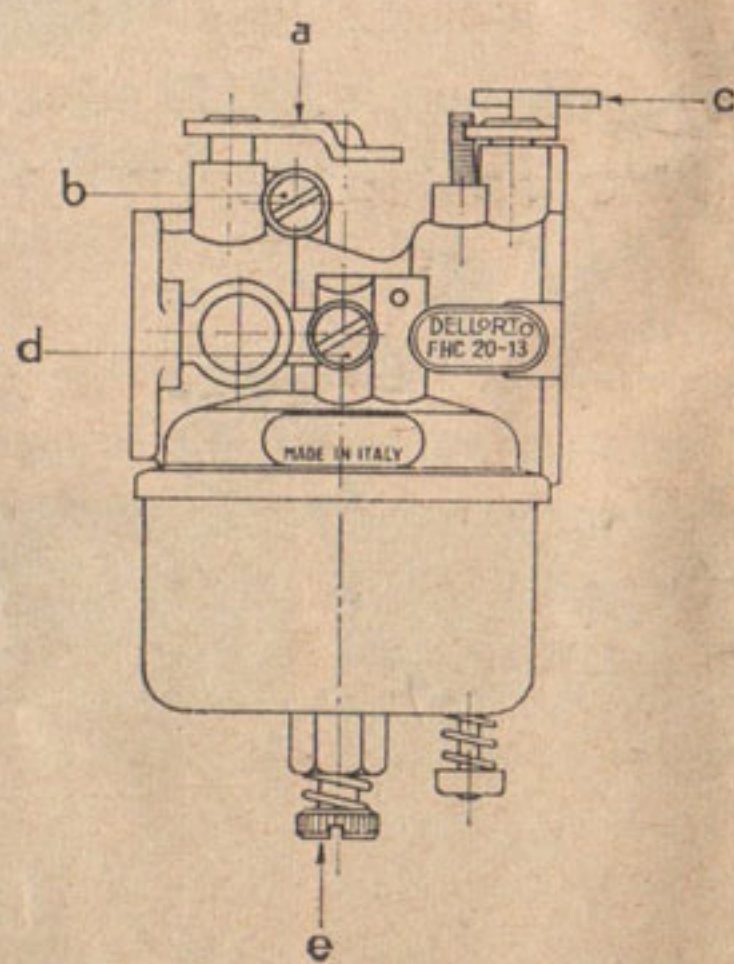
2° Tourner la vis de réglage principal (e) d'un demi-tour en sens contraire des aiguilles d'une montre. Tourner la vis de réglage au ralenti (d) d'un tour en sens contraire des aiguilles d'une montre. Dévisser la vis de réglage ouverture papillon au ralenti (b) de manière qu'elle ne touche pas le levier du papillon principal (a) (papillon complètement fermé), puis la visser d'un tour complet de façon à tenir le papillon entr'ouvert.

3° Démarrer le moteur et le laisser chauffer. Ouvrir complètement le starter (c) quand le moteur est chaud.

4° Faire tourner le moteur au régime de fonctionnement et tourner la vis de réglage principal (e) jusqu'à la position qui donne la marche la plus régulière. Le réglage final devrait être compris entre un demi et trois quarts de tour d'ouverture.

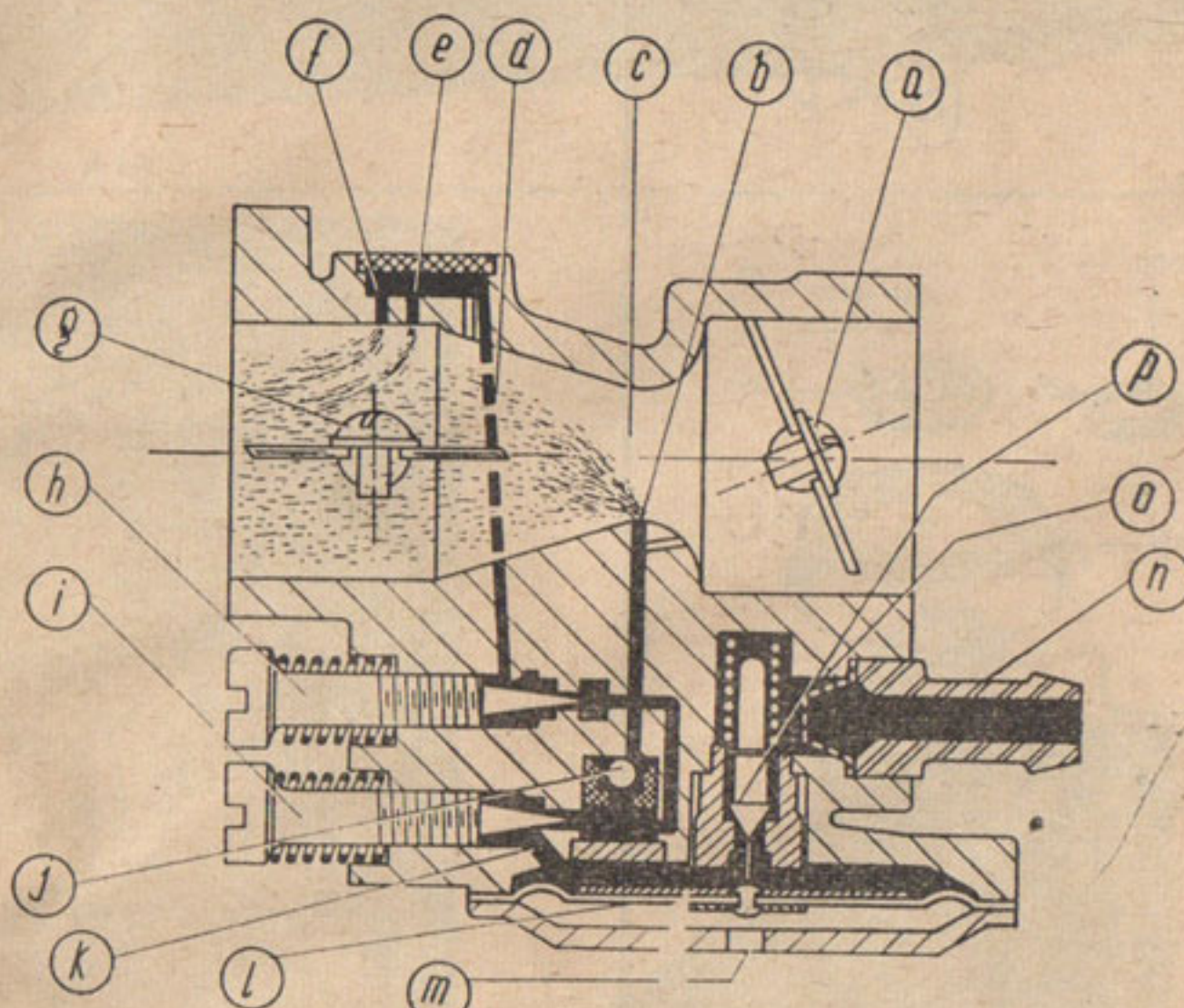
5° Faire tourner le moteur au ralenti et régler la vis de réglage ralenti (d) à la position qui donnera le fonctionnement au ralenti le plus régulier.

6° Régler la position de la vis ouverture papillon au ralenti (b), de façon que le moteur tourne à 1.800 tr/mn environ. Employer un tachymètre pour contrôler la vitesse.



CARBURATEUR

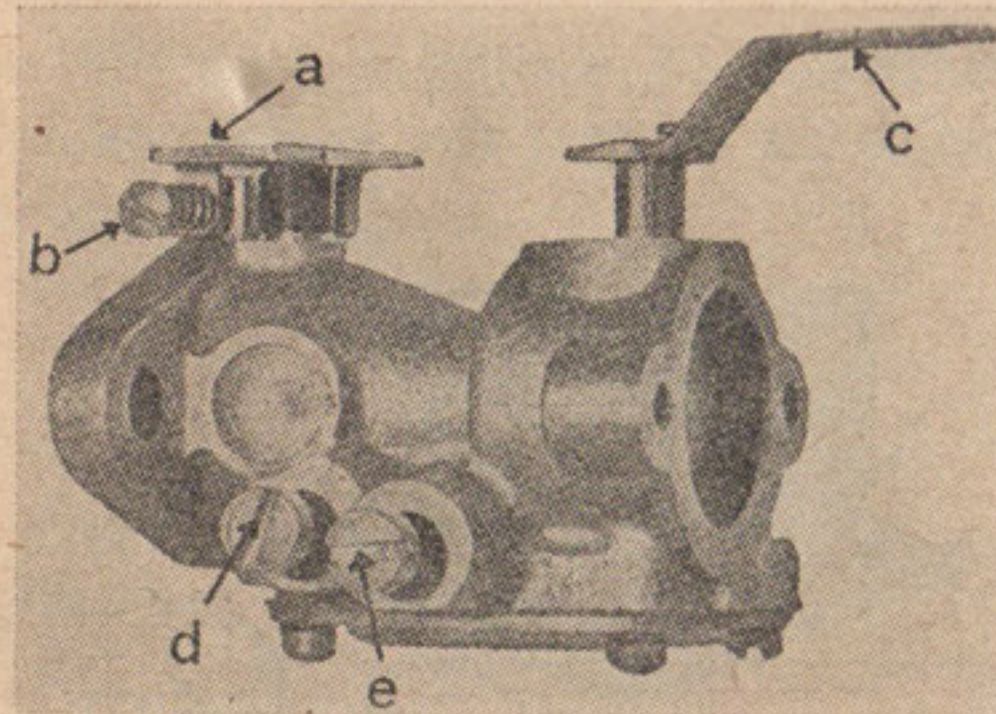
MONTAGE AVEC CARBURATEUR A DIAPHRAGME



Détail du carbureteur à diaphragme.

a, Papillon de départ. — b, Gicleur principal. — c, Diffuseur. — d, Canal du ralenti. — e, Lumière secondaire. — f, Lumière primaire du ralenti. — g, Papillon principal. — h, Vis du réglage au ralenti. — i, Vis du réglage principal. — j, Soupape de retenue. — k, Canal de chauffe de combustible. — l, Diaphragme. — m, Lumière pour l'air. — n, Raccord d'entrée du combustible. — o, Filtre à combustible. — p, Soupape d'admission combustible.

(Ici en position de démarrage.)



Éléments de réglage.

a, Levier papillon principal. — b, Vis de réglage des tours au minimum. — c, Levier du starter. — d, Vis réglage au ralenti. — e, Vis de réglage principal.

Réglage

1° Serrer à la main la vis de réglage principal et la vis réglage ralenti ; ne pas forcer les vis de réglage afin de ne pas endommager les sièges.

2° Tourner la vis de réglage principal d'un tour et quart en sens contraire des aiguilles d'une montre. Dévisser la vis de réglage ouverture papillon au ralenti de manière qu'elle ne touche pas le levier du papillon (papillon complètement fermé), puis la visser d'un tour complet de façon à tenir le papillon entr'ouvert.

3° Démarrer le moteur et le laisser chauffer. Ouvrir complètement le starter quand le moteur est chaud.

4° Faire tourner le moteur au régime de fonctionnement et tourner la vis de réglage principale jusqu'à la position qui donne la marche la plus régulière. Le réglage final devrait être compris entre un tour et un tour et demi d'ouverture.

5° Faire tourner le moteur au ralenti et régler la vis de réglage ralenti à la position qui donnera le fonctionnement au ralenti le plus régulier.

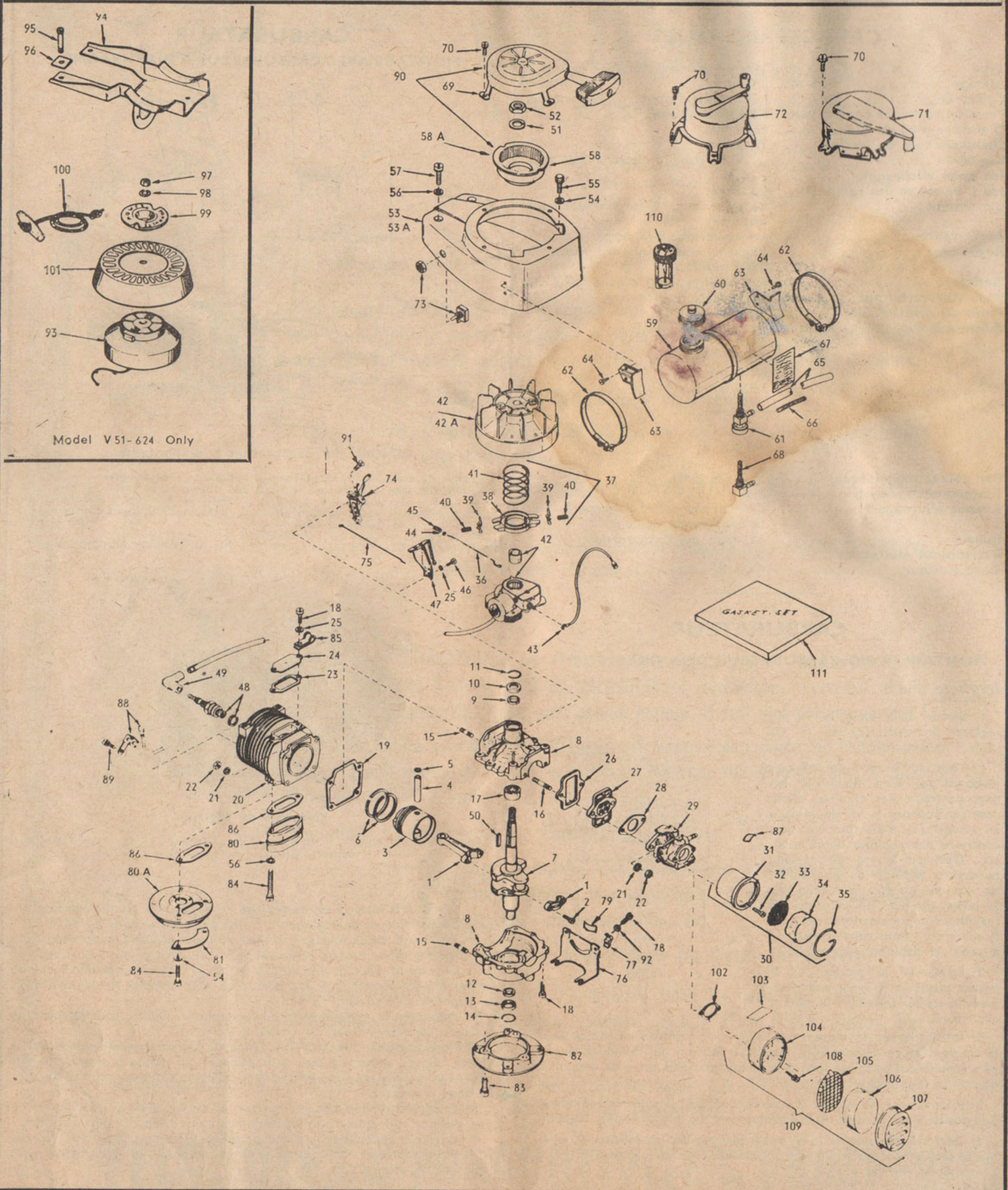
6° Régler la position de la vis ouverture papillon au ralenti, de façon que le moteur tourne à 1.800 tr/mn environ. Employer un tachymètre pour contrôler la vitesse.

X A détacher pour classement.

X

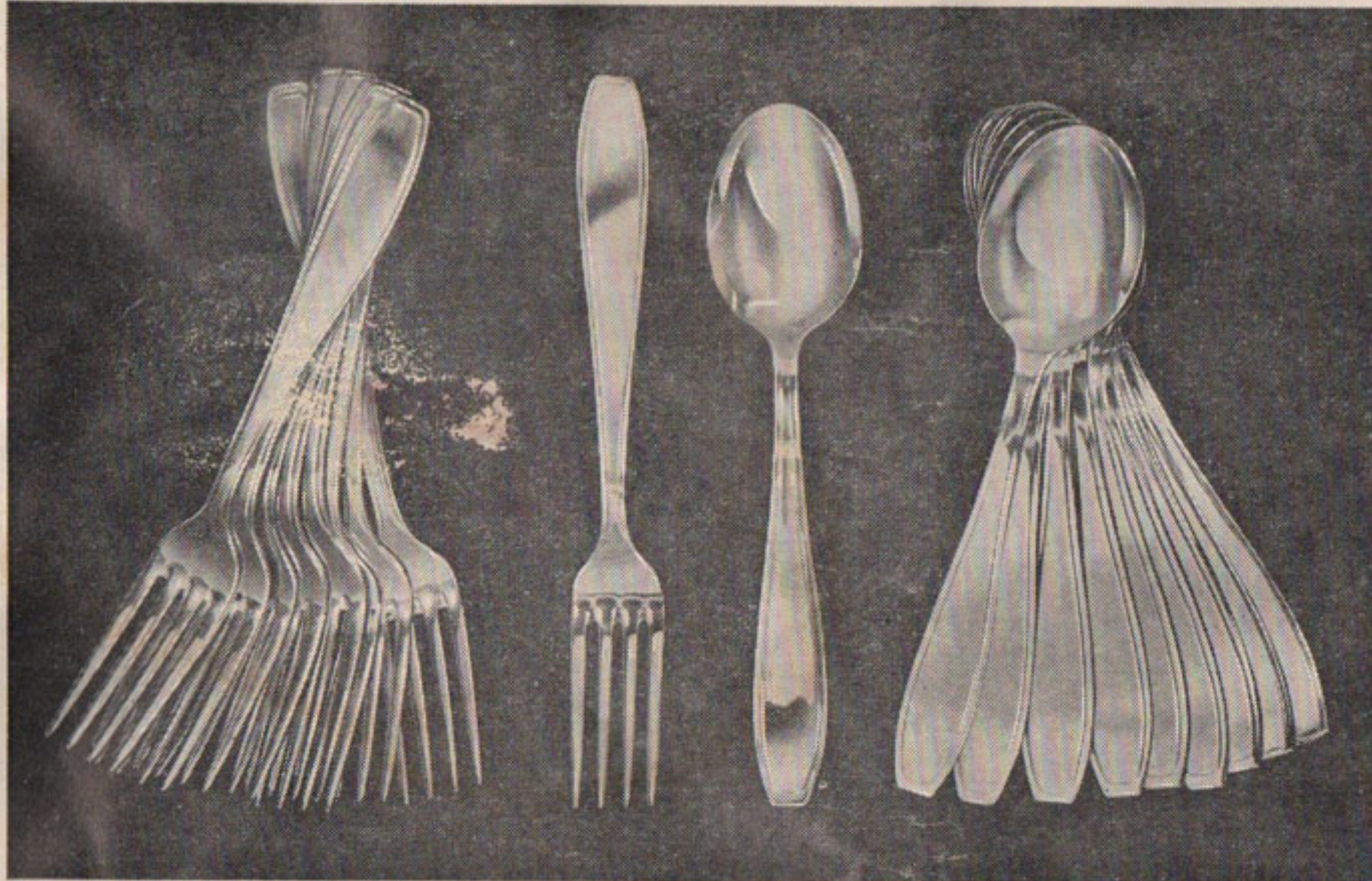
MOTOFICHE N° 28 - MOTEUR ASPÉRA V 51 2-Temps

— NOUVELLE SÉRIE — (LICENCE TECUMSEH)



Agents du cycle et du motocycle !

**PARTICIPEZ TOUS GRATUITEMENT A LA
GRANDE ÉPREUVE COMMERCIALE VELOX**



**10
FOURCHETTES
10
CUILLÈRES
INOX - Façon orfèvre**

Depuis le 1^{er} Janvier 1964 toutes les boîtes de 40 tubes **VELOX** N° 6 contiennent une des lettres de ce mot imprimée sur un carton au modèle reproduit ci-dessous

Collectionnez la marque **VELOX** et vous recevrez automatiquement sur simple demande à **VELOX** ou à votre fournisseur habituel, le **cadeau publicitaire** ci-dessus



Coller la collection complète de la marque et renvoyer à votre fournisseur habituel ou **VELOX** - 29 bis, rue Jean Moulin, ARGENTEUIL (S & O)

V

Velox 1964

E

Velox 1964

L

Velox 1964

O

Velox 1964

X

Velox 1964

NOM _____

Adresse _____

PRODUCTIVITÉ ?

→ C'EST UN GAIN DE TEMPS POUR UN MEILLEUR RENDEMENT DU TRAVAIL !

Aussi vous faut-il AVANT TOUT une documentation complète et facile à consulter

IL VOUS FAUT LE **MOTOCYCLO,**

L'OUVRAGE-CLÉ DE LA PRODUCTIVITÉ

Procurez-vous sans plus attendre

L'ÉDITION 1964

qui vient de paraître

Vous l'utiliserez chaque jour, car...



VOUS Y TROUVEREZ NOTAMMENT :

- Un GUIDE DES TEMPS MOYENS des PRINCIPALES RÉPARATIONS sur CYCLES, CYCLOMOTEURS et autres MOTOCYCLES (tous modèles).
- Un GUIDE de GRAISSAGE complet indiquant pour tous les MOTEURS, et par MARQUE, les quantités, qualités d'huiles et leur spécification SAE.
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, calages d'avance à l'allumage, jeux des soupapes, réglage de la distribution, PRIX CATALOGUES, de tous les modèles de MOTEURS, CYCLOMOTEURS, SCOOTERS, VÉLOMOTEURS et MOTOS en circulation dans le monde ;
- Les GUIDES-RÉPARATIONS, études techniques des principaux modèles, pour ce qui concerne l'entretien et la réparation. Modèles HONDA, SUZUKI, VÉLOVAP, MANURHIN, DUCATI, KREIDLER, etc...

BON A DÉCOUPER ET A RETOURNER A S.O.S.P., 59, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e)

TARIF

MOTOCYCLOCATALOGUE

18 F + 2,50 F de port
(20,50 F franco)

AUTOCATALOGUE

29 F + 3,50 F de port
(32,50 F franco)

TRACTOCATALOGUE

24 F + 2,50 F de port
(26,50 F franco)

Je soussigné _____ profession _____

demeurant _____ ville _____ dépt _____

adresse, ce jour, le montant de ma commande au :

MOTOCYCLOCATALOGUE, AUTOCATALOGUE, TRACTOCATALOGUE (1)

soit _____ F, somme que j'adresse, ce jour, au C.C.P. S.O.S.P. Paris n° 7336-22

ou par chèque ci-inclus (2) .

Date _____

Cachet
et
signature

(1) Rayer les mentions inutiles.
(2) Prédéférable pour sa rapidité.

A PROPOS DE L'ALLUMAGE SUR MOTEURS DEUX TEMPS

En matière de moteur deux temps on peut attribuer des pannes soit au dispositif d'allumage, soit au carburateur, étant entendu que le moteur est en bon état et ne comporte aucune fuite aux paliers, à la culasse ou au décompresseur. Les lignes qui suivent seront consacrées aux pannes d'allumage.

GÉNÉRALITÉS

Les moteurs modernes du cycle à « deux temps » sont pour la plupart équipés d'une magnéto à aimant tournant, plus communément appelée « volant magnétique ».

Le volant magnétique assure plusieurs fonctions :

— La régulation du moteur : la jante du volant, lourde et équilibrée, une fois lancée permet au piston de remonter et d'assurer la compression des gaz frais avant une nouvelle explosion ;

— L'allumage de la masse gazeuse : équipé d'un rupteur classique, le volant assure la production de l'étincelle à la bougie grâce à une bobine d'allumage et un magnétisme du système aimants/masses polaires ;

— L'éclairage du véhicule : une bobine basse tension permet au « volant » de produire un courant alternatif basse tension ;

— La ventilation du moteur : dans certains cas le volant comporte une volute et des ailettes ayant pour but d'aspirer et de refouler l'air de refroidissement nécessaire du moteur.

Lorsque les défauts d'allumage se produisent sur un deux temps, on peut les attribuer à l'une des quatre origines suivantes :

- Bougies encrassées ou usées ;
- Contacts du rupteur dérégés ou piqués ;
- Condensateurs défectueux ;
- Bobine ou circuit haute tension défectueux.

D'autres défauts — plus rares — peuvent être décelés :

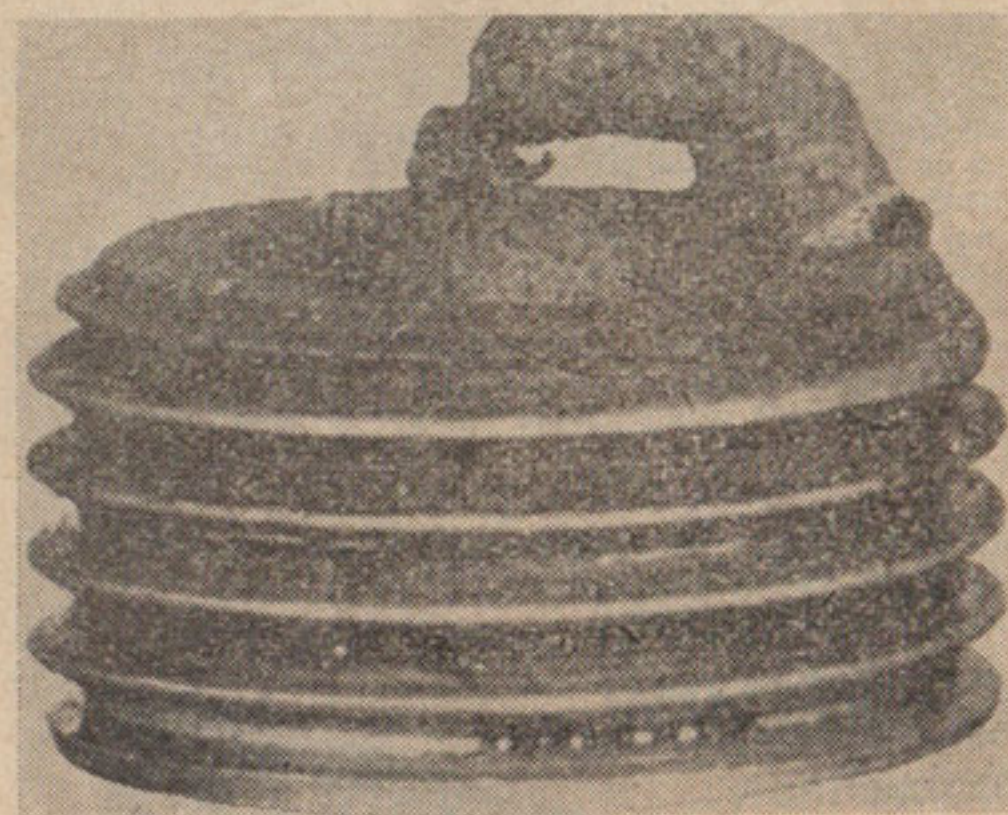
— Entrefer (distance entre les masses polaires fixes et l'alésage intérieur du volant) trop faible ou trop élevé ;

- Contacteur d'allumage en court-circuit ;
- Bobine d'éclairage mal adaptée au type du volant.

ANALYSE DES BOUGIES

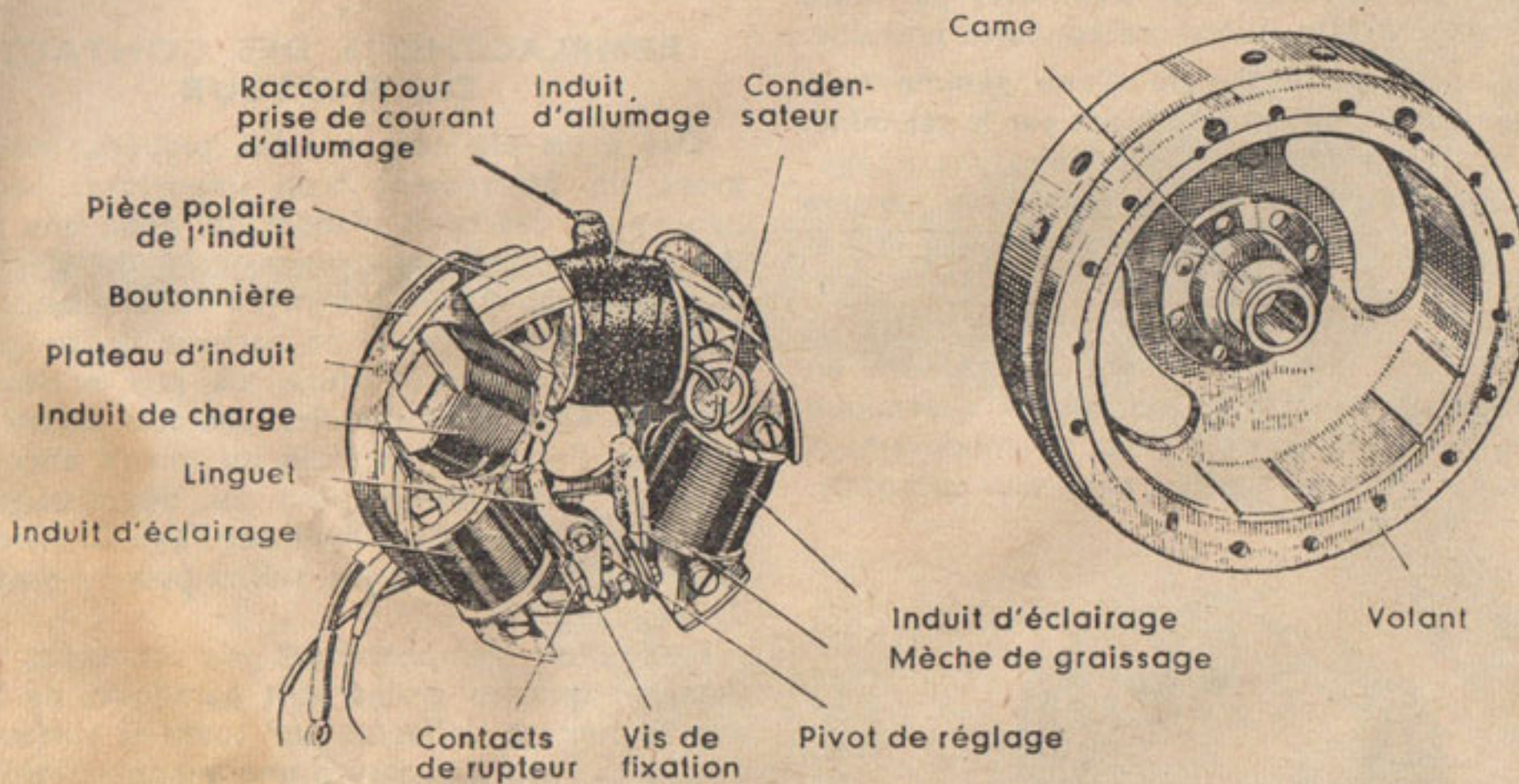
Toujours commencer les investigations par l'analyse de la bougie, du fil et de la borne haute tension et du système « d'antiparasitage ».

Si la bougie est encrassée, les électrodes usées ou dérégées, l'isolant fendu ou brisé, faire un essai avec une bougie neuve de même référence (degré thermique).



(Cliché Champion).

Électrodes calaminées en « perle » ayant souvent pour origine l'utilisation d'un mélange essence/huile mal préparé ou un dérégage de la carburation (mélange trop riche).



Détail d'un volant magnétique classique.

Bien que la bougie par elle-même puisse ne présenter aucun défaut apparent, elle peut indiquer d'autres incidents de fonctionnement venant du moteur lui-même, par exemple :

Présence d'une « perle » entre l'électrode de masse et l'électrode centrale ; cette « perle », constituée par une particule résultant de la combustion, et conductrice d'électricité, provoque un court-circuit et interrompt l'allumage. Des dépôts du même genre peuvent s'intercaler entre la céramique de l'isolant et le culot interne de la bougie, court-circuitant cette dernière. Ces dépôts résultant généralement d'une formation excessive de calamine dans la chambre de combustion, peuvent être causés par l'utilisation d'huiles non recommandées et de pourcentages carburant/huile incorrects.

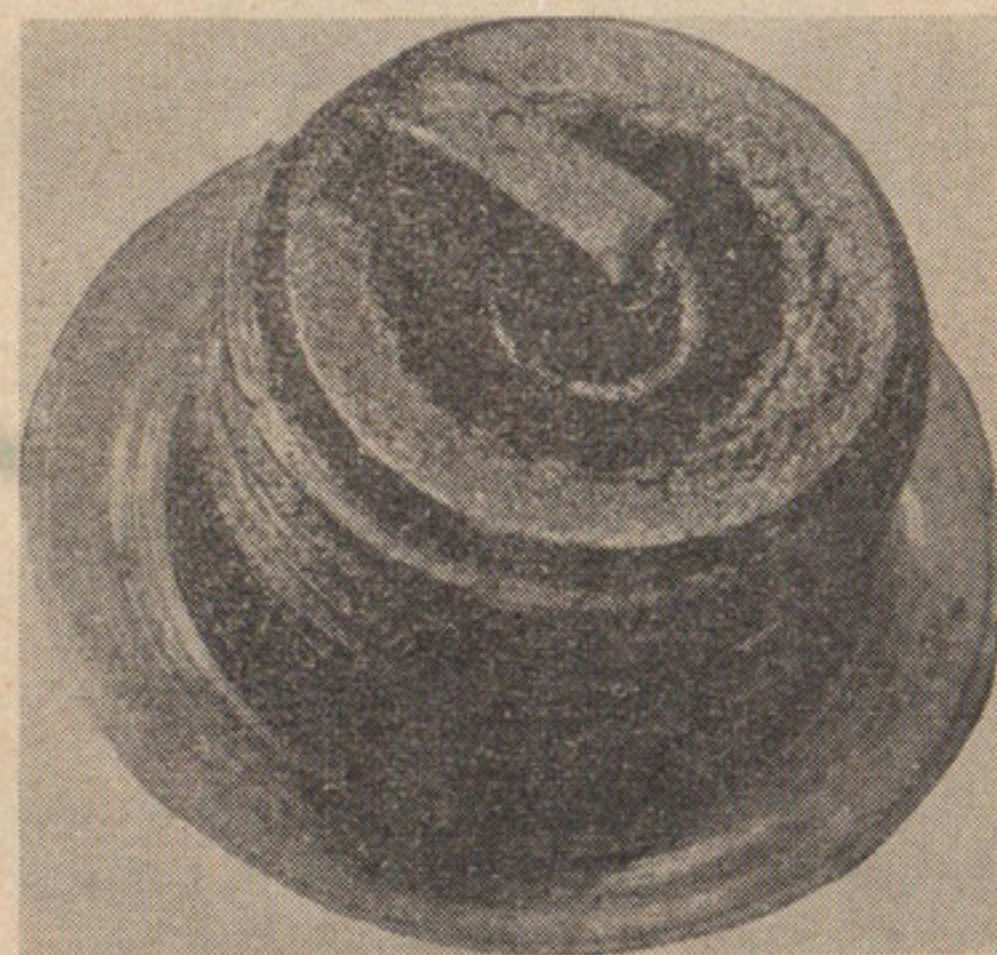
Un décalaminage, un nettoyage de carburateur et de réservoir, et l'utilisation d'un mélange correct doivent éliminer ces défauts sur un moteur sain.

En ce qui concerne la bougie, la source la plus fréquente de ratés d'allumage, réside dans l'encrassement humide, qui est dû à l'utilisation de bougies d'une gamme thermique non appropriée (bougies trop froides), à un fonctionnement au ralenti pendant une période prolongée, ou à un réglage du carburateur donnant un mélange trop riche à bas régime. Ce genre d'encrassement s'identifie facilement par les dépôts humides et noirs, ressemblant à de la calamine et recouvrant le voisinage des extrémités des électrodes de la bougie.

Le fonctionnement normal des bougies entraîne aussi l'usure des électrodes qui d'ailleurs est plus importante pour un moteur deux temps que pour un moteur quatre temps, du fait que le deux temps a une explosion par tour de vilebrequin soit le double d'un moteur quatre temps.

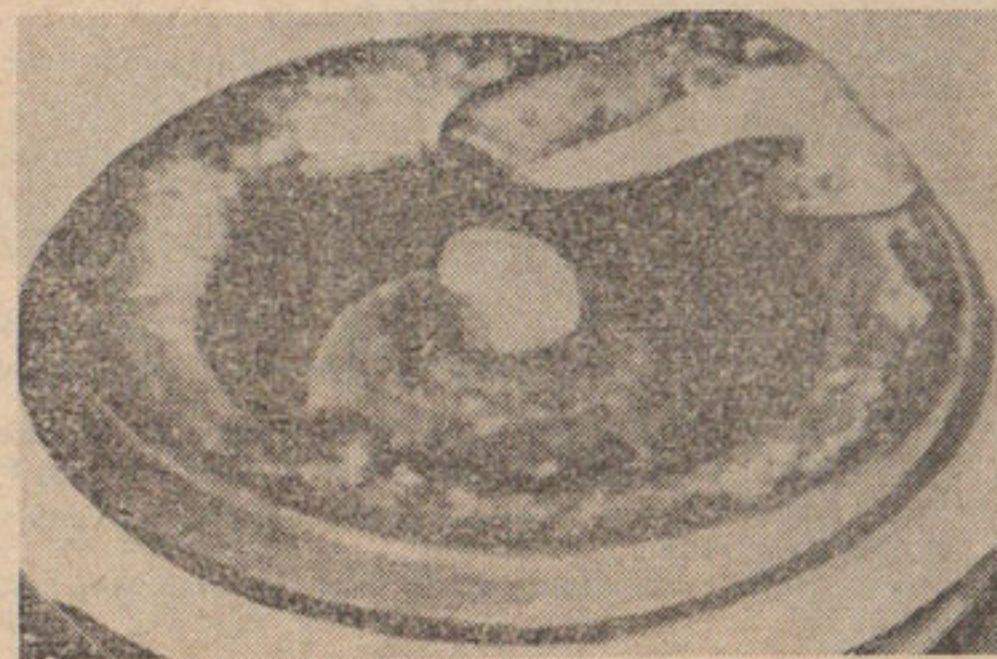
BOUGIES CHAUDES ET BOUGIES FROIDES

Avant la pose d'une bougie neuve, on doit toujours s'assurer qu'elle est d'un degré thermique convenant au moteur et à ses conditions d'utilisation. La gamme de chaleur appropriée représente la mesure dans laquelle une bougie est capable de dissiper la chaleur des électrodes d'allu-



(Cliché Champion).

Moteur calaminé, bougie sale, l'allumage sera défectueux, la cause n'est pas électrique mais mécanique.



(Cliché Champion).

Électrodes usées et écartement trop important, l'isolant de la bougie sera certainement défectueux. Ne pas hésiter à remplacer la bougie.

mage, et elle est déterminée principalement par la longueur de l'isolant en céramique : un isolant long prend plus de temps pour éliminer la chaleur de combustion, c'est pourquoi on l'appelle une bougie chaude.

(Suite page 14)

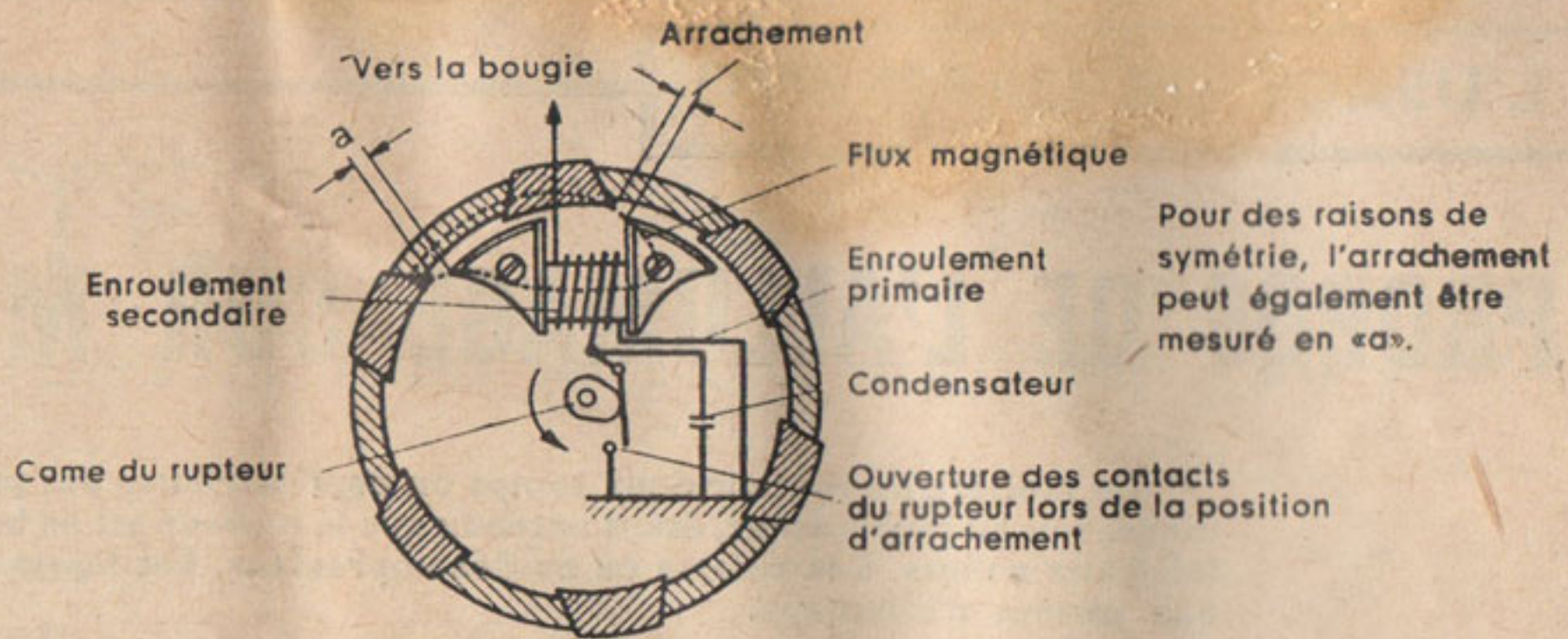
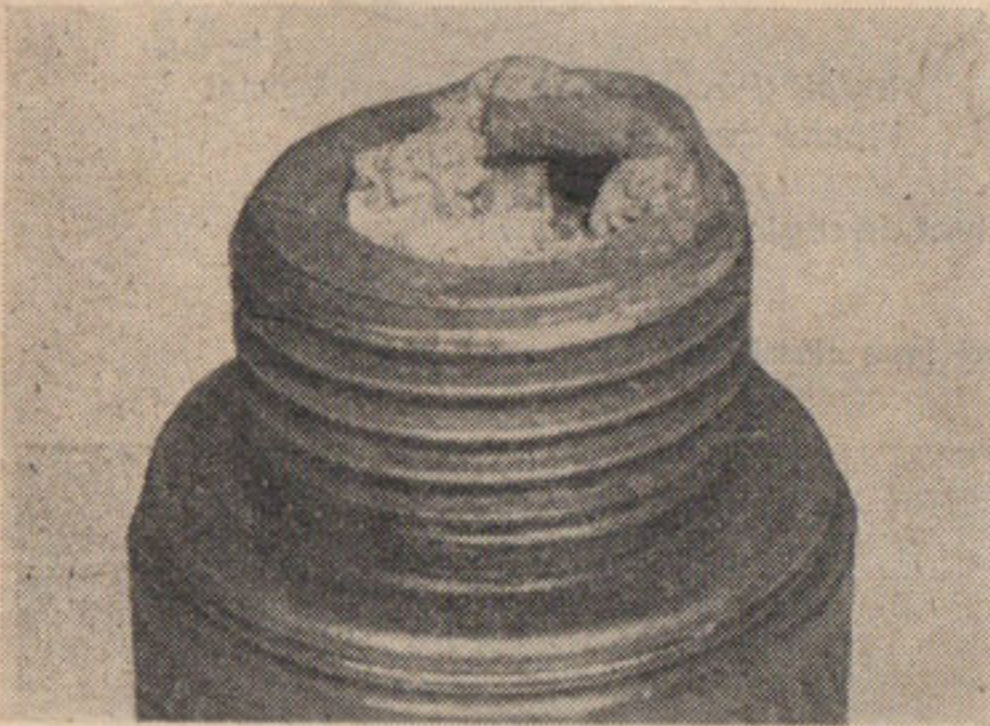
L'allumage (Suite de la p. 13).

Un isolant court, permet à la chaleur de se dissiper rapidement, c'est pourquoi on l'appelle une bougie froide. En pratique donc, plus l'isolant est long, plus la bougie est chaude et plus l'isolant est court plus la bougie est froide.

En conséquence, si le moteur doit être utilisé principalement dans une forte circulation avec arrêts et démarrages fréquents, il est fort probable qu'une bougie chaude fonctionne mieux car elle consumera les dépôts normaux de combustion qui provoquent l'encrassement des bougies. Si le moteur doit être utilisé pour fonctionner à des vitesses élevées, une bougie froide assurera les meilleurs résultats, car elle empêchera la surchauffe du voisinage des électrodes par suite de la chaleur élevée que cette conduite entraîne.

L'utilisation d'une bougie d'une gamme trop froide aboutira à un encrassement par la calamine, à un démarrage difficile et à une marche irrégulière. Des bougies d'une gamme trop chaude risquent de provoquer de l'auto-allumage et des détériorations, ce qui aboutit à une perte de rendement et à une surchauffe du moteur.

Dans ce domaine, il convient de prendre en référence les indications de degré thermique fournies par le constructeur et de modérément élever ou abaisser les valeurs par essais successifs.



Vérification de l'arrachement 4 à 6 mm, contacts au début du doublement.

REPLACEMENT DES CONTACTS DU RUPTEUR

Des « vis platinées » sales, piquées, usées ou ayant un écartement trop important, peuvent provoquer des ratés d'allumage, donc une perte de puissance. Des contacts usés doivent être remplacés, au plus peut-on en rectifier les faces avec une lime spéciale en carbure de tungstène lorsque le cratère d'usure est peu profond. Il importe également que les contacts soient très propres, l'essence minérale ou mieux encore le Trichlor conviennent pour le dégraissage du rupteur. Une goutte d'huile sur l'axe du toucheau et sur le feutre de la came, suffira pour le graissage de ces organes.

Lors d'un remplacement de contacts, bien s'assurer que les grains sont parallèles, de façon que le contact s'effectue sur toute la surface, ce qui limite l'usure et assure une meilleure rupture. Également bien régler l'écartement et vérifier la cote d'arrachement qui se mesure entre la masse polaire fixe de la bobine et la masse polaire mobile du rotor.

VÉRIFICATION DU CONDENSATEUR ET DE LA BOBINE

Un condensateur douteux doit être remplacé. Il existe dans le commerce de nombreuses marques d'appareils de contrôle pour condensateur. Celui-ci doit être vérifié minutieusement et si possible à froid et à chaud et il convient de bien adapter celui qui convient au volant magnétique.

De même la bobine sera contrôlée ainsi que les fils (montage intérieur ou extérieur). Le bouton d'arrêt (mise à la masse du circuit primaire) sera vérifié également.

L'AIMANTATION

La plupart des aimants permanents utilisés sur les volants magnétiques, causent rarement des ennuis. Toutefois, le volant risque de perdre une partie de son magnétisme dans le cas d'un choc ou d'une chute. Si on ne possède aucun appareil pour détecter la puissance du champ magnétique, on peut monter un volant neuf pour effectuer le contrôle par comparaison.

Phénomène assez rare dû à une trop grande chaleur régnant dans la chambre d'explosion. Vérifier l'avance à l'allumage, le rapport volumétrique et la carburation. Adapter une bougie neuve avec degré thermique bien adapté.

RÈGLEMENT DU CHALLENGE YELLOW-SÉDIS 1964

Le Challenge « Yellow-Sedis » sera attribué, en fin de saison, au routier français qui aura totalisé le plus de points, ceux-ci étant attribués à l'occasion des épreuves suivantes et dans les conditions indiquées ci-après.

I. — CHAMPIONNAT DE FRANCE

1^{er}, 16 points ; 2^e, 10 points ; 3^e, 6 points ; 4^e, 4 points ; 5^e, 2 points.

II. — GRANDES CLASSIQUES QUALIFICATIVES AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

a) Épreuves internationales : Paris-Roubaix, Paris-Bruxelles, Paris-Tours.

Aux cinq Français classés dans les dix premiers : 1^{er}, 12 points ; 2^e, 8 points ; 3^e, 6 points ; 4^e, 4 points ; 5^e, 2 points.

Ces points seront majorés de 50 % si les places obtenues sont les premières du classement, à condition qu'il ne s'intercale pas d'étranger.

b) Épreuves nationales : Critérium national de la Route, Circuit des Boucles de la Seine.

1^{er}, 12 points ; 2^e, 8 points ; 3^e, 6 points ; 4^e, 4 points ; 5^e, 2 points.

III. — AUTRES ÉPREUVES QUALIFICATIVES AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

a) Paris-Nice, Tour de Picardie, Cinq Jours de Dunkerque, Circuit Provençal, Prix du Midi Libre, Critérium du Dauphiné Libéré, Paris-Luxembourg.

Aux cinq Français classés dans les huit premiers : 1^{er}, 10 points ; 2^e, 6 points ; 3^e, 4 points ; 4^e, 2 points ; 5^e, 1 point.

Ces points seront majorés de 25 % dans les conditions indiquées au paragraphe 2, chapitre a).

b) Nice-Gênes, Paris-Camembert, Boucles Roquevairoises, Critérium de la Polymultipliée à Chanteloup, Polymultipliée Lyonnaise, Prix d'Orchies, Prix de Fourmies, Ronde d'Auvergne, Bordeaux-Saintes, Tour de Haute-Loire.

Aux trois Français classés dans les cinq premiers : 1^{er}, 8 points ; 2^e, 4 points ; 3^e, 2 points. Ces points seront majorés de 25 % dans les conditions indiquées au paragraphe 2, chapitre a).

IV. — TOUR DE FRANCE

Aux cinq Français classés dans les six premiers : 1^{er}, 12 points ; 2^e, 8 points ; 3^e, 4 points ; 4^e, 2 points ; 5^e, 1 point.

Ces points seront doublés si les places obtenues sont les premières du classement, dans les conditions indiquées au paragraphe 2, chapitre a).

V. — GRANDES ÉPREUVES ÉTRANGÈRES

Milan-San Remo, Tour des Flandres, Liège-Bastogne-Liège, Flèche Wallonne, Tour de Romandie, Tour d'Italie, Tour de Suisse, Tour de Lombardie, Tour d'Espagne. Si le gagnant est Français, il lui sera accordé 16 points.

VI. — ÉPREUVES PAR SÉLECTION EN FRANCE

Bordeaux-Paris, Grand Prix des Nations.

Aux cinq Français classés dans les six premiers : 1^{er}, 12 points ; 2^e, 8 points ; 3^e, 4 points ; 4^e, 2 points ; 5^e, 1 point.

Ces points seront majorés de 50 % dans les conditions indiquées au paragraphe 2, chapitre a).

CHAMPIONNAT DU MONDE

Aux cinq Français classés dans les six premiers : 1^{er}, 12 points ; 2^e, 8 points ; 3^e, 4 points ; 4^e, 2 points ; 5^e, 1 point.

Ces points seront doublés si les places obtenues sont les premières du classement et dans les conditions indiquées au paragraphe 2, chapitre a).

**

En cas d'égalité de points au classement général final, le Challenge serait attribué à celui des concurrents comptant le plus de places de premiers et, en cas d'égalité de places de premiers, à celui comptant le plus de places de second.

Si, malgré ces dispositions prises, deux coureurs étaient encore à égalité de points, c'est celui qui aurait la meilleure place dans le Championnat de France sur route qui se verrait déclaré le vainqueur du Challenge « Yellow-Sedis ».

Il est bien entendu que le vainqueur du Challenge « Yellow-Sedis » devra être en règle avec les statuts de la F.F.C. et en possession de ses droits civiques.

Dans tous les cas, la majoration de points ne sera accordée que si l'épreuve est internationale.

**

Un objet d'art, accompagné d'un chèque de 1.000 francs, sera remis en fin de saison au vainqueur du Challenge « Yellow-Sedis ».

Le CHALLENGE YELLOW

est mis en compétition
chaque année par

La chaîne française de Qualité



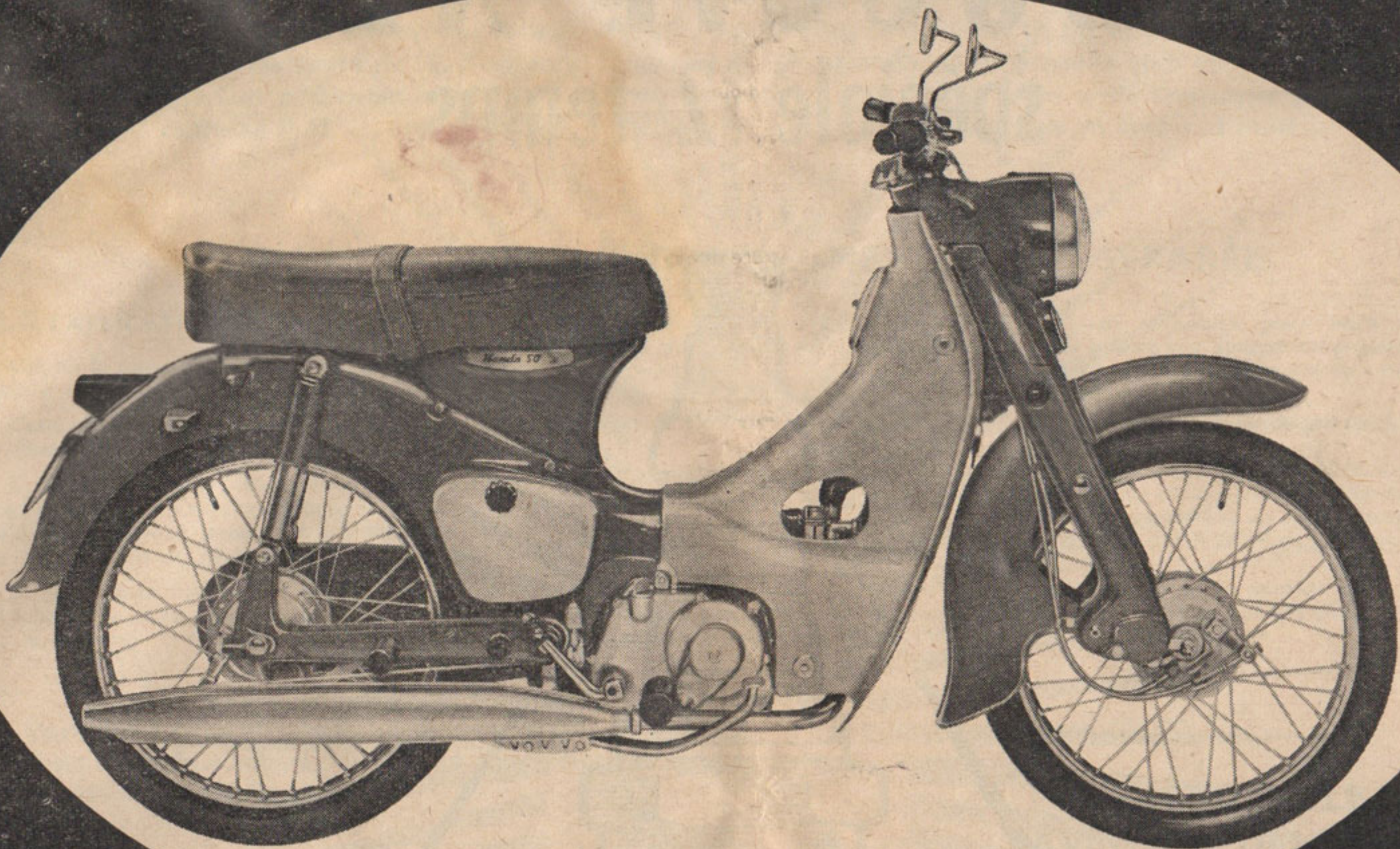
HONDA

50 tourisme

le plus grand succès de HONDA



En 1963, HONDA a produit et vendu plus de 700.000 vélomoteurs 50 tourisme



HONDA FRANCE

Division de European Honda
Motor Trading GmbH

12, Avenue George V - Tél. : ELY 06-52

- moteur HONDA 4 temps : souplesse, silence, propreté, économie (1,2 litre aux 100 km.)
- suspension exceptionnelle : grand confort
- freins surpuissants : sécurité absolue

HONDA

50 tourisme

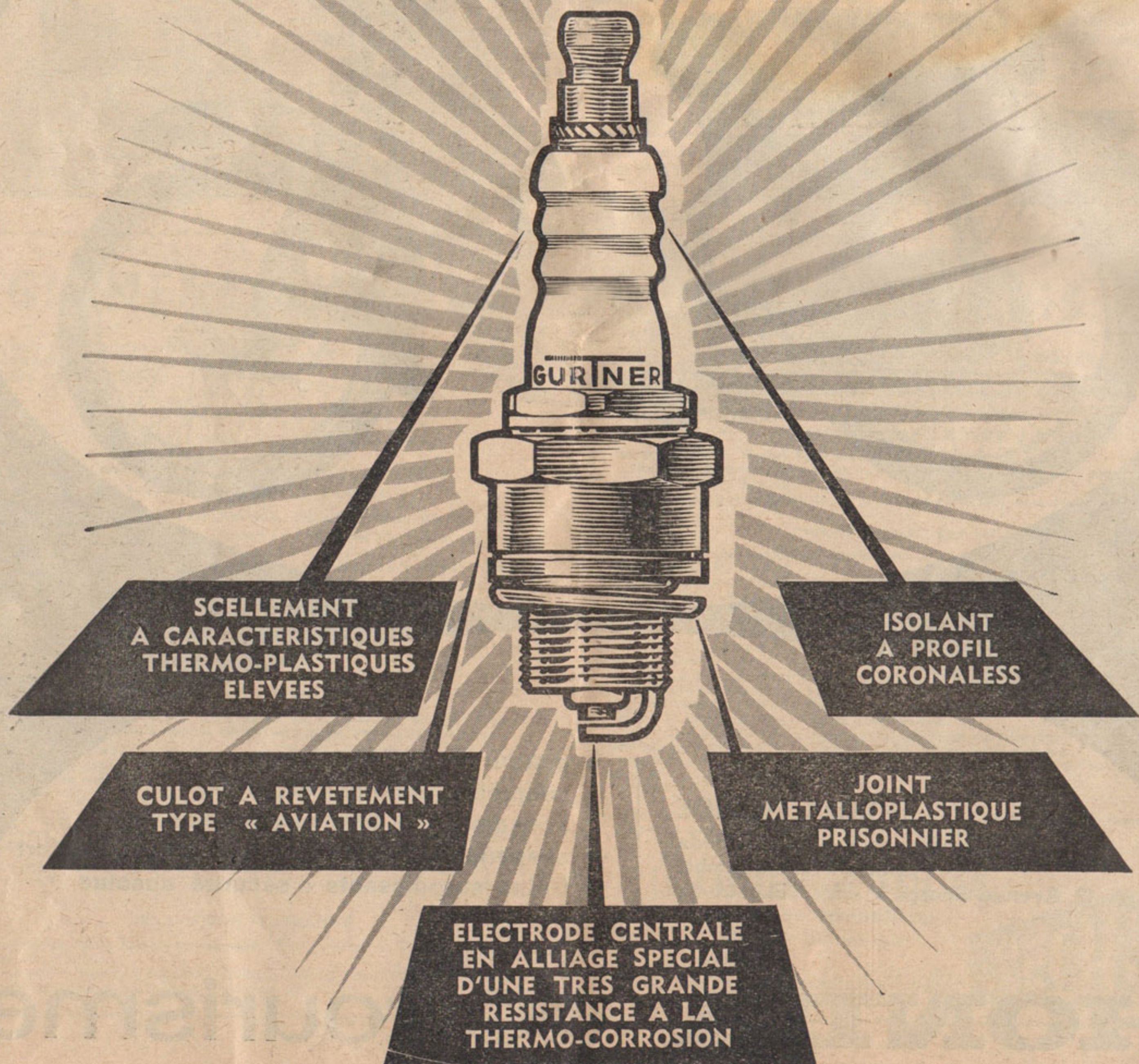
GURTNER

SPECIALISTE DE LA CARBURATION ET DE L'ALLUMAGE DU DEUX TEMPS

MET A VOTRE DISPOSITION SA NOUVELLE

BOUCIE X2

spéciale 2 temps



LA PROPAGANDE EN FAVEUR DES PISTES CYCLABLES EST SOIGNEUSEMENT ORGANISÉE

En outre, des études de prix de revient pour ces pistes sont établies avec précision.

Dans notre numéro du 23 mars 1964, nous avons présenté à nos lecteurs une étude sur certaines réalisations de pistes cyclables faites sur les grands axes routiers de Suisse et sur l'effort de propagande organisé par l'Association pour la Promotion de la bicyclette dite « PRO-VÉLO ». Ces études ont été particulièrement poussées et des estimations de prix de revient selon la catégorie de pistes à réaliser ont été établies grâce au concours de M. Kronauer, ingénieur E.P.F., Zurich. Nous pensons qu'il est utile pour nos lecteurs de leur présenter cette étude de prix de revient, telle qu'elle nous a été transmise par notre confrère F.M.G., organe officiel de l'Union Romande des mécaniciens en cycles et motos.

VARIANTE 1 : VOIE CYCLABLE NETTEMENT SÉPARÉE

A. — EXPLICATIONS TECHNIQUES

1° Cas où la route existante est surélevée par rapport à la construction mitoyenne.

2° Cette solution évite la pose de canalisations pour l'évacuation de l'eau de pluie.

3° Il serait souhaitable de surélever la piste piéton par rapport à la voie cyclable, ce qui nécessiterait cependant une installation d'écoulement d'eau qui renchérirait l'exécution.

4° La piste supérieure n'a pas besoin d'assises aussi solides que celles de la route (40 à 60 cm selon le sous-sol).

5° Un revêtement bitumeux de 3 à 5 cm suffit. Il sera appliqué directement sur la substructure préalablement aplanie.

6° Possibilités réduites de parcage pour véhicules à moteur le long de la voie (substructure meuble !).

7° Si elle n'est pas flanquée d'une piste piéton, la voie cyclable doit avoir au moins 1,75 m de large.

B. — ESTIMATION DE PRIX

1° Le terrain :

Selon la situation particulière du terrain jouxtant la route existante, nous estimons que l'espace

minimum nécessaire pour **voie cyclable et piste piéton** aux dimensions minimales doit être de 3,0 et 3,80 m²/m. Pour une voie cyclable seule : 2,55 m²/m.

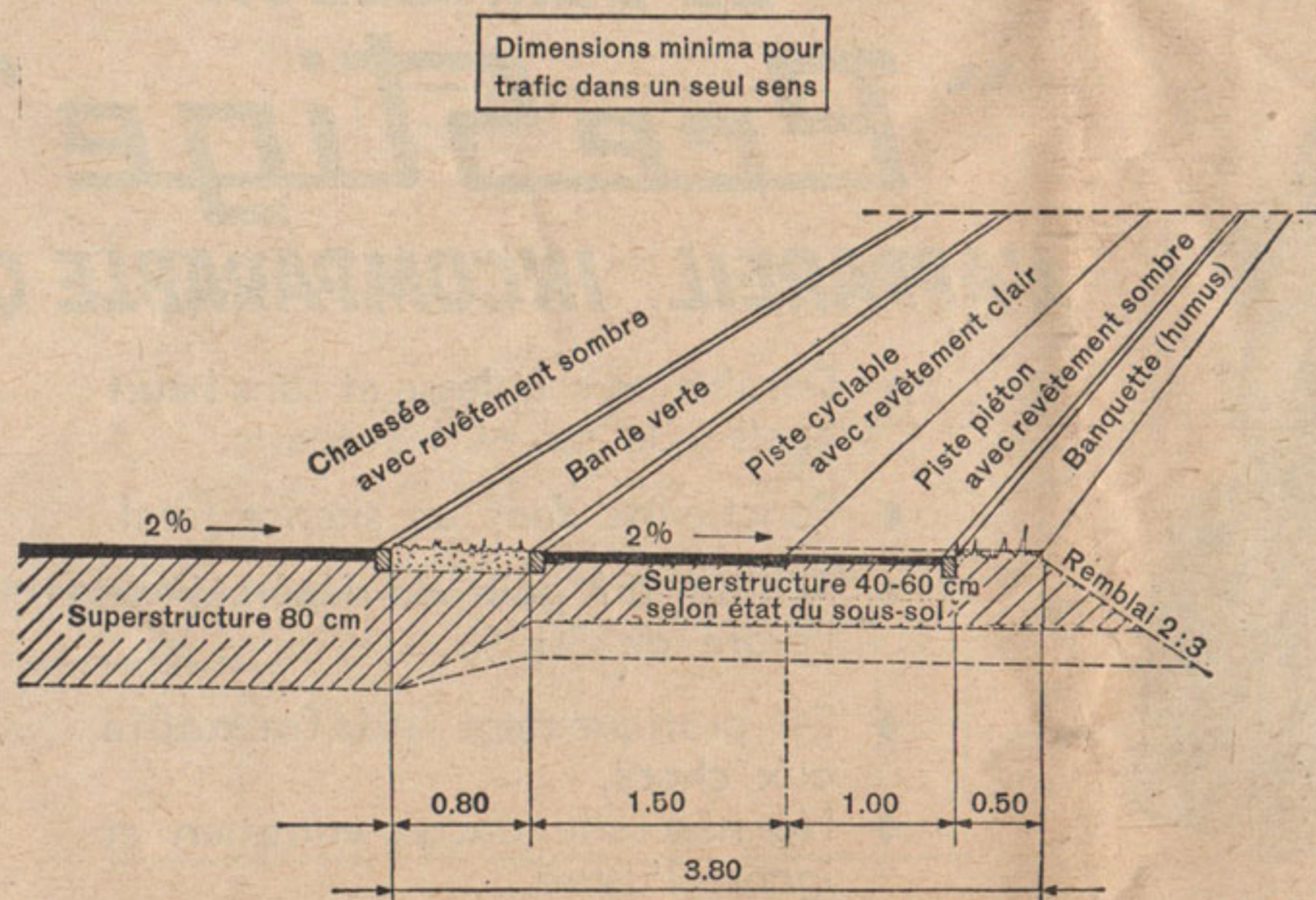
2° La construction (y compris projet et direction des travaux) :

Des prix exacts ne peuvent être articulés que pour des cas concrets. A titre d'**indication générale**, nous estimons qu'il faut compter avec un montant de 190 à 200 F/m (voie cyclable et piste piéton).

Le prix du mètre courant de la construction doit être d'environ 140 F/m pour une **voie cyclable sans piste piéton**.

Variante 1 (voie cyclable)

Piste cyclable combinée avec piste pour piéton, séparée de la chaussée par une bande verte



K 1

VARIANTE 2 :

PISTE CYCLABLE AVEC UNE DÉLIMITATION SIMPLE DU RESTE DE LA ROUTE

A. — EXPLICATIONS TECHNIQUES

1° Cas où l'exécution suivra les caractéristiques de la route au point de vue structure et assises.

2° Écoulement de l'eau de pluie dans un drain longitudinal et dérivation par des rigoles.

3° Au sujet de la surélévation de la piste piéton, voir chiffre 3, variante 1.

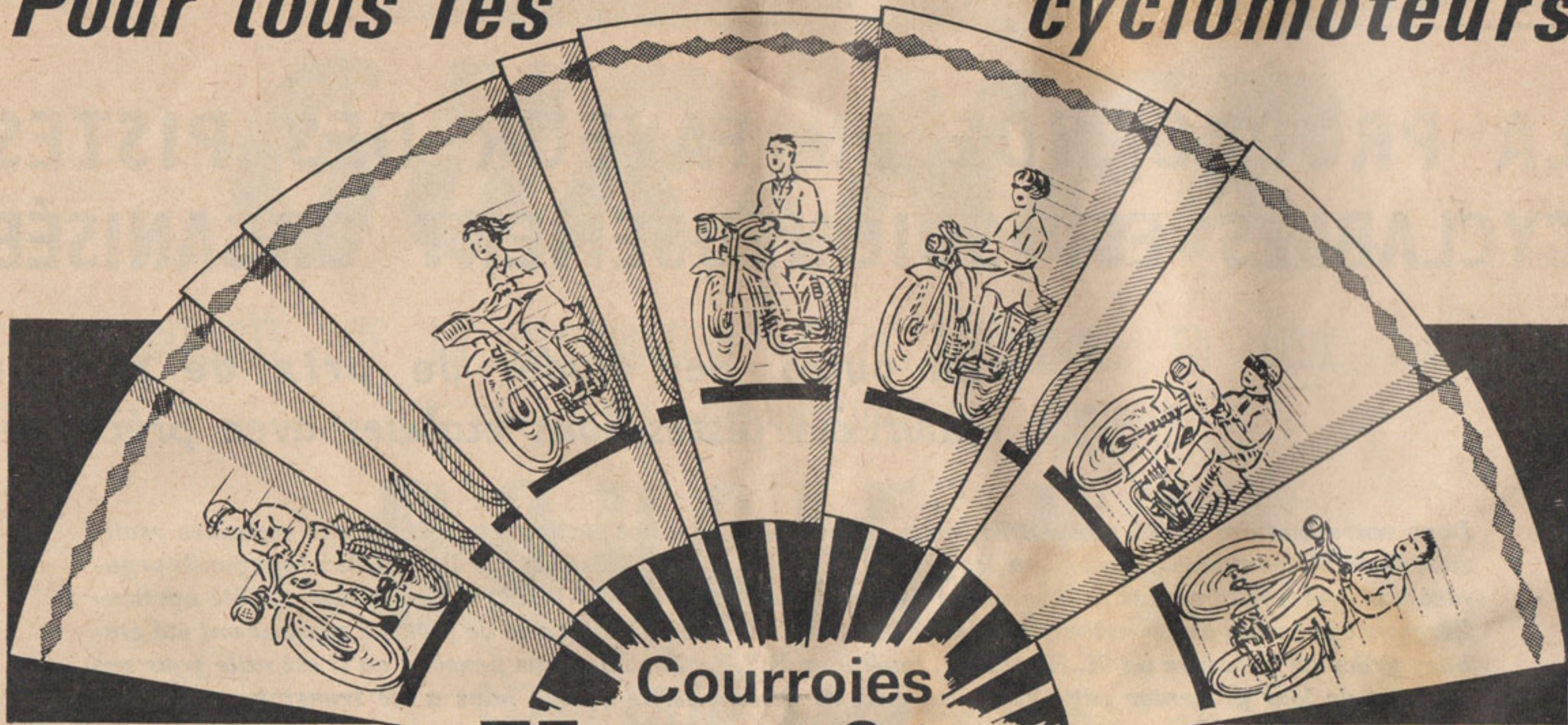
4° Possibilités de parcage limité le long de la piste (super-structure meuble !).

5° Dans le cas d'une construction dans piste piéton latérale, la largeur de la piste cyclable doit être au moins de 1,75 m.

(Suite page 19.)

Pour tous les

cyclomoteurs



Courroies
Ventiflex

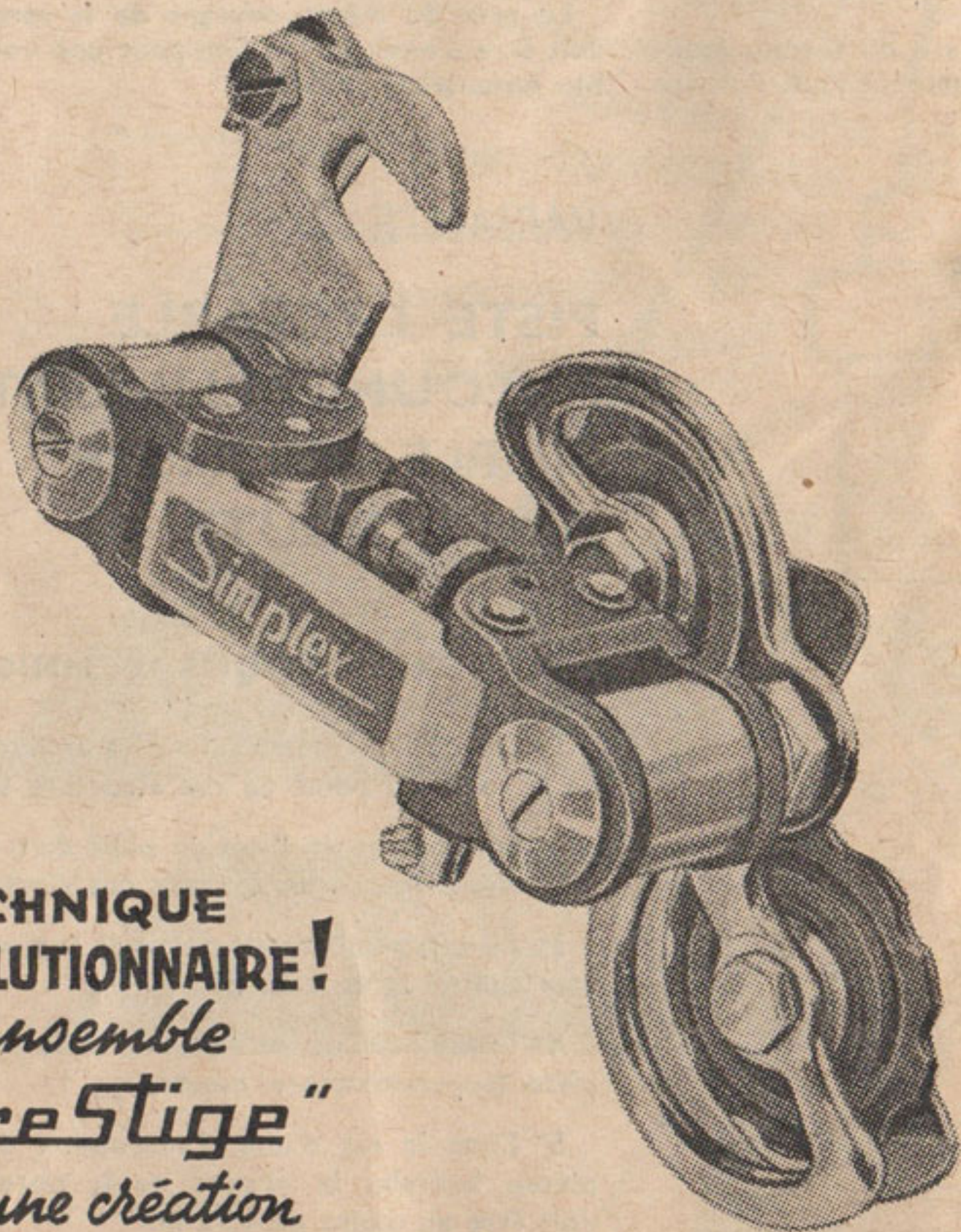
Kléber-Colombes

A 2

6, AV. KLÉBER · KLE. 01-00 · B.P. 9-16 · PARIS 16^e



PubliCYCLE



**TECHNIQUE
RÉVOLUTIONNAIRE!**
*L'ensemble
"Prestige"
est une création
Lucien JUY*



LE DÉRAILLEUR

"Prestige"

L'APPAREIL INCOMPARABLE QUI

- ◆ Déraille en souplesse et sans heurt quels que soient les écarts.
- ◆ Fonctionne dans un silence total.
- ◆ Réalise un gain de légèreté de l'ordre de 30 %.
- ◆ Est pratiquement indéformable aux chocs.
- ◆ Ne nécessite aucun entretien et ignore l'usure.

LA PLUS FORTE, LA MEILLEURE PRODUCTION MONDIALE

Prix de revient des pistes cyclables en Suisse

(Suite de la page 17.)

B. — ESTIMATION DE PRIX

1° Le terrain :

Selon la situation particulière des terrains jouxtant la route existante, l'espace supplémentaire nécessaire pour une piste cyclable et une piste piéton aux dimensions minimales doit se situer entre 3,0 et 3,50 m²/m. Pour piste cyclable seule : 2,25 m²/m.

2° La construction (y compris projet et surveillance des travaux) :

Des prix exacts ne peuvent être articulés que pour des cas concrets. A titre d'indication générale pour la construction supplémentaire d'une piste cyclable et d'une piste piéton, nous estimons qu'il faut un montant de 325 F/m (pour piste cyclable et piste piéton).

Pour une piste cyclable de 1,75 m de large, sans piste piéton, le mètre linéaire doit revenir à environ 260 F.

VARIANTE 3 : BANDE CYCLABLE AVEC REVÊTEMENT DE COULEUR

A. — EXPLICATIONS TECHNIQUES

1° Exemple d'utilisation lors de manque de place et pour une circulation cycliste réduite avec nécessité de parcage limité.

2° Il faut être conscient du fait que l'installation de telles bandes cyclables offre des sources de danger. Du point de vue sécurité routière, c'est sûrement la moins heureuse des solutions.

3° Il est absolument nécessaire d'obtenir un contraste de couleur avec la route principale. Un revêtement de couleur claire sur toute la bande cyclable est donc absolument nécessaire. Une simple ligne de démarcation ne suffit pas !

4° Les installations d'écoulement d'eau existent déjà.

B. — ESTIMATION DE PRIX

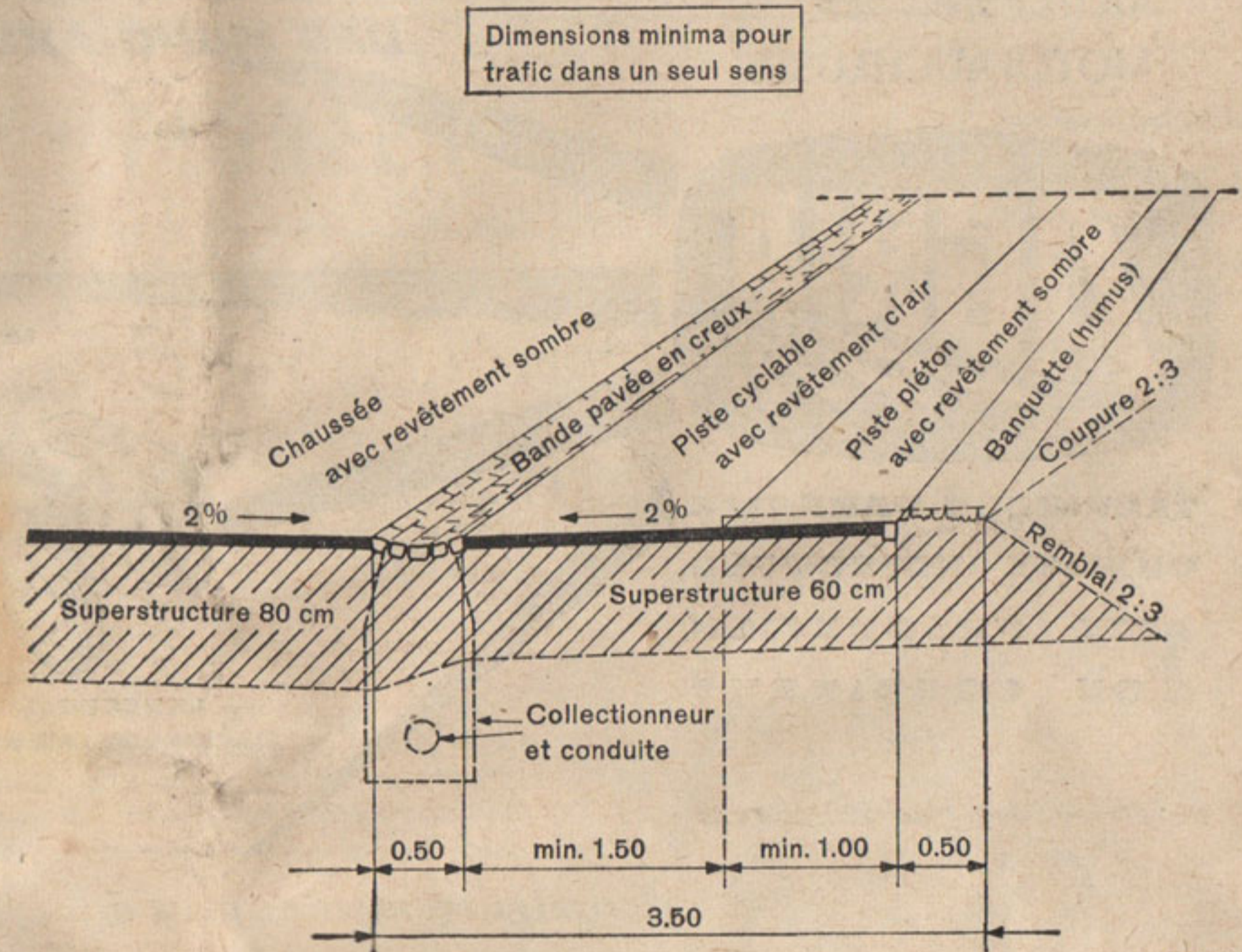
1° Le terrain :

Ce dernier comprend au maximum la largeur effective de la bande cyclable et de la piste piéton, soit 3,75 m²/m. Pour bande cyclable seule : 1,75 m² par mètre.

2° La construction (y compris projet et surveillance des travaux) :

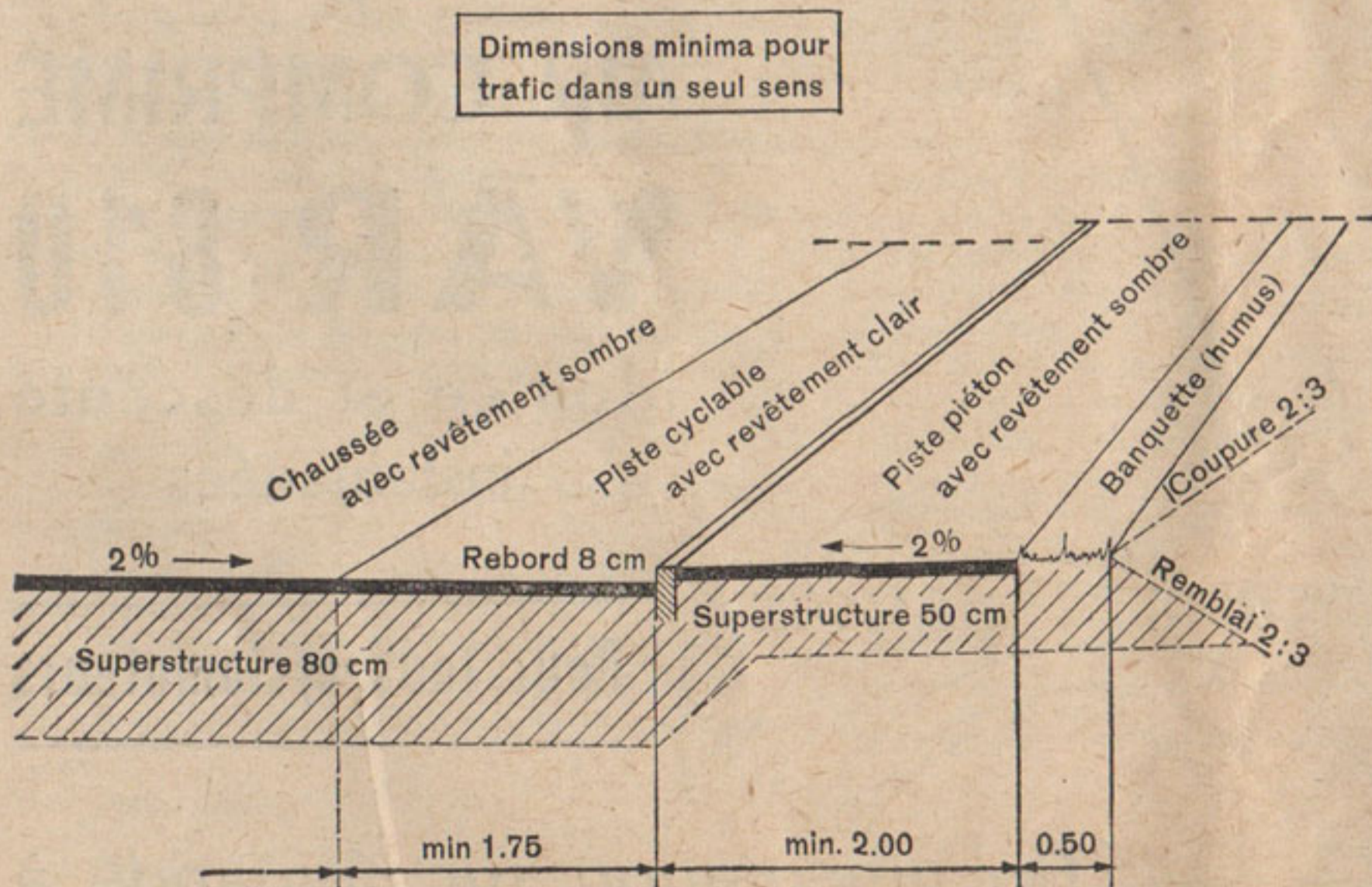
Des prix exacts ne peuvent être articulés que pour des cas concrets. A titre d'indication générale, cette variante 3 devrait revenir à 230 F/m.

Pour la bande cyclable seule, le mètre linéaire devrait revenir à 125 F.



K 2

Variante 3 (bande cyclable) Bande cyclable à niveau, piste piéton élevée



K 3

RÉCAPITULATION

A. — Terrain

	Voie cyclable et piste piéton	Voie cyclable ou piste cyclable seulement
Variante 1	3,0 à 3,8 m ² /m	2,55 m ² /m
Variante 2	3,0 à 3,5 m ² /m	2,25 m ² /m
Variante 3	3,75 m ² /m	1,75 m ² /m

B. — Prix moyen de construction (devis plus exact possible seulement pour des cas concrets) :

	Voie cyclable et piste piéton	Voie cyclable ou piste cyclable seulement
Variante 1	200 F/m	140 F/m
Variante 2	325 F/m	260 F/m
Variante 3	230 F/m	125 F/m



MOTOCULTEURS
MOTOBINEUSES
MOTOFAUCHEUSES

**LA GAMME LA PLUS FORMIDABLE
DES MONO-AXE.**

DE 3 A 14 CH

AGRIA

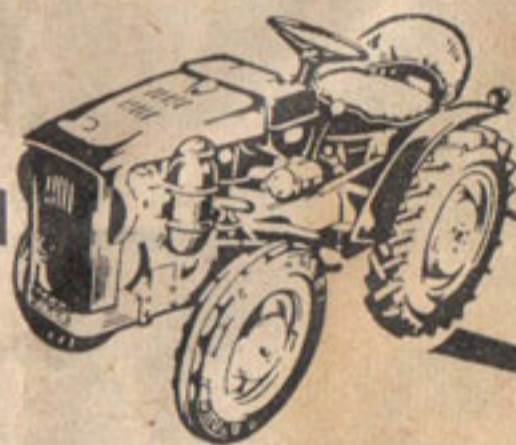
TECHNIQUE PARFAITE
QUALITÉ INDISPUTÉE
1^{ÈRE} PRODUCTION
DU CONTINENT

LE NOUVEAU TRACTEUR

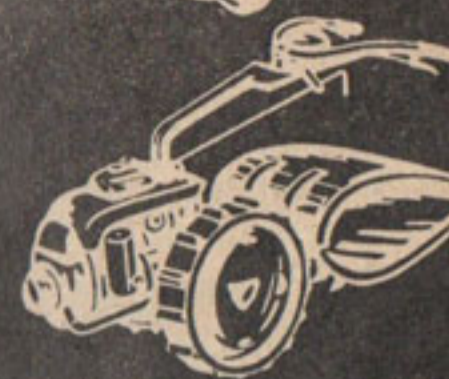


TYPE 4800

10 CH



LARGEUR HORS TOUT 74 CM
DEGAGEMENT AU SOL 27 CM



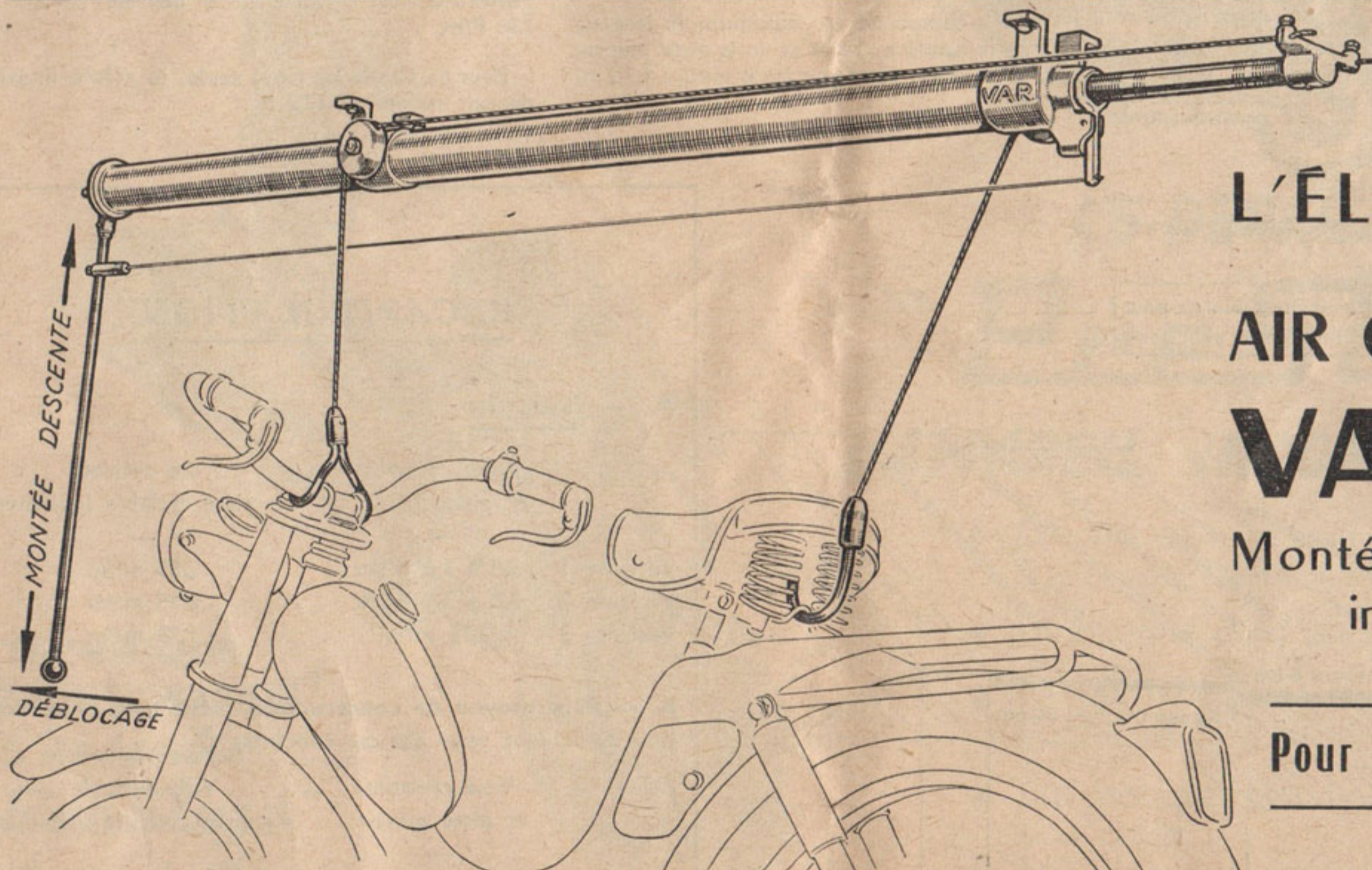
Publi DEH 11

Renseignez-vous auprès de

Goetzmann

S. A.
au capital de F 3 500 000
LINGOLSHEIM-STRASBOURG

La solution moderne d'une méthode classique



L'ÉLÉVATEUR
A
AIR COMPRIMÉ
VAR 810

Montée et descente
instantanées

Pour tous cyclomoteurs

Documentation sur demande à

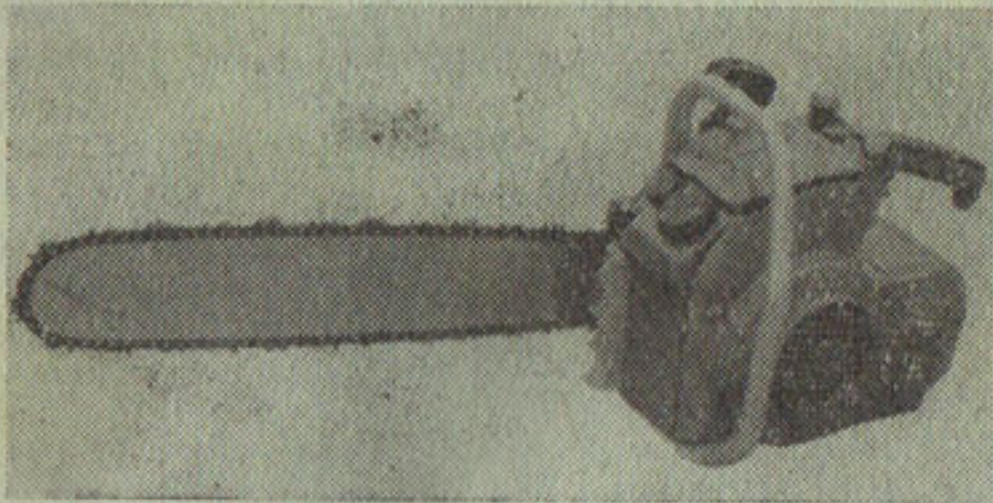
VAR S.A. 6 rue Pasteur, PARIS (XI^e) — ROQ. 03-88

LES SCIES A CHAÎNE "PIONEER"

Fenwick est le distributeur exclusif des scies à chaîne Pioneer.

Pioneer fabrique deux modèles de scies de haute qualité aux performances élevées :

● Pioneer Compact NU 17, malgré son faible encombrement et sa légèreté, présente toutes les garanties de robustesse. Les commandes sont centralisées sur un tableau unique de manière à simplifier sa mise en marche.



La Pioneer NU 17

Spécifications :

— Moteur monocylindrique Pioneer à deux temps, sans soupape, piston à lumière, couple et courbe de puissance étudiée pour le sciage, ailettes de refroidissement très larges.

- Alésage : 57 mm.
- Course : 35 mm.
- Taux de compression : 8/1.
- Vilebrequin en alliage spécial, forgé et traité.
- Piston en alliage d'aluminium à faible coefficient de dilatation.
- Cylindrée : 90 cc.
- Cylindre et culasse en alliage d'aluminium spécial.
- Alésage rodé.
- Bielle en acier allié, matricée, traitée, tête et pied de bielle sur roulements à aiguilles.
- Carburateur spécial « Tillotson » à régulation, fonctionnant en toutes positions, démarrage facile, reprises instantanées.
- Filtre d'essence à tamis accessible et facile à nettoyer.
- Filtre d'air épuration par cartouche plissée.
- Allumage par magnéto Pioneer, étanche à la poussière et aux intempéries.
- Embrayage centrifuge automatique, à tambour de friction.
- Échappement : pot formant silencieux avec para-flammes.
- Carter coulé en coquille, ce qui permet l'allègement.
- Démarrage par dispositif de lancement à griffe avec retour automatique de la poignée.
- Pompe d'amorçage assurant le départ immédiat.
- Poids : 9 kg.

● Pioneer 6-20, scie professionnelle, est construite pour effectuer les travaux les plus pénibles car ses performances sont supérieures aux exi-

gences les plus sévères des normes professionnelles. Elle est cependant légère grâce à l'emploi, dans sa fabrication, d'un alliage spécial à base de magnésium.

Spécifications :

- Moteur monocylindrique Pioneer à deux temps, refroidissement par air, sans soupape, rendement accru par l'amélioration des lumières d'admission et d'échappement. Moteur puissant, sans échauffement.
- Alésage : 57 mm.
- Course : 40 mm.
- Cylindrée : 102 cc.
- Taux de compression : 8/1.
- Piston en alliage d'aluminium à faible coefficient de dilatation.
- Segments de piston étroits à faible frottement.
- Cylindre à chemise en alliage spécial, haute résistance, alésage rodé.
- Bielle en acier spécial allié, matricée, traitée, roulements à aiguilles à cages de retenue.
- Vilebrequin rectifié entièrement équilibré, monté sur deux roulements à billes, tournant sans vibration.
- Carburateur « Tillotson » à diaphragme fonctionnant en toutes positions, reprises instantanées et arrêt immédiat.
- Allumage par magnéto « Wico », montage 100 % étanche, à l'abri des intempéries, circuit d'allumage blindé.
- Poids : 10,5 kg.



La Pioneer 6-20

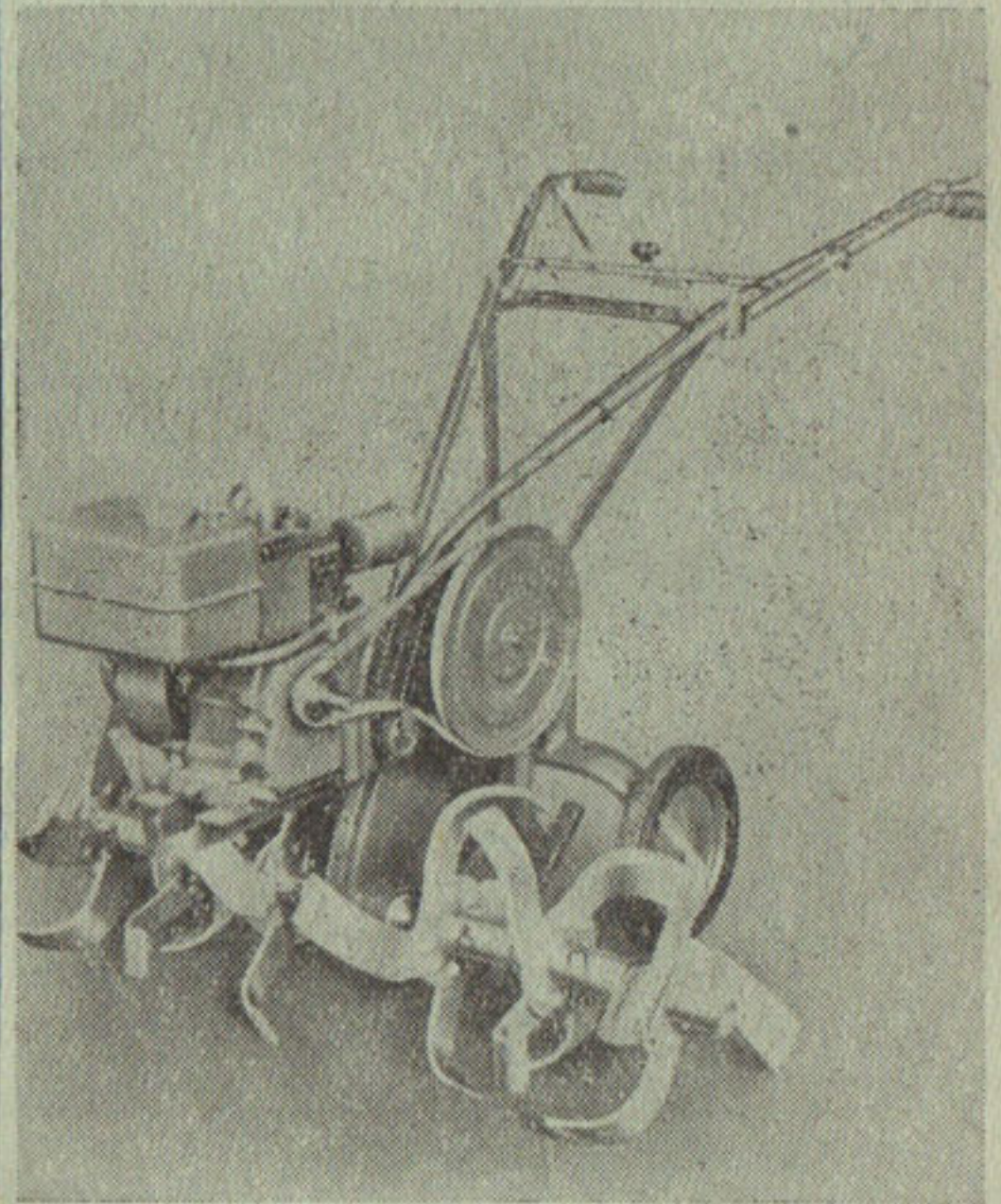
Les scies à chaîne Pioneer peuvent être équipées d'une chaîne C 3 GH qui assure une coupe nette et une pénétration rapide, ou d'une chaîne C 3 FH dotée d'une denture spéciale à pénétration forte et coupe lisse.

Les barres de guidage Durarail Pioneer présentent les caractéristiques suivantes :
Obtention d'un rail de guidage d'épaisseur uniforme et qualité constante, grâce aux différents traitements thermiques.

HN 16 Pour recevoir une documentation sur cette production remplir le bon de la page 23.

LE "MERRY TILLER"

à moteur 3 ou 4 ch., 4 temps



Le Merry Tiller

Fabriqué en Angleterre depuis plusieurs années par « Wolsley Engineering Limited », à Birmingham (dont le nom est depuis longtemps associé à la construction automobile), le « Merry Tiller » (traduisons : joyeux cultivateurs) est vendu en France depuis 3 ans.

Les « Merry Tiller » sont équipés d'un moteur « Briggs et Stratton » de 3 CV ou 4 CV à 4 temps.

La transmission se fait par chaîne à haute résistance (sous carter étanche à bain d'huile) et la puissance du moteur est transmise directement aux outils de travail.

L'embrayage est du type « à courroie et poulie ».

Un dispositif de marche arrière peut être adapté très facilement et de façon permanente à l'appareil, lui assurant une grande maniabilité dans ses diverses utilisations.

Un choix très varié d'outils et d'adaptations multiplie les possibilités d'utilisation, d'autant plus que tous outils et accessoires sont conçus pour pouvoir être montés et démontés rapidement et sans outillage.

Le « Merry Tiller » avec ses diverses fraises, houes et sa charrue, peut labourer, bêcher, biner, butter, herser, sarcler, désherber et préparer des parterres de semis.

(Suite page 23.)

En page 35

STATISTIQUES DE PRODUCTION FRANÇAISE ET D'IMPORTATIONS DE PETIT MATÉRIEL AGRICOLE A MOTEUR

LES TONDEUSES GABY de 42 à 75 cm de largeur de coupe

La Société SAMAG, de Nanterre, présentait au dernier Salon de la Machine agricole huit modèles de mototondeuses-faucheuses permettant des coupes de 42 à 75 cm.

Pour le Motociste c'est donc, en adoptant la gamme de la SAMAG présentée sous la marque Gaby, la certitude de satisfaire aussi bien l'amateur que le professionnel ou les différents services publics.

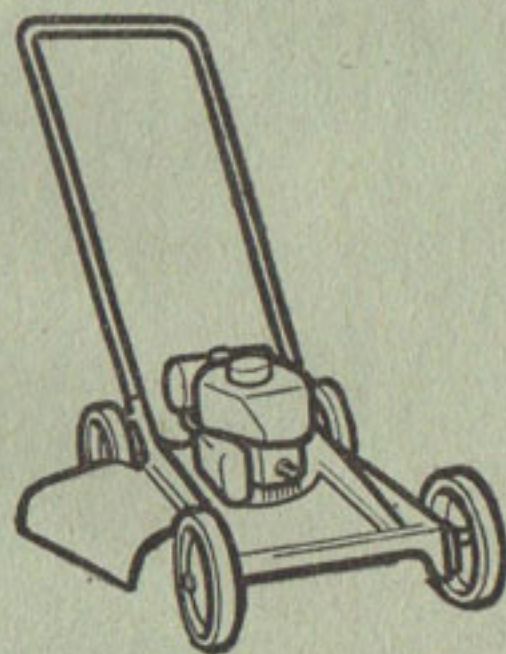
LA GABY PRINTEMPS

Un modèle, la Gaby Printemps, était particulièrement mis en vedette par ce constructeur français. Offerte à un prix assez faible, eu égard à ses divers perfectionnements, cette tondeuse est actionnée par un moteur Clinton 2 temps de 2,25 ch ou un moteur Bernard 4 temps. Très maniable, cette tondeuse d'un rendement moyen de 1.000 m² à l'heure, offre une largeur de coupe de 42 cm.

Le Gaby Printemps

Largeur de coupe :
42 cm.

Moteur :
2,25 ch Clinton.



Quatre roues caoutchoutées de grand diamètre montées sur axes trempés rectifiés, assurent une grande légèreté de manœuvre dans les terrains accidentés.

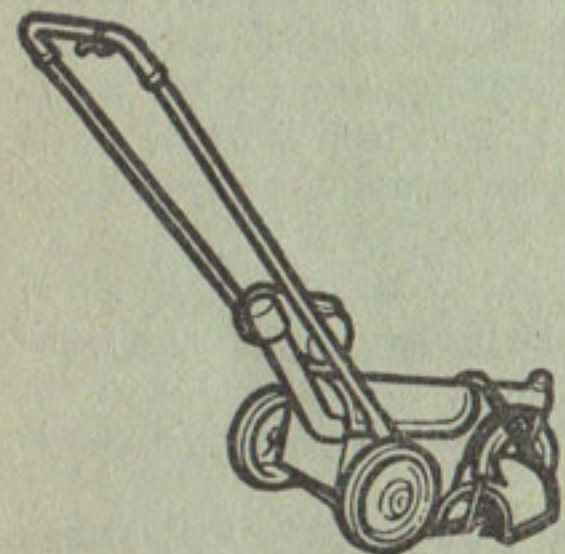
Le guidon sur lequel est fixée l'indispensable commande de ralenti, est démontable instantanément.

Un modèle de même conception est offert avec moteur électrique « Claret » tous courants.

LA GABY MICRO

La Gaby Micro, modèle à trois roues, est une véritable tondeuse - faucheuse - débroussailluse légère et maniable. Dotée d'un séparateur pour très hautes herbes et d'un cadre amovible de protection relevable pour le débroussaillage, la Gaby Micro est un modèle à conseiller pour tous ceux qui ont à entretenir, de façon assez espacée, des propriétés éloignées de leur domicile.

Le moteur est un Somotherm 2 temps.



La Gaby Micro

Largeur de coupe :
42 cm.

Moteur :
Somotherme
2 temps

LA GABY JARDIN

Ce modèle de 44 cm de coupe et doté d'un moteur Bernard 4 temps à régulateur de vitesses. Sur la Gaby Jardin le système d'éjection de l'herbe s'effectue à l'arrière avec réception dans un bac amovible en tôle.

Viennent ensuite quatre modèles à grande largeur de coupe qui peuvent être recommandés aux professionnels ou aux propriétaires de grandes surfaces de pelouses.

LA GABY PRAIRIE

Ce modèle, de mêmes caractéristiques que la Gaby Printemps, est également équipé d'un moteur Bernard 4 temps à régulateur de vitesse.

Son utilisation et ses possibilités peuvent être les mêmes que ceux de la Gaby Printemps mais son rendement — en raison de la largeur de coupe de 50 cm — est de l'ordre de 1.500 m² à l'heure.

Sur ce modèle comportant de nombreux perfectionnements par rapport aux modèles de 42-44 cm de largeur de coupe, nous avons noté :

- Une pédale de démarreur au pied ;
- Un pulvérisateur de feuilles.

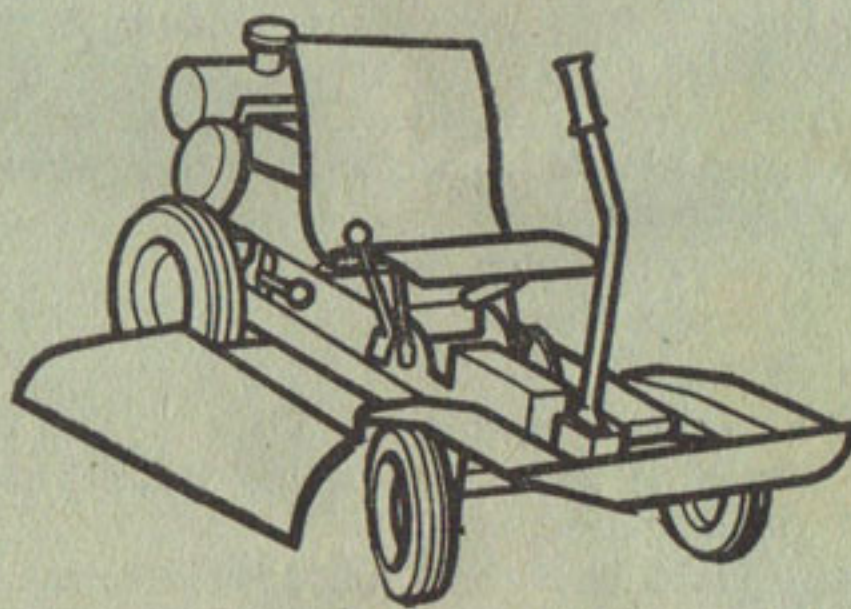
LA GABY DOMAINE

Le nom de ce modèle est déjà tout un programme et suffit en quelque sorte à situer ses possibilités.

C'est une machine à conducteur porté et de très grand rendement (environ 2.200 m² à l'heure).

Sa conduite extrêmement simple est, en outre, facilitée par un dispositif de transmission par courroies trapézoïdales d'une grande souplesse.

De nombreux accessoires peuvent être remorqués — jusqu'à concurrence de 150 kg — par la Gaby Domaine.



La Gaby Domaine.

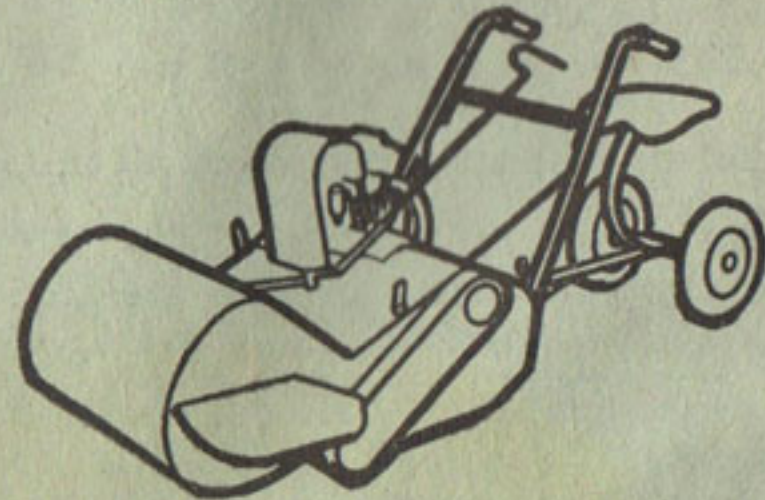
Montée sur quatre roues pneumatiques, dotée d'une marche arrière et pouvant braquer dans un rayon d'un mètre, cette tondeuse est un des

rare modèles français de cette catégorie. C'est également une bonne débroussailluse qui ne craint pas de s'attaquer à des herbes denses de 70 à 80 cm de hauteur.

Le moteur peut être au choix du client, un Bernard 4 temps ou un Sotecma 2 temps. Deux largeurs de coupe sont offertes : 60 ou 75 cm.

LA GABY SENIOR

Modèle autotracteur comme le précédent, la Gaby Senior de 75 cm de largeur de coupe est plus spécialement destinée aux terrains de sports.



La Gaby Senior.

Équipée d'une turbine de coupe en ciseau et de trois gros rouleaux indépendants, elle permet d'effectuer en une seule opération des travaux pour lesquels une grande finesse d'exécution est exigée. C'est la machine que l'on peut recommander pour les jardins publics ou les terrains de golf par exemple.

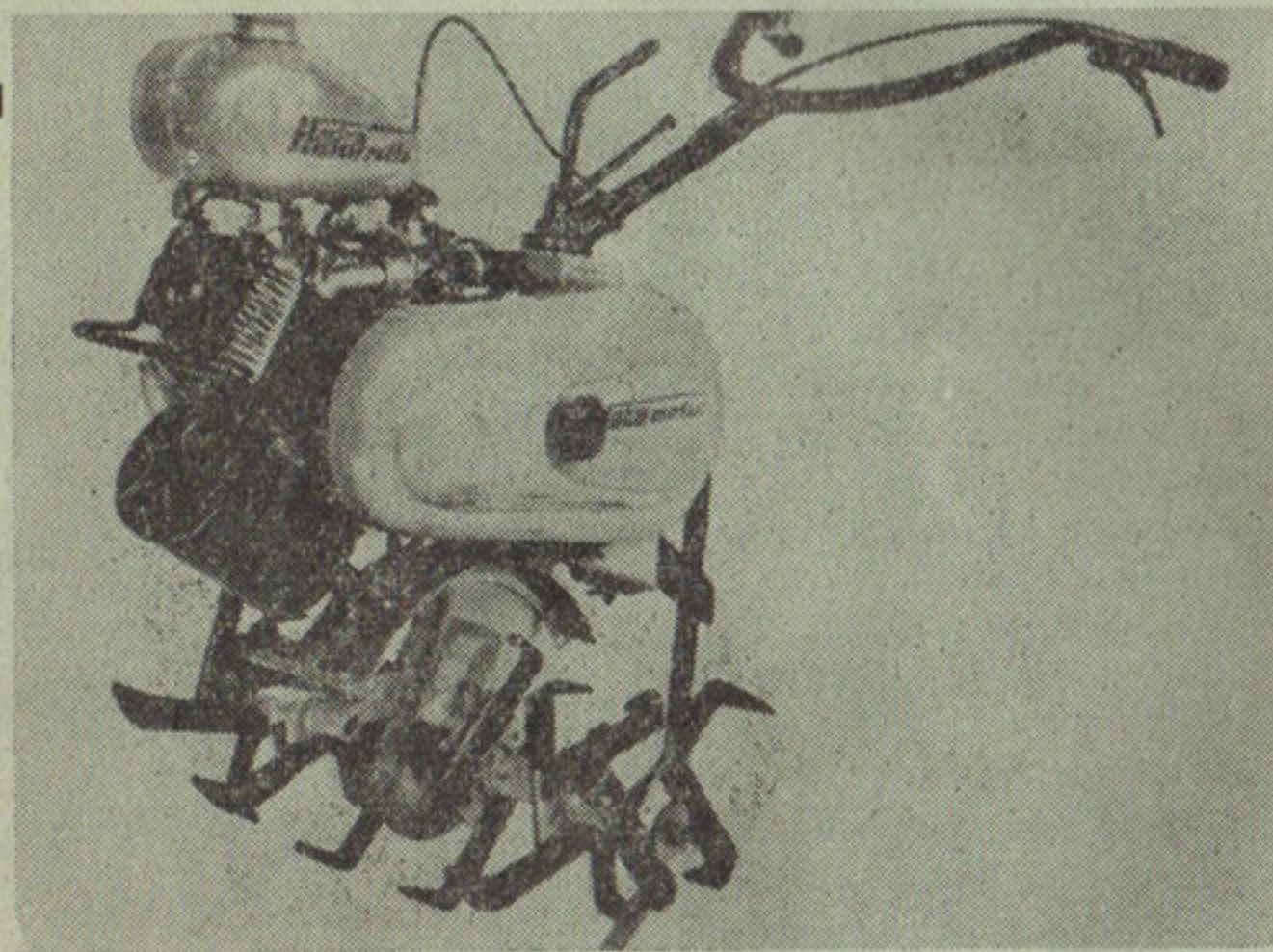
Pour ce modèle de 75 cm de largeur de coupe, la SAMAG a également adopté le moteur Bernard 4 temps.

HN17

Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de la page 23.

HAKORETTE ET HAKOCOMBINETTE des Éts Couaillac et Bly

L'Hakorette →



Les Établissements Couaillac et Bly dont nous avons à plusieurs reprises présenté les productions dans cette revue disposent dans les deux marques, Labor ou Hako, d'une gamme allant de 3 à 12 ch en catégories motobineuses et motoculteurs 2 ou 4 roues.

Certains de ces modèles équipés de moteurs Diesel deux ou quatre temps sont davantage du ressort des marchands réparateurs de matériel agricole ou des Motocistes qui ont déjà acquis une solide expérience dans le domaine de la motoculture.

Cette réserve faite, pour nos lecteurs débutants dans cette technique, il convient de préciser qu'ils devront à la longue se familiariser avec ces petits Diesels, leur place étant désormais très importante dans le parc français des motoculteurs.

Dans les petits modèles distribués par les Établissements Couaillac et Bly deux outils polyvalents peuvent intéresser aussi bien les professionnels que les amateurs. Ce sont l'HakoCombinette et l'Hakorette.

L'HakoCombinette qui dispose de trois vitesses bien échelonnées, peut être utilisée en motobineuse pour des travaux de binage rotatif précis en motohoue pour des sarclages de différentes largeurs et en motoculteur monoroue pour labourer ou remorquer.

Tous les outils utilisés dans ces trois versions s'adaptent en un tour de main. Dans les cultures en lignes étroites l'HakoCombinette peut être utilisée avec une largeur minimum de 10 cm (31 largeurs de travail de 10 à 160 cm peuvent être obtenues). Le moteur, équipé d'un filtre à air à bain d'huile, est un Ilo 2 temps, 3 ch de 75 cc.

La motohoue Hakorette, équipée en roues fer ou pneumatiques, peut être aussi utilisée en motoculteur. Ce modèle plus puissant que l'HakoCombinette peut recevoir la même variété d'outils.

Deux versions sont offertes selon l'importance des travaux à effectuer :

— L'Hakorette, type L 101, avec moteur llo 98 cc. de 4,3 ch.

— L'Hakorette, type L 151, avec moteur llo 148 cc. de 6 ch.

Ces deux modèles disposent de 2 vitesses de travail (6 par poulies supplémentaires) et permettent 40 largeurs de travail différentes de 14 à 210 cm.

Un modèle de mêmes caractéristiques que l'Hakorette l'Hakomatic, est équipé d'un variateur.

Les deux appareils Hakorette et HakoCombinette sont équipés de prises de force et peuvent recevoir en plus des outils de cultures des accessoires divers : tondeuse à gazon, pompe à eau, cisaille de haie, pulvérisateur, etc.

HN 18 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.

Pour tous bateaux légers

L'ÉPIKOTE, UNE RÉSINE POUR COQUES donnant une surface très lisse.

Nous avons reçu un certain nombre de demandes concernant les résines polyester utilisées dans la construction de coques de bateaux ou carénages divers. Nous avons à chaque fois dirigé nos lecteurs vers les fabricants qui nous paraissaient le mieux à même de satisfaire leurs demandes.

Dans le courrier que nous avons reçu à ce sujet figurait très souvent la question suivante : Comment obtenir une coque légère et très solide dont la surface soit la plus lisse possible afin d'éviter le maximum des travaux de ponçage ?

Une résine polyester couramment utilisée par plusieurs chantiers doit pouvoir les satisfaire. Il

s'agit d'une résine vendue sous le nom d' « Épi-kote » par la Shell française.

Il existe très certainement d'autres marques présentant les mêmes propriétés, mais notre souci est aujourd'hui de « dépanner » rapidement nos lecteurs qui s'intéressent à la construction de coques et aussi de remercier les services commerciaux de la Shell qui nous ont fort obligeamment renseignés.

HN 20 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.

LES MOTOCULTEURS 4 ROUES BOLLENS

Lorsqu'il apparut en France, il y a environ 3 ans, le motoculteur 4 roues fut accueilli avec un certain scepticisme... Parmi ceux qui prédisaient l'échec de cette formule, nous comptons les mêmes spécialistes qui avaient condamné les motobineuses quelques années auparavant.

En fait, cette formule offre une bonne part des avantages du tracteur moyen, avec en outre la maniabilité et le faible budget d'un motoculteur. Tous les outils attelables sur un tracteur ont — toutes proportions gardées — leur correspondant sur un motoculteur.

Ainsi les modèles Bollens type « Huski » que nous présentons aujourd'hui peuvent recevoir, entre autres outils de travail :

Charrue brabant, charrue vigneronne, charrue simple, herse, cultivateur, pulvérisateur, déca-villonneuse, fraise rotative, lame de nivellement, faucheuse latérale, tondeuse frontale, tondeuse entre-roues, tondeuse-triple trainée, chasse-neige à projection, remorque 2 roues, chargeur frontal, rouleau, râteau, etc.

Tous les outils à prise de force bénéficient du système d'accouplement instantané Bollens sur arbre cannelé.

Ces motoculteurs Huski de puissances différentes ont parmi leurs caractéristiques communes :

— Une boîte à 6 vitesses AV (de 1 à 10 km/h) et 2 vitesses AR ;

— Trois prises de force cannelées ;

— Un siège en caoutchouc mousse avec boîte à outils placée en dessous de celui-ci.

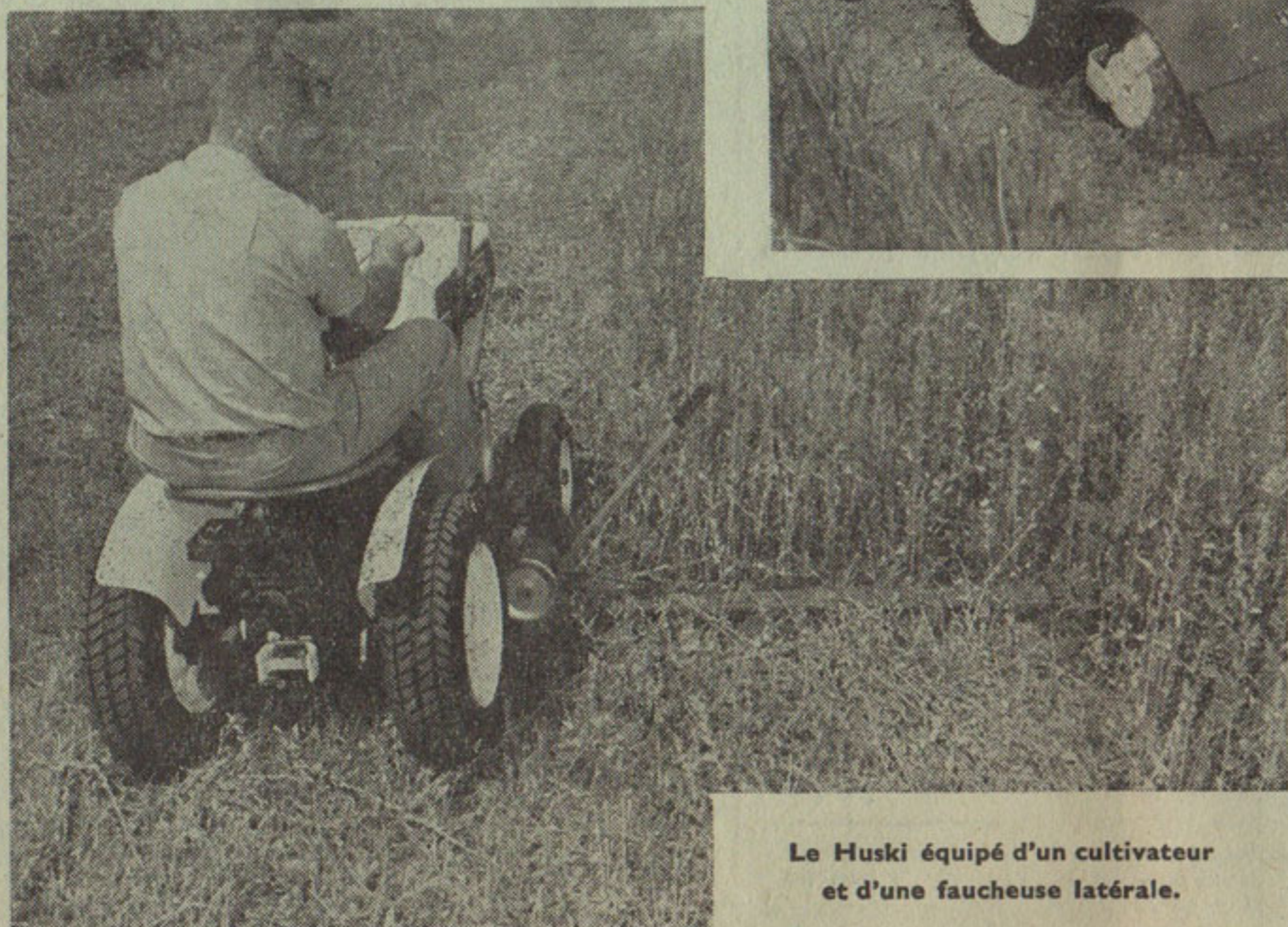
Le plus petit modèle, le Huski 600, d'une puis-

sance de 6 ch est équipé d'un moteur 4 temps Briggs et Stratton. Le dispositif de relevage est à main et le pont à différentiel.

Les deux autres modèles, les Huski 800 et 900 sont équipés de moteurs Wisconsin de 8,1/4 ch. Ces deux modèles peuvent être équipés d'un dispositif de relevage à main ou hydraulique et d'un blocage de différentiel.

Extrêmement maniables, les Huski ont un rayon de braquage de 0,91 m à 1,06 m suivant les types.

HN 19 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.



Le Huski équipé d'un cultivateur et d'une faucheuse latérale.

Le Merry Tiller

(Suite de la page 21.)

L'appareil peut travailler les sols les plus coriaces jusqu'à une profondeur de 30 cm et sur les largeurs s'échelonnant entre 24 cm et 114 cm.

De nombreux outils de culture tractés se fixent rapidement sur des barres porte-outils.

En outre, le « Merry Tiller » peut être équipé (toujours sans recours à aucun outillage) des accessoires suivants : barre de coupe faucheuse, tondeuse-faucheuse, tondeuses pour gazons « à l'anglaise », pulvérisateur (à rampes ou à lances), pompe, distributeur d'engrais et de semences, broyeur de terre, râteau-scarificateur, scie circulaire plate-forme de chargement, remorque basculante.

Enfin, l'adjonction facile d'une prise de force et d'un flexible de transmission, permet l'adaptation des outils de jardin « Tarpen-Flex » tels que : tailleuses de haies, houe, tronçonneuse, débroussailluse.

Toutes ces possibilités font du « Merry Tiller » un véritable « robot de jardinage » que l'on peut utiliser tout le long de l'année et, à de rares exceptions près, la plupart des travaux que nécessitent le jardin d'agrément, le potager, le verger, la pépinière ou la petite exploitation professionnelle sont de son ressort.

C'est pourquoi il s'adresse aussi bien au particulier qu'au professionnel.

HN 21 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.

BON A RETOURNER A L'OFFICIEL

Si vous désirez recevoir une documentation des fabricants pour le matériel présenté dans cette rubrique « Horizons Nouveaux », retournez-nous ce bon après avoir entouré le ou les numéros qui vous intéressent.

Nous adresserons sans frais vos demandes aux fabricants.

HN 16 - HN 17 - HN 18 - HN 19

HN 20 - HN 21 - HN 22 - HN 23

EXPÉDITEUR

Nom _____

Adresse _____

Cachet Commercial :

NOUVEAUX "TRIBOUM" ET "TRIBENNE" LAMA

Dans notre dernier éditorial, nous avons souligné l'importance que représente pour le Vélodiste le service pièces détachées d'un fabricant de jouets sportifs.

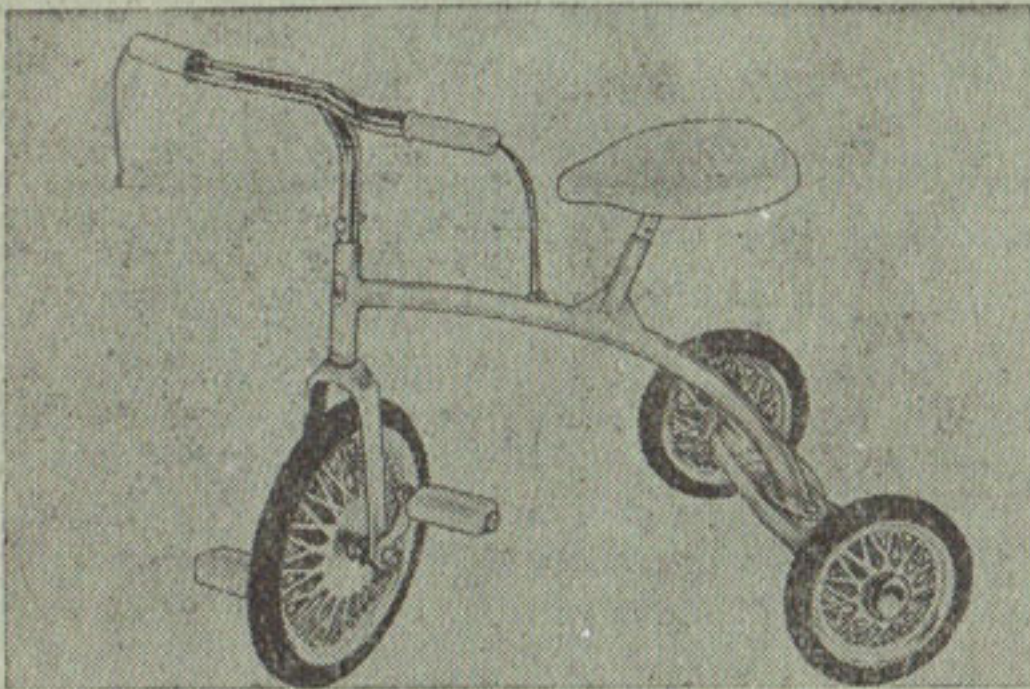
Nous avons souvent mis l'accent sur la nécessité d'un service après-vente sans défaut qui doit constituer pour nos lecteurs une force indiscutable contre la concurrence des grands magasins.

Au Salon international du Jouet qui s'est tenu récemment à Lyon, Francolam, un fabricant bien connu des Vélodistes, avait mis en évidence devant son stand un panneau annonçant la création d'un service complet et permanent de pièces détachées. Sur ce panneau étaient, en outre, disposées toutes les pièces, sans exception, qui pouvaient être fournies immédiatement aux agents ou grossistes. Ces derniers, venus nombreux au Salon, furent à vrai dire surpris par cette initiative... cependant logique de la part d'un fabricant qui a créé son réseau en grande partie chez les Vélodistes. Ceux-ci pourront donc avoir la certitude, d'une année sur l'autre, d'être toujours en mesure d'assurer les « dépannages » indispensables.

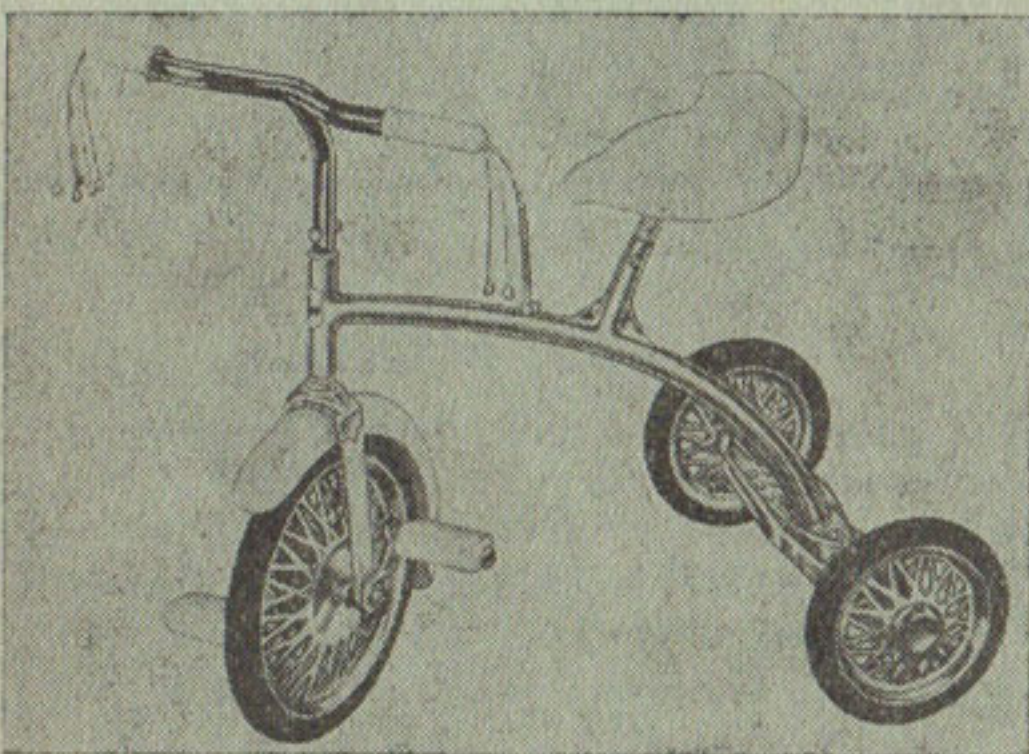
Ajoutons qu'à cet effet, Francolam a publié à l'occasion de ce Salon un catalogue complet de ces articles et comportant un tableau des références de pièces détachées, complément indispensable de son nouveau service.

Souhaitons simplement que cet exemple soit suivi par tous les fabricants.

La gamme des jouets Lama construits par Francolam comportait cette année quelques nouveautés, qui sont en fait des versions très améliorées des modèles existants.



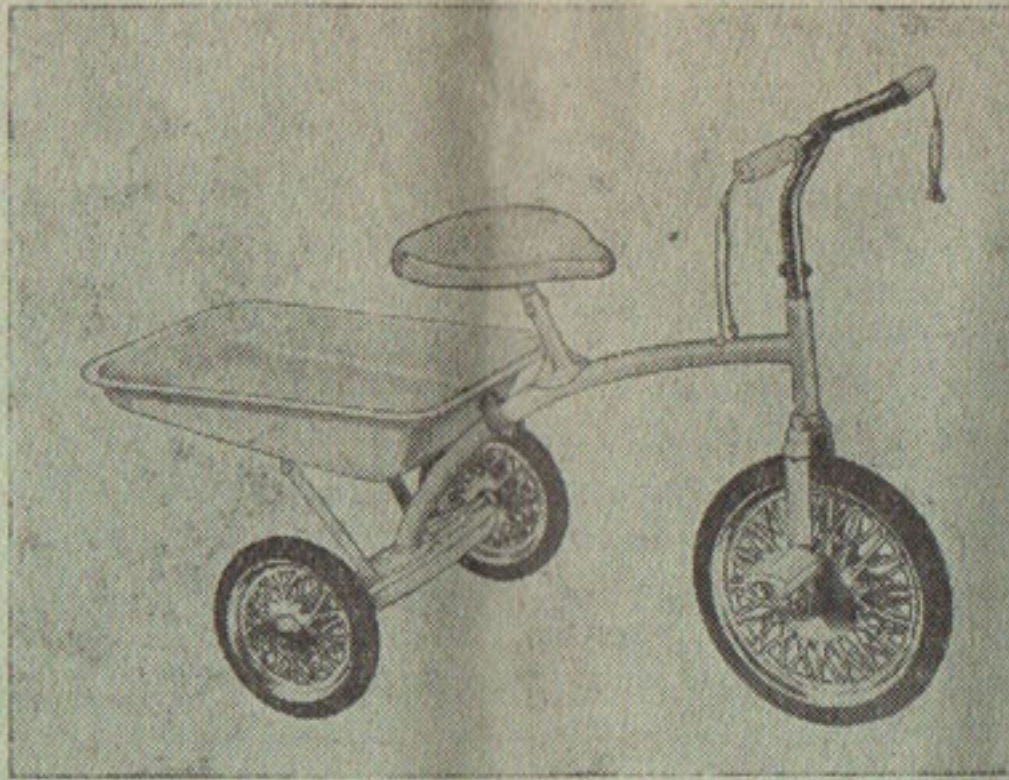
Le Triboum Standard



Le nouveau modèle Trisport

Ainsi, le fameux « Triboum », petit tricycle démontable vendu en boîte-présentoir, reçoit sa version « Trisport ». Ce nouveau venu, de présentation très soignée et au cadre entièrement chromé, est doté d'une nouvelle selle en plastique souple avec dossier, d'un garde-boue laqué, d'enjoliveurs de roues et d'une direction montée sur bagues nylon.

Parmi ces modifications apportées sur le « Trisport » par rapport au « Triboum », modèle qui continue d'ailleurs sa carrière, nous insisterons plus particulièrement sur le siège à dossier qui



Le Tribenne Standard



Le nouveau modèle Tribenne Sport

offre un appui sûr et une grande stabilité à l'enfant. Celui-ci, rappelons-le, n'a guère que 18 à 30 mois lorsqu'il commence à utiliser ce tricycle.

Rappelons aussi que sur tous ces petits modèles de la marque « Lama », les manivelles sont démontables. Ce détail, insignifiant en apparence, a cependant une grande importance et nos lecteurs le savent bien, pour n'avoir pu réparer bien souvent certains tricycles de pacotille...

Autre nouveauté de Francolam, le « Tribenne sport » dérivé du « Trisport » ci-dessus. Cet article, qui a été particulièrement remarqué au stand du Salon de Lyon, comporte une benne basculante.

A ce propos, signalons un petit détail de fabrication qui a son importance. Chacun sait que la première idée qui vient à l'esprit de l'enfant « propriétaire » d'un tricycle à benne, ou de ses petits camarades, est de s'asseoir dans cette benne. Le résultat est souvent désastreux si le fabricant n'a pas prévu cette éventualité. Francolam a choisi la solution qui donne le maximum de robustesse. La benne vient s'appuyer tout simplement, sans ajouts de fils minces et facilement déformables, sur le cadre lui-même. C'est un tout petit détail, nous l'admettons, mais il a une grande importance car, encore une fois, le Vélodiste ne peut pas être le vendeur de jouets mal conçus. Précisons aussi que ce jouet pour lequel le détaillant reçoit une remise intéressante est vendu environ 50 F au public.

Un autre modèle, plus dépouillé et à benne fixe, le Tribenne Boum, est vendu environ 44 F. Ce modèle est laqué au lieu de chromé, comme le modèle précédent, et sans garde-boue.

Francolam mettait évidemment ces nouveaux modèles en vedette sur son stand et il est certain que sa campagne de publicité dans la grande presse, à l'approche des fêtes, portera surtout sur ces modèles vendus à des prix très intéressants. Nos lecteurs ne devront pas oublier pour autant les autres articles de cette firme : tricycles à chaîne, patinettes, rameurs, karts à pédales, etc.

HN 22 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de la page 23.

Présentée par la MICMO

LA CHAISE "BIEN ÊTRE" POUR BÉBÉ

Un combiné : fauteuil
pliant et trotteur

Au dernier Salon de Lyon, où les articles de puériculture occupaient une place très importante aux côtés des jouets, la Société Micmo, de Machecoul, présentait une chaise tubulaire pliante modèle « Bien-Être » à tablette relevable automatique.

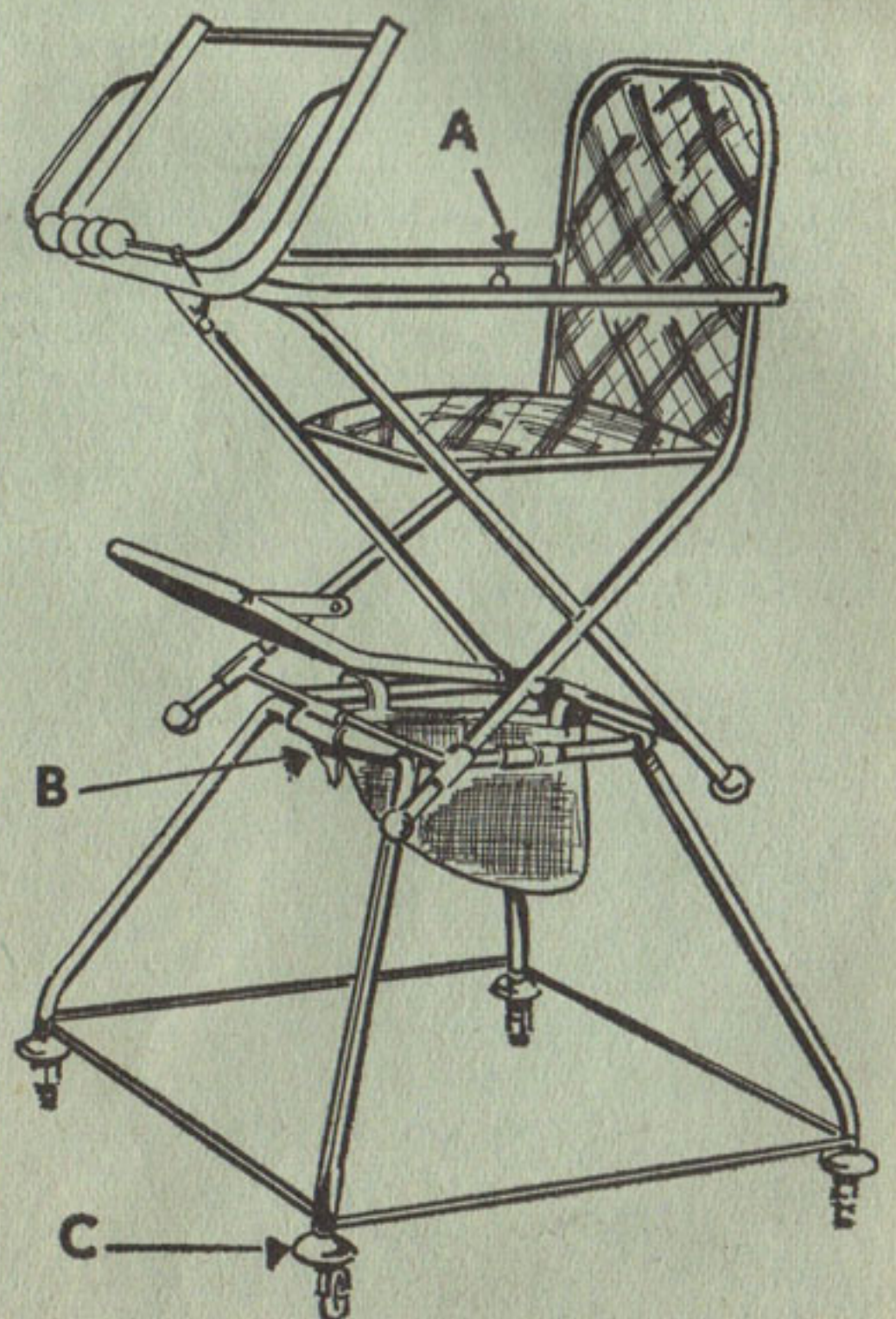
Il y a de nombreux articles dans ce domaine, mais la Micmo a apporté avec ce modèle de la série « Metalpli » quelques solutions nouvelles qui ne manqueront pas d'intéresser les spécialistes de la puériculture.

Première caractéristique de cette nouveauté, elle offre en fait deux articles : un fauteuil pliant et un trotteur. Le premier se fixe sur le deuxième par un système à verrouillage rapide offrant toute sécurité. Le siège et le dossier sont garnis de mousse et recouverts de tissu plastique.

La tablette se relève automatiquement et d'une seule main par une petite poignée de commande.

Sur le trotteur et au-dessus des roulettes sont placées des butées de caoutchouc assurant une protection efficace des meubles souvent heurtés au cours des ébats de bébé.

La chaise pliante « Bien-Être » est offerte en deux versions : émaillée au four ou chromée sur nickel.



La chaise " Bien Être "

- A — Poignée de commande pour relevage automatique de la tablette.
- B — Verrouillage à double sécurité du fauteuil sur le trotteur.
- C — Butée amortisseur.

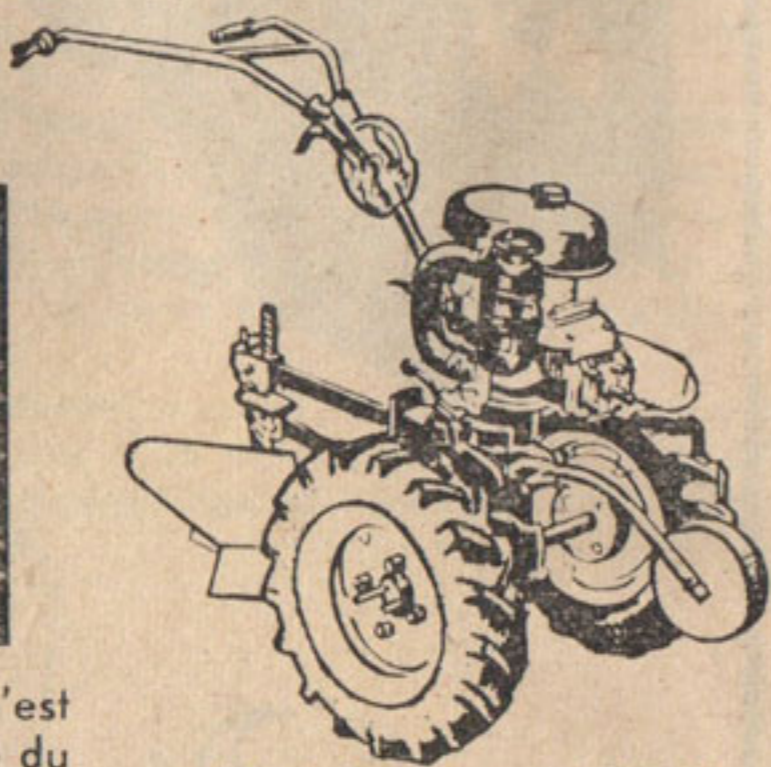
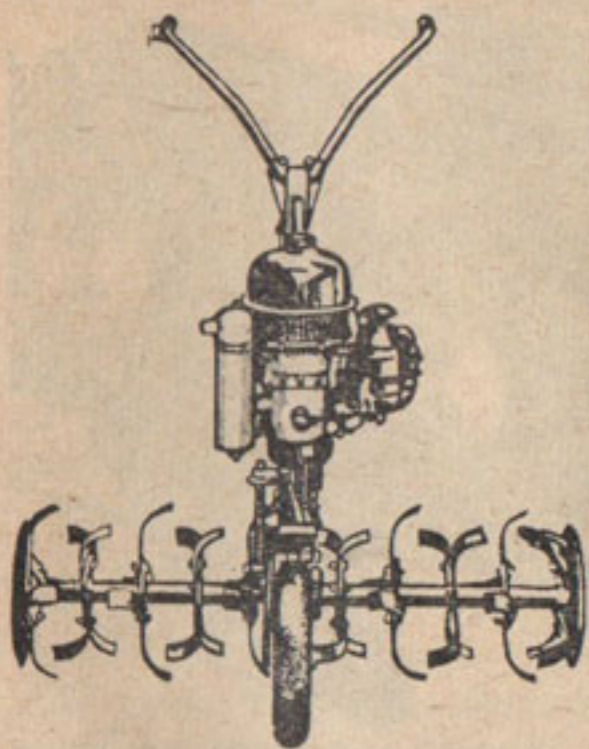
HN 23 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de la page 23.

Votre choix sera facilité
si vous consultez

Energie

LA PREMIÈRE MARQUE FRANÇAISE

de: **Motobineuses**
2,5 et 4 cv
Motoculteurs
de 2 à 12 cv
Tracteurs
de 11 à 30 cv



Motobineuse MVL
version Motoculteur
équipée d'une charrue

Nouvelle MOTOBINEUSE
transformable
instantanément en
MOTOCULTEUR

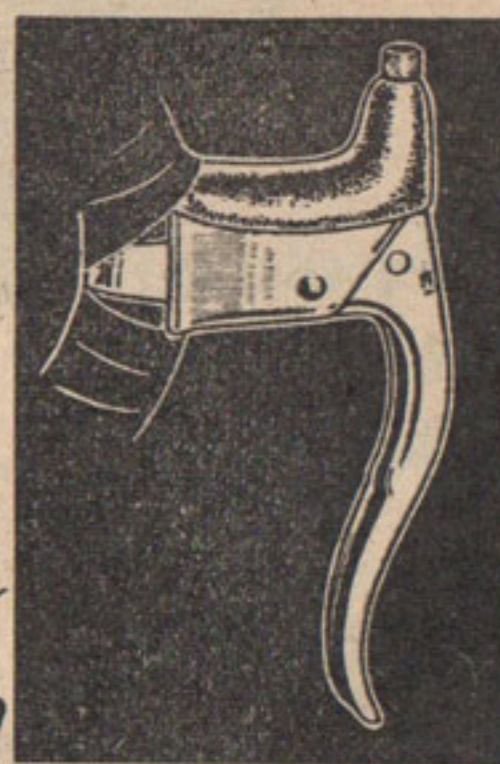
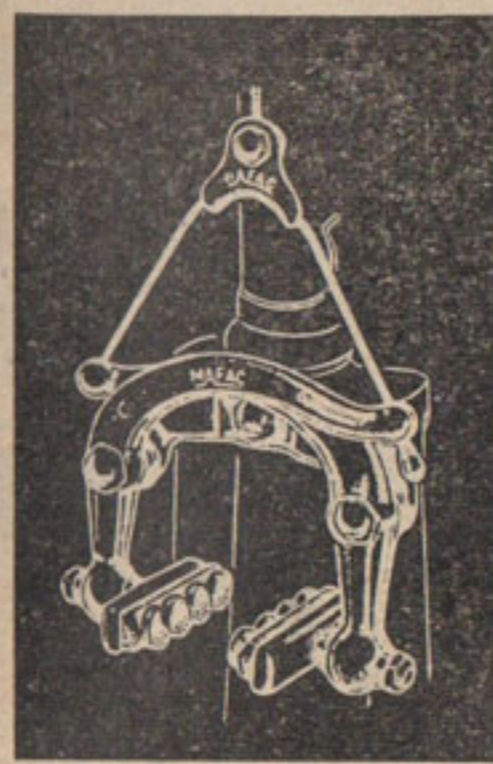
4 cv - Multivitesse
Possibilité d'obtenir
16 vitesses différentes

D'un prix d'achat peu élevé c'est
l'appareil idéal pour la culture du
jardin familial... comme pour celle
de l'exploitation professionnelle.

ETS PATISSIER S. A. capital 6 millions
CONSTRUCTEURS - VILLEFRANCHE-S/S. (Rhône)

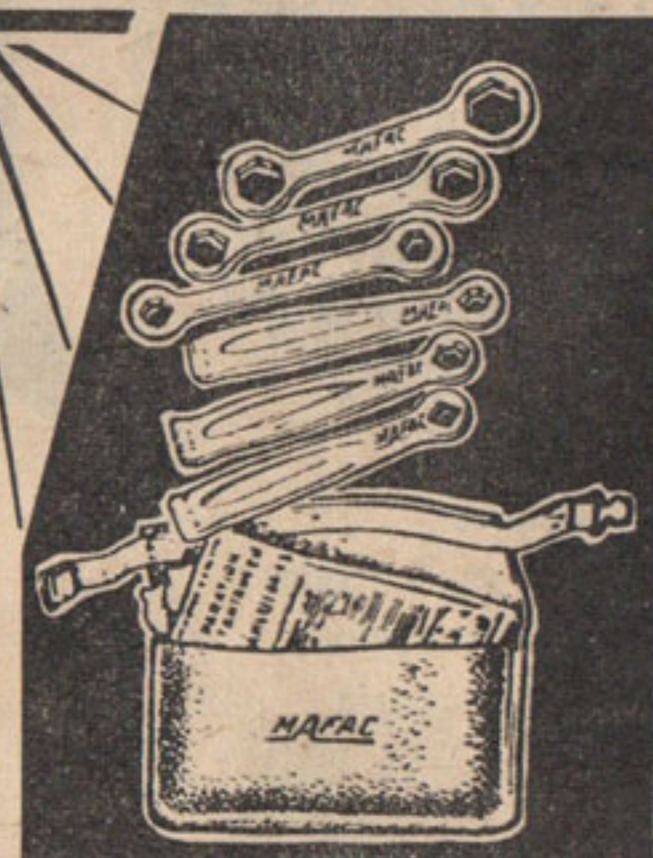
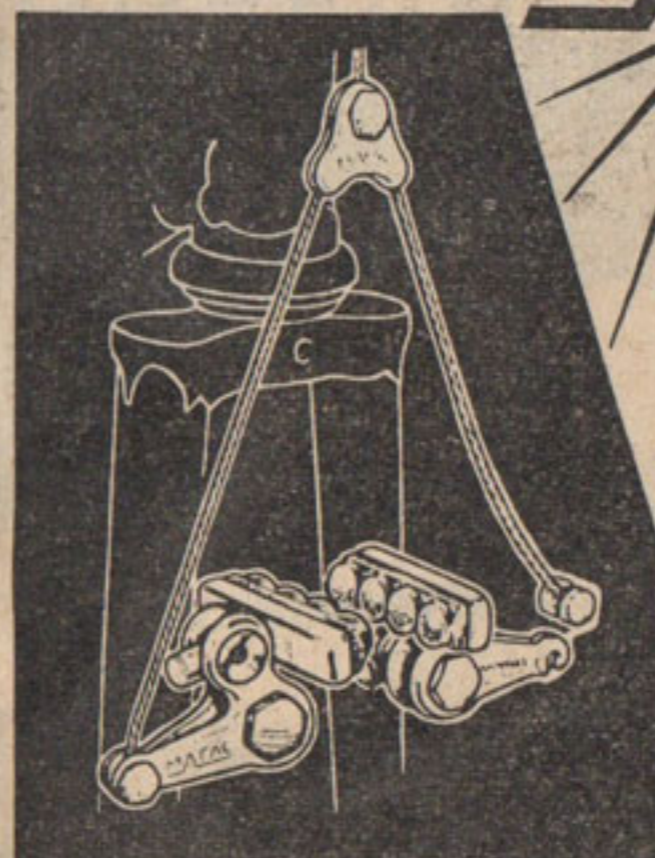
Notice O. C. M. gratis sur demande.

Clients toujours contents...



AVEC LES
PRODUCTIONS

MAFAC



MAFAC C'EST TELLEMENT PLUS SUR !

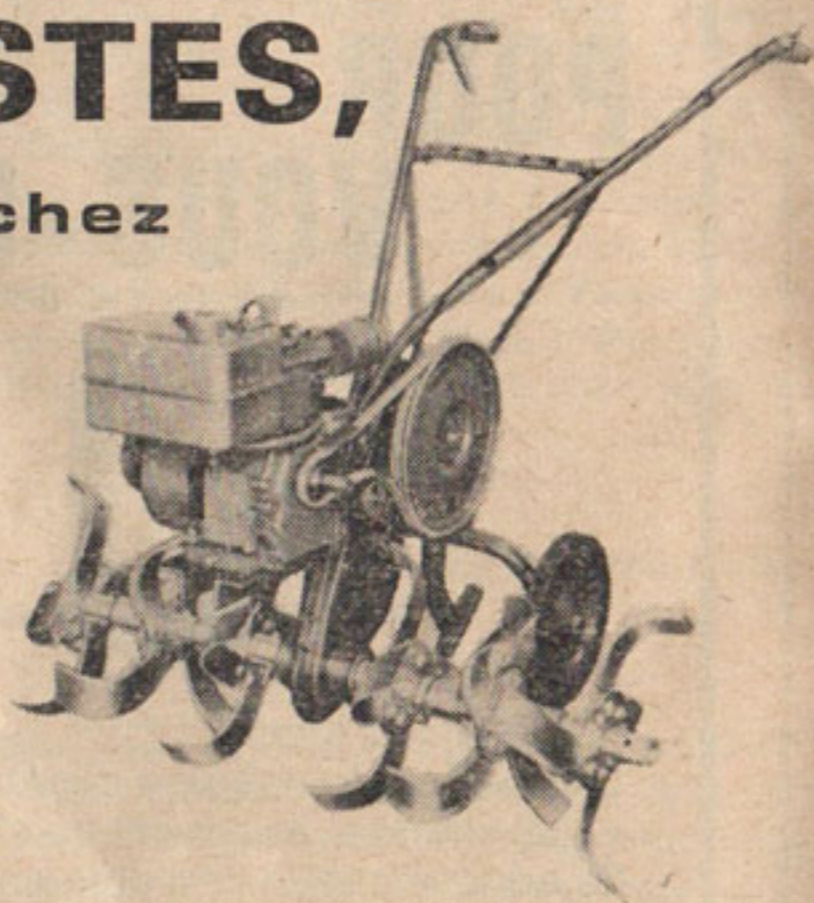
MOTOCISTES,

vous qui cherchez
un nouveau
débouché

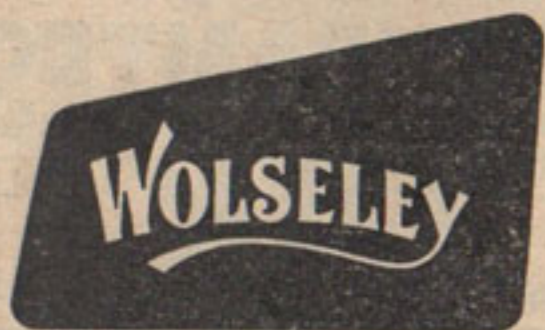
qui ne soit pas une
source d'ennuis,

vendez

un matériel de qualité
simple et robuste :



les motoculteurs - motobineuses



MERRY TILLER

3 CV et 4 CV - 4 temps

Vrais **ROBOTS DE JARDINAGE**

AGENTS ACTIFS RECHERCHÉS
Documentation sur demande

IMPORTATEUR-DISTRIBUTEUR

COMPTOIR GÉNÉRAL HORTICOLE

5 bis, Rue Exelmans - VERSAILLES (S.-O.) - Tél. : 950-29-01

BIENTOT



EN FRANCE ...

Modèle **SUPERVIS**

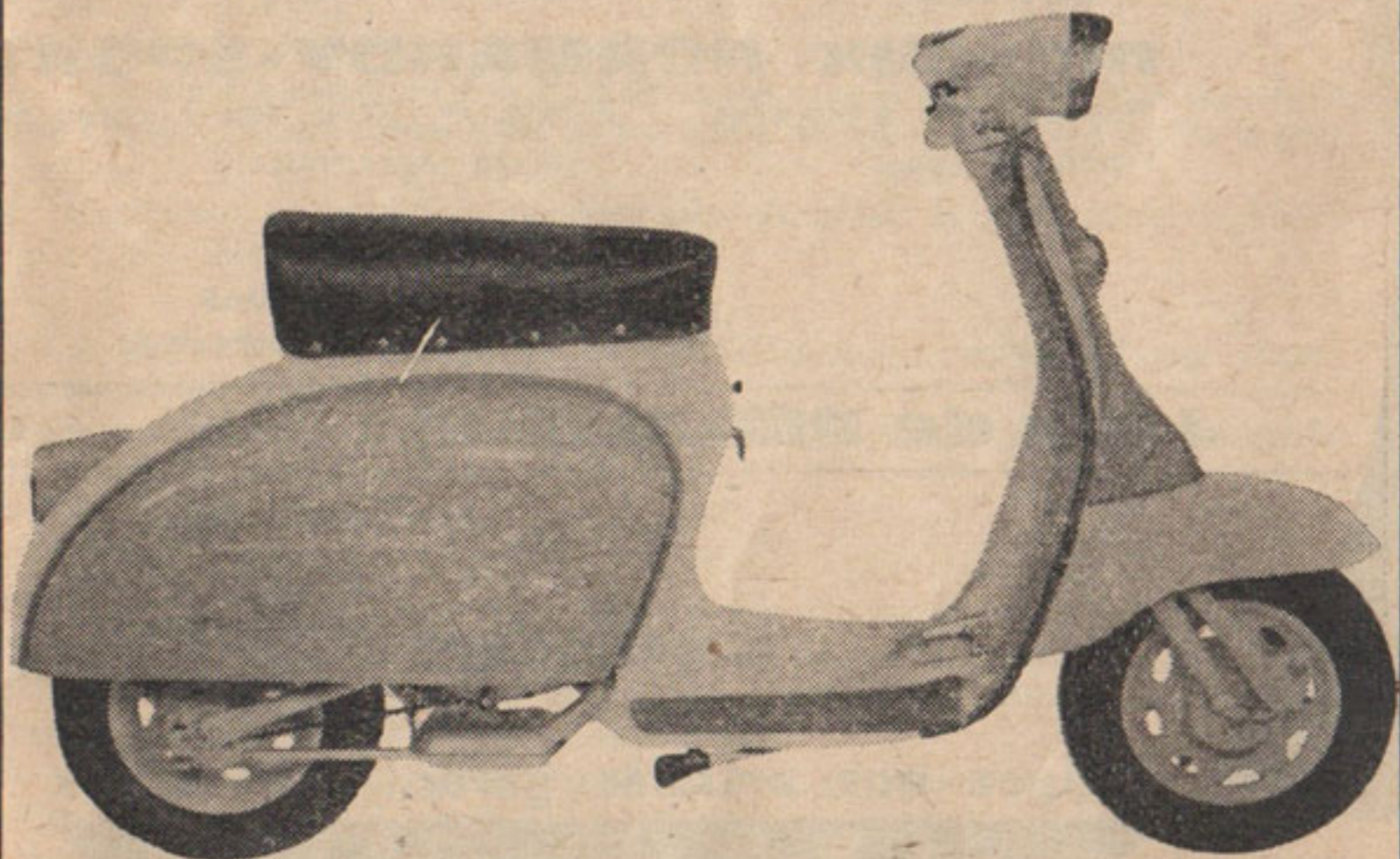
Pratique - Économique - Sûr - Élégant - Robuste

MOTEUR

Moteur deux temps avec 3 vitesses cy-
lindrée cc. 50 puissance HP 2,5 - 5.000 t.
- refroidissement par air - variateurs
de vitesse - consommation : Lt. 1,3 aux
100 km. - mélange 5 % - vitesse 40-45 km.

CADRE

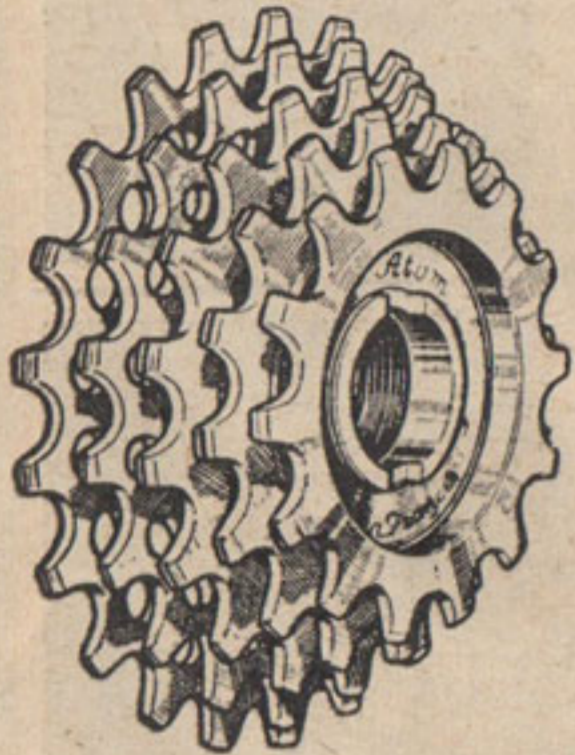
Ressorts arrière à fourchette oscillante
2 amortisseurs hydrauliques à ressorts
à boudin - ressorts AV, avec biellette
en acier estampé - roues de rechange -
frein AV à main sur guidon - frein AR
à pédale - pneumatique 2,3/4x9 - trac-
tion à chaîne sous carter.



RECHERCHE IMPORTATEUR et DISTRIBUTEURS

S'adresser à : **DITTA GNETTI ANTONIO**
VIA CONTARDO, 8
GENOVA (ITALY)

**roues
libres
ATOM**

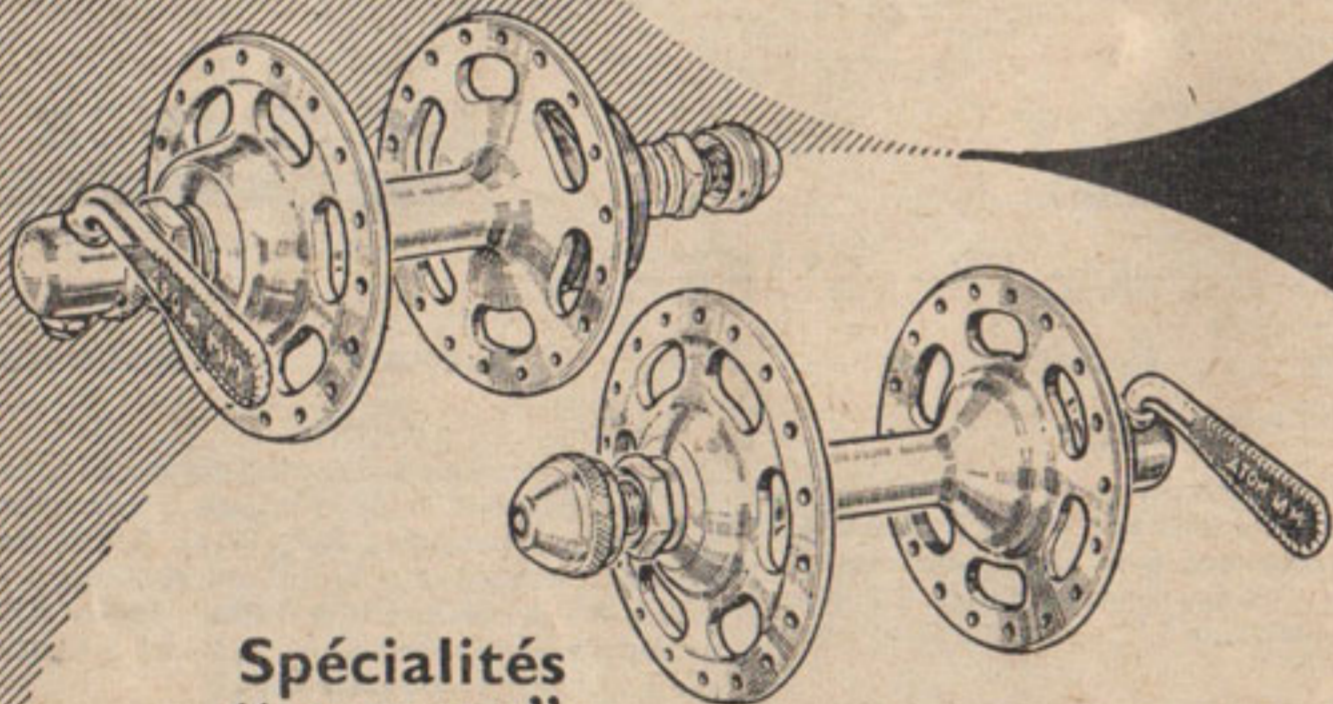


- Simples
- 3 - 4 ou 5 vitesses
- Spéciales pour cyclomoteurs

**Faites
confiance
aux
spécialités
M. MAILLARD**

Soyez
de votre temps
utilisez
**nos moyeux
"ATOM" et
"NORMANDY"**

en alliage léger traité
Aussi résistants
que l'acier et tellement
plus faciles d'entretien.



Spécialités
"course"

moyeux NORMANDY-SPORT

Moyeux sport à blocages
rapides (3 types)

Pédales n° 120 et 440 à corps en
"alliage léger traité"

Jeux de PÉDALIERS

Zingués
ou chromés
D'une présentation
impeccable. Avec
portées de manivelle
rectifiées.

PÉDALES

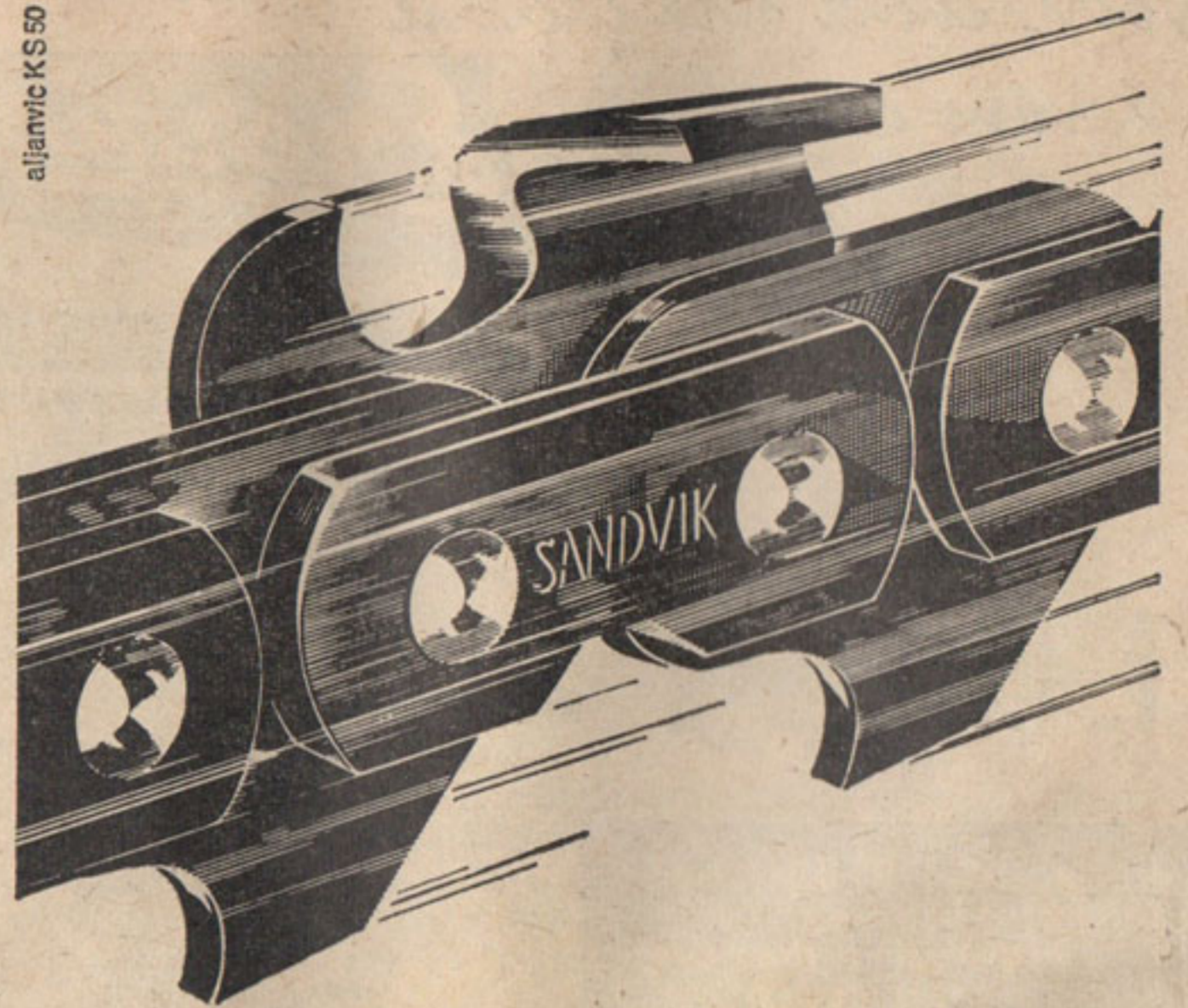
Toutes
catégories
Acier ou à blocs
caoutchouc.

Exigez nos articles garantis 1^{er} choix

INCHEVILLE
Seine-Maritime

M. MAILLARD

aljanvic KS 50



**POUR
VOS CLIENTS**
une marque qu'ils apprécient déjà

**POUR
VOUS-MÊME**
la certitude de ventes faciles



Depuis longtemps vos clients utilisent les scies SANDVIK en acier suédois. Ils savent qu'elles sont les meilleures du monde. Ils adopteront immédiatement

**LES
CHAINES COUPANTES
SANDVIK
POUR TRONÇONNEUSES**

adaptables à tous modèles de tronçonneuses, imbattables quant aux propriétés de coupe et à la résistance à l'usure. Nous sommes à votre entière disposition pour vous fournir tous renseignements :

Aciers SANDVIK
23 Rue J. Guesde LEVALLOIS | Seine | Tél.: PER. 34-95

1^{er} JUIN 1964 : DERNIER DÉLAI POUR L'IMMATRICULATION DES CYCLOMOTEURS DÉPASSANT 50 km/h.

La date limite pour l'immatriculation de certains cyclomoteurs en catégorie vélomoteur est donc reculée au 1^{er} juin prochain, comme nous l'avions annoncé dans notre numéro du 23 mars.

Cette mesure de grâce accordée après bien des interventions de la F.N.C.R.M. (Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle), la première datant du 14 octobre 1963, a été accueillie par tous les Motocistes avec la plus grande satisfaction.

Si cette mesure intéressait de nombreux agents de marque française ayant en stock des types de cyclomoteurs puissants (c'est le cas notamment du S.P. 50 Motobécane), elle concernait aussi les machines d'origine étrangère — ce qui a motivé l'intervention parallèle de la Chambre Syndicale des Importateurs selon les informations qui nous sont données par un Délégué Général.

Bien des points de détail restent encore assez confus pour bon nombre de nos lecteurs qui nous ont écrit dès la parution de cette information. Aussi allons-nous donner aujourd'hui les réponses aux principales questions qui nous ont été posées.

* *

Première question :

Quels sont les cyclomoteurs qui peuvent être immatriculés afin de bénéficier du droit de transport d'un passager de plus de 14 ans et afin de pouvoir circuler sans limitation de vitesse à 50 km/h ?

Réponse :

Tous les cyclomoteurs réceptionnés comme tels avant le 1^{er} novembre 1962, en raison de la conception de leur moteur et de leur partie cycle, et pouvant :

- Dépasser la vitesse de 50 km/h.
- Transporter un passager de plus de 14 ans.

En outre, ces cyclomoteurs doivent obligatoirement figurer sur la nomenclature publiée en annexe de la circulaire du 21 mars 1963 adressée aux préfets et aux ingénieurs en chef des Mines par le directeur des routes et de la circulation au Ministère des Travaux publics et des Transports.

Voici la liste de ces cyclomoteurs :

Cazenave : SDU 3 ; **Favor** : CLB Atlas, CLB Monza, CBL Éole ; **Flandria** : Mirage 3 V, Comet 3 et 4 V, Parisienne 4 V, King 4 V, Sportif 4 V, Ultra-Sport, Record et Atlas ; **Giulietta** : Super-Sport GSS et GSS Turbine ; **Italemmezeta** : Ital Jet Turbine, Turbine IJT, Ital-Jet, Super-Sport ISS, Beta Turbine ; **Jeunet « Captivante »** : S 3 et K 3 ; **Micmo « Gitane »** : Sachs 162, Sachs 163, Sachs 164 ; **Motobécane-Motoconfort** : AV et AU 89, AV et AU 98, SP 50 ; **N.S.U.** : Quickly T et TT ; **Paloma** : Vesuvio ou Vesuvio Miniflash, Strada, Super-Strada, Super-Strada Flash ; **Peugeot, Griffon Terrot et Automoto** : BB 3, BB 3 T, BB 3 SP et BB 104 ; **Vap** : Spécial 3 V.

Deuxième question :

Les cyclomoteurs figurant sur cette nomenclature pourront-ils encore être vendus après la date du 1^{er} juin 1964 ?

Réponse :

Oui, car la récente circulaire adressée aux préfets et ingénieurs en chef des Mines n'annule rien des dispositions précédentes contenues dans la première circulaire du 21 mars 1963. Les acheteurs de ces véhicules pourront donc parfaitement les acheter et les utiliser à la condition de respecter les deux impératifs suivants :

- Vitesse limitée à 50 km/h ;
- Pas de passager de plus de 14 ans.

Nous devons préciser que contrairement à ce qui nous a été signalé par de nombreux lecteurs, les compagnies d'assurance ne peuvent refuser leur garantie aux acquéreurs de ces véhicules. Toutefois, elles peuvent appliquer un tarif supérieur à celui des cyclomoteurs conformes à la réglementation actuelle. Le tarif appliqué est, en général, un tarif intermédiaire entre celui des cyclomoteurs et des vélomoteurs.

Troisième question :

Ces cyclomoteurs pour être immatriculés comme vélomoteurs devront-ils subir des transformations ?

Réponse :

Non, car les conditions imposées par la circulaire du 21 mars 1963, restent valables comme pour la question précédente.

L'immatriculation aura lieu sans que soient imposées à ces engins des modifications techniques, notamment en ce qui concerne l'éclairage et l'aver-

tisseur sonore et sans qu'il y ait lieu de procéder à une réception à titre isolé par le service des Mines, mais seulement après contrôle par le représentant dudit service dans chaque département, du certificat de conformité annexé à la notice descriptive et au procès-verbal de réception par type de l'engin.

* *

Nous attirons à nouveau l'attention de nos lecteurs sur la nécessité d'offrir, en priorité, à leur clientèle ces modèles de cyclomoteurs pour lesquelles il ne sera vraisemblablement pas accordé de nouveau délai pour l'immatriculation en catégorie vélomoteur.

Enfin et à chaque fois que nos lecteurs le jugeront utile, ils devront conseiller à leur clientèle, les jeunes en particulier, de passer le permis A 1.

Pour ce permis les diverses formalités à accomplir nécessitent souvent un mois de délai. Il n'y a donc pas de temps à perdre.

Important arrêt de la Cour de Cassation

LES DISPOSITIONS RELATIVES A LA PUBLICITÉ OBLIGATOIRE, EN CAS DE CESSION D'UN FONDS DE COMMERCE ne sont pas applicables lors de la vente d'un fonds artisanal.

On sait que lors de la vente d'un fonds de commerce et en vertu de la loi du 17 mars 1909, l'acte de vente doit être porté après son enregistrement, à la connaissance des tiers par une publicité dans la presse. Cette publicité de la vente du fonds, avant le paiement du prix, doit permettre aux créanciers éventuels du vendeur, de faire opposition au paiement du prix et d'éviter qu'ils ne se trouvent en présence d'un paiement effectué sans pouvoir obtenir le paiement de leurs créances, ni les récupérer sur la vente du fonds.

Formalités à accomplir pour assurer cette publicité.

Cette publicité consiste :

- En une première insertion dans un journal d'annonces légales du ressort du Tribunal de Commerce où se trouve le fonds ou, à défaut, de l'arrondissement ou du département ;
- En une insertion au « Journal Officiel » (B.O.C.R.M.) mentionnant celle qui précède ;
- En une deuxième insertion dans un journal local.

La première insertion doit être effectuée dans la quinzaine de la signature de l'acte. Elle est renouvelée du huitième au quinzième jour après la première.

L'acheteur qui paie son vendeur sans avoir fait la publication régulière n'est pas libéré à l'égard des tiers.

La loi du 17 Mars 1909 relative à la vente et au nantissement du fonds de commerce, n'est pas applicable s'il s'agit d'un fonds artisanal.

La question s'est posée de savoir si cette disposition de la loi du 17 mars 1909 était applicable en cas de cession d'un fonds artisanal, en d'autres termes, si l'artisan acquéreur d'un fonds artisanal, se trouvait lors du paiement du fond, libéré à l'égard des tiers.

Une réponse vient d'être apportée à ce problème par un arrêt de la Cour de Cassation (Chambre civile, section commerciale) en date du 29 octobre 1963 qui a précisé que l'article 3 de la loi du 17 mars 1909 sur la vente et le nantissement du fonds de commerce relatif à la publicité n'était pas

(Suite page 29.)

POUR QUE VOS CLIENTS
ÉCONOMISENT
 LEUR ARGENT
 LEUR CARBURANT

IMPOSEZ-la
" BOUGIE HITACHI HALOX "

Et voici pourquoi :

L'isolateur de la bougie HALOX, fabriquée à l'aide du fameux procédé de coulage par injection, monopole de Hitachi, a une teneur d'alumine atteignant 95%, soit la plus élevée du monde. Sa dispersion rapide de la chaleur, sa robustesse mécanique et l'excellence de ses propriétés isolantes assurent un fonctionnement incomparable. Les larges limites d'échauffement des bougies HALOX font que l'on est assuré d'avoir toujours la bougie voulue.



Pratiquement il existe une bougie Hitachi HALOX à haut rendement pour toutes les voitures américaines ou européennes fabriquées depuis 1931. Ecrivez pour obtenir des renseignements détaillés, des échantillons et procédez à des comparaisons avec d'autres marques, cela en ce qui concerne tant la qualité que le prix. Ainsi vous ne pourrez manquer de constater que ce produit de qualité supérieure de la plus grande firme japonaise, est un des leaders de l'industrie.



YVAN BEAL & CIE
CLERMONT-FERRAND - (P.-de-D.)
 TÉLÉPHONE : 91 93-51 ... ET LA SUITE

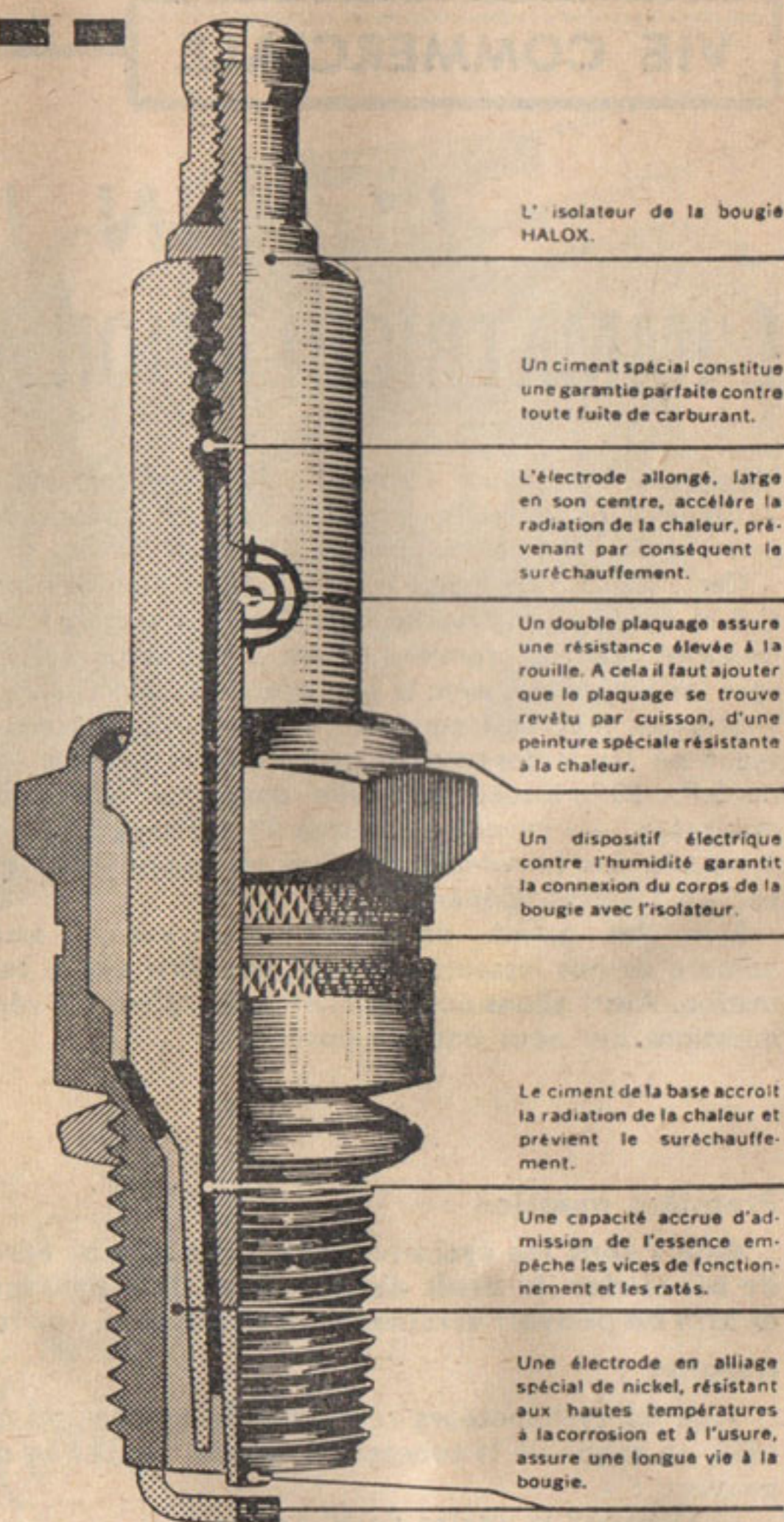
BON GRATUIT

Je désire recevoir GRATUITEMENT et sans engagement de ma part, le tarif spécial concernant les bougies **HITACHI** ainsi que les conditions de votre colis échantillon d'essai.

* NOM PROFESSION

* ADRESSE

Découpez et retournez ce bon à YVAN BEAL & Cie - B.P. n° 12 - Clermont-Ferrand



L'isolateur de la bougie HALOX.

Un ciment spécial constitue une garantie parfaite contre toute fuite de carburant.

L'électrode allongé, large en son centre, accélère la radiation de la chaleur, prévenant par conséquent le suréchauffement.

Un double plaquage assure une résistance élevée à la rouille. A cela il faut ajouter que le plaquage se trouve revêtu par cuisson, d'une peinture spéciale résistante à la chaleur.

Un dispositif électrique contre l'humidité garantit la connexion du corps de la bougie avec l'isolateur.

Le ciment de la base accroît la radiation de la chaleur et prévient le suréchauffement.

Une capacité accrue d'admission de l'essence empêche les vices de fonctionnement et les ratés.

Une électrode en alliage spécial de nickel, résistante aux hautes températures à la corrosion et à l'usure, assure une longue vie à la bougie.

B. SAVOYE S.A.

4, rue Franklin - REIMS

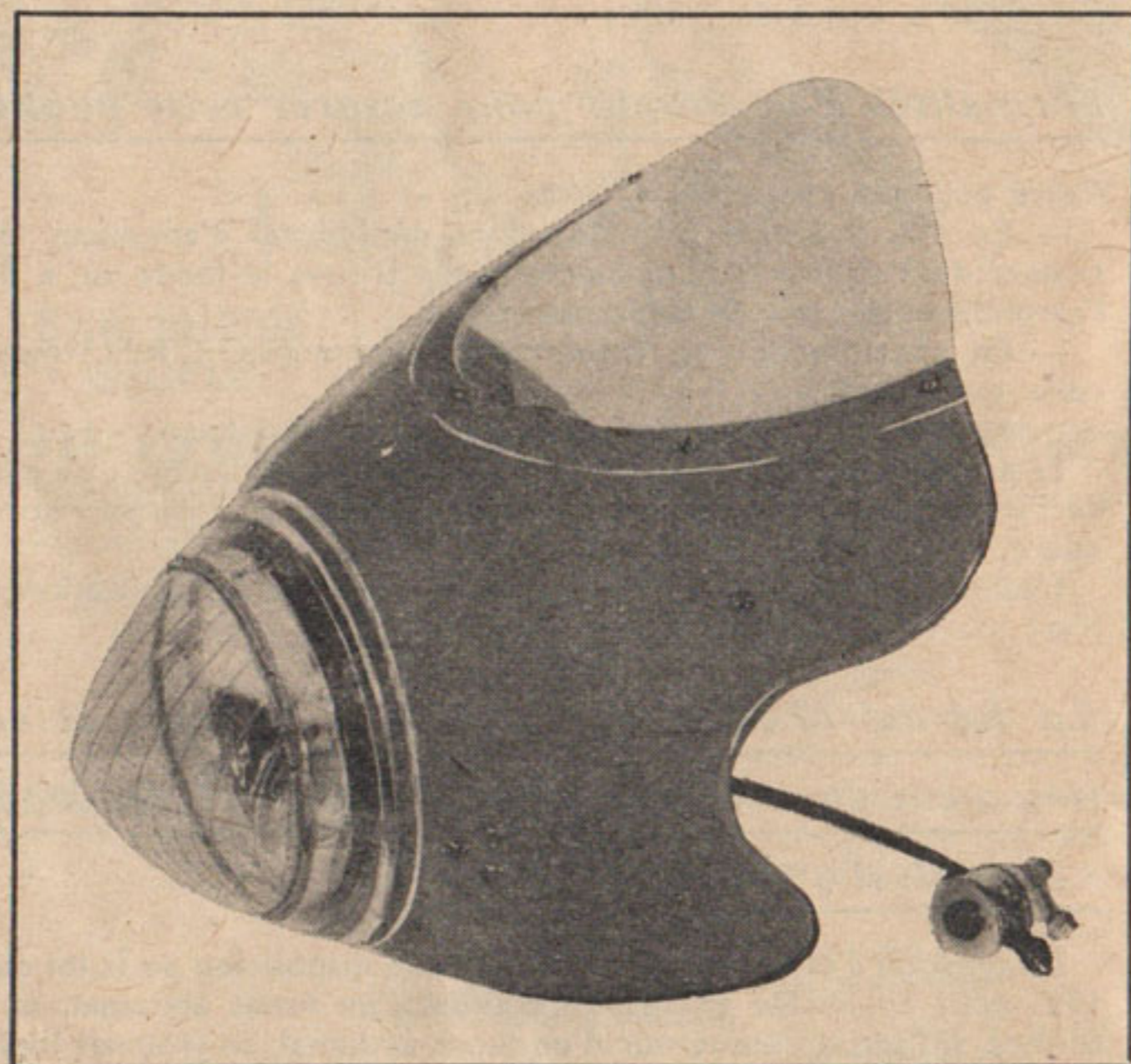
livre ses

PHARES

" DÉFI "

aux **Normes Françaises**

AMPOULES - COMPTEUR
FRANÇAIS



Coloris : BLEU - CHAUDRON
 ROUGE - JAUNE

L'ORGANISATION JUDICIAIRE DE LA FRANCE

L'organisation judiciaire de la France est pour de nombreux profanes quelque peu mystérieuse. Les commerçants, et parfois les particuliers, peuvent pourtant être amenés à porter certains litiges devant les Tribunaux. Il est donc utile de donner à nos lecteurs un exposé sur les différentes juridictions. Dans l'« Officiel » du 9 mars 1964, page 14, nous avons présenté l'étude des juridictions civiles, nous aborderons dans ce numéro les juridictions pénales, c'est-à-dire : les Tribunaux correctionnels, les Cours d'Appel, les Cours d'Assises et la Cour de Cassation.

B. — LES JURIDICTIONS PÉNALES.

I. — LES TRIBUNAUX DE POLICE

Ils remplacent depuis la réforme de 1958 les Tribunaux de Simple Police et représentent la formation pénale des Tribunaux d'Instance. Ils sont constitués par le juge du Tribunal d'Instance, juge unique, un officier du ministère public et un greffier.

Compétence d'attribution :

Les Tribunaux de Police jugent les **contraventions** de police, c'est-à-dire les infractions que la loi punit d'une peine de deux mois d'emprisonnement ou de 2.000 F d'amende, ou d'une peine moins élevée.

Compétence territoriale :

Le Tribunal de Police compétent est celui du **lieu où les contraventions ont été commises.**

Les jugements du Tribunal de Police peuvent être attaqués par la voie de l'**appel** devant la Cour d'Appel, lorsqu'ils prononcent une condamnation à une **peine d'emprisonnement** ou à une amende, restitution ou autres réparations civiles excédant la somme de 12 F.

II. — LES TRIBUNAUX CORRECTIONNELS...

Ils représentent la formation pénale des Tribunaux de Grande Instance. Ils sont composés d'un Président et de deux juges, du Procureur de la République ou d'un de ses substituts et d'un greffier.

Compétence d'attribution :

Les Tribunaux Correctionnels connaissent des **délits**, c'est-à-dire des infractions que la loi punit d'une peine de plus de 2 mois d'emprisonnement ou de plus de 2.000 F d'amende.

Le Tribunal est saisi soit par le renvoi du juge d'instruction, soit par la comparution volontaire des parties dans certains cas, soit par la citation délivrée directement au prévenu et aux personnes civilement responsables, par le Procureur de la République, soit enfin, par la procédure de flagrant délit aux termes de laquelle l'individu arrêté est traduit sur le champ à l'audience du Tribunal.

Compétence territoriale :

Le Tribunal Correctionnel compétent est soit celui du lieu de l'infraction, soit celui de la résidence du prévenu, soit celui du lieu où l'arrestation a été opérée. Tous les jugements du Tribunal Correctionnel sont susceptibles d'appel.

III. — LA COUR D'APPEL

Dans sa formation pénale, la Cour d'Appel comprend : une juridiction d'instruction qui est la **Chambre d'Accusation**, et une juridiction de jugement qui est **une des Chambres de la Cour d'Appel statuant en matière correctionnelle ou en matière de police.**

Sa compétence est limitée à ce qui lui est demandé : si le Ministère Public fait appel, elle peut tout juger à nouveau. Mais elle ne peut aggraver le sort du prévenu sur le seul appel de celui-ci ou de la victime : cette dernière ne peut la saisir que de la question des intérêts civils et ne peut aboutir à une aggravation de la condamnation pénale (prison, amende).

IV. — LA COUR D'ASSISES

C'est la Cour d'Appel qui tient les Assises dans les départements de son ressort. La Cour d'Assises **n'est pas une juridiction permanente** : elle se constitue en principe tous les trois mois au Tribunal de Grande Instance du chef-lieu de chaque département.

La Cour d'Assises est composée :

— D'une **Cour** comprenant un Président (Président de Chambre de Cour d'Appel ou Conseiller de Cour d'Appel) et deux assesseurs (Conseillers de Cour d'Appel ou juges du Tribunal de Grande Instance) ;

— Du **Procureur de la République** du Tribunal de Grande Instance ou d'un de ses substituts ;

— Du **jury** composé de neuf jurés. Les « jurés » sont des citoyens choisis sur une liste établie par le juge d'instance, qui ont prêté serment (d'où leur nom de « jurés ») de juger suivant leur conscience.

Les décisions sont prises à la majorité des voix de la Cour et du Jury.

Compétence d'attribution :

C'est la juridiction chargée de la répression de **tous les crimes** autres que ceux commis par des militaires ou par des enfants de moins de 16 ans, ainsi que de **certains délits de presse.**

On appelle crimes les infractions punies de peines criminelles, qui sont :

— **Peines de droit commun** : la mort, les travaux forcés, la réclusion ;

— **Peines politiques** : la déportation, la détention, le bannissement, la dégradation civique, la dégradation nationale.

En raison de la gravité des actes et de leurs sanctions, la Cour d'Assises n'est saisie qu'après une instruction préalable à deux degrés : le juge d'instruction et la Chambre d'accusation, et sur arrêt de renvoi de cette dernière.

Compétence territoriale :

La Cour d'Assises a une compétence **départementale** : elle est donc compétente :

— Quand les crimes — et délits de presse — ont été commis dans le département ;

— Quand le prévenu a sa résidence dans le département ;

— Quand le prévenu a été arrêté dans le département.

Les arrêts de la Cour d'Assises rendus par défaut — c'est-à-dire sans que le prévenu soit présent — portent le nom d'arrêts « **par contumace** ». Lorsque le contumax est arrêté ou se présente volontairement, la condamnation tombe de plein droit et toute la procédure doit être recommencée.

Les arrêts de la Cour d'Assises **ne peuvent être attaqués par la voie de l'appel.** Ils sont rendus en dernier ressort. Dans les trois jours de l'arrêt, le condamné peut former un pourvoi en cassation. Ensuite, il peut adresser un **recours en grâce** au Procureur de la République.

V. — LA COUR DE CASSATION

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation juge **tous les pourvois en matière pénale**, qu'ils concernent les plus minimes contraventions, les délits ou les crimes.

CESSION D'UN FONDS ARTISANAL (Suite de la p. 27.)

applicable aux fonds artisanaux. Les juges de Cassation en ont ainsi décidé.

En cassant un arrêt du Tribunal de Commerce de Lyon en date du 15 février 1960 qui condamnait une société acquéreur d'un fonds artisanal de mécanique, à payer solidairement avec le vendeur une somme dont ce dernier était resté redevable. Selon les juges de Cassation, en statuant ainsi à l'égard de l'acquéreur d'un fonds artisanal, les juges du Tribunal de Commerce ont fausement appliqué et par suite violé le texte ci-dessus visé.

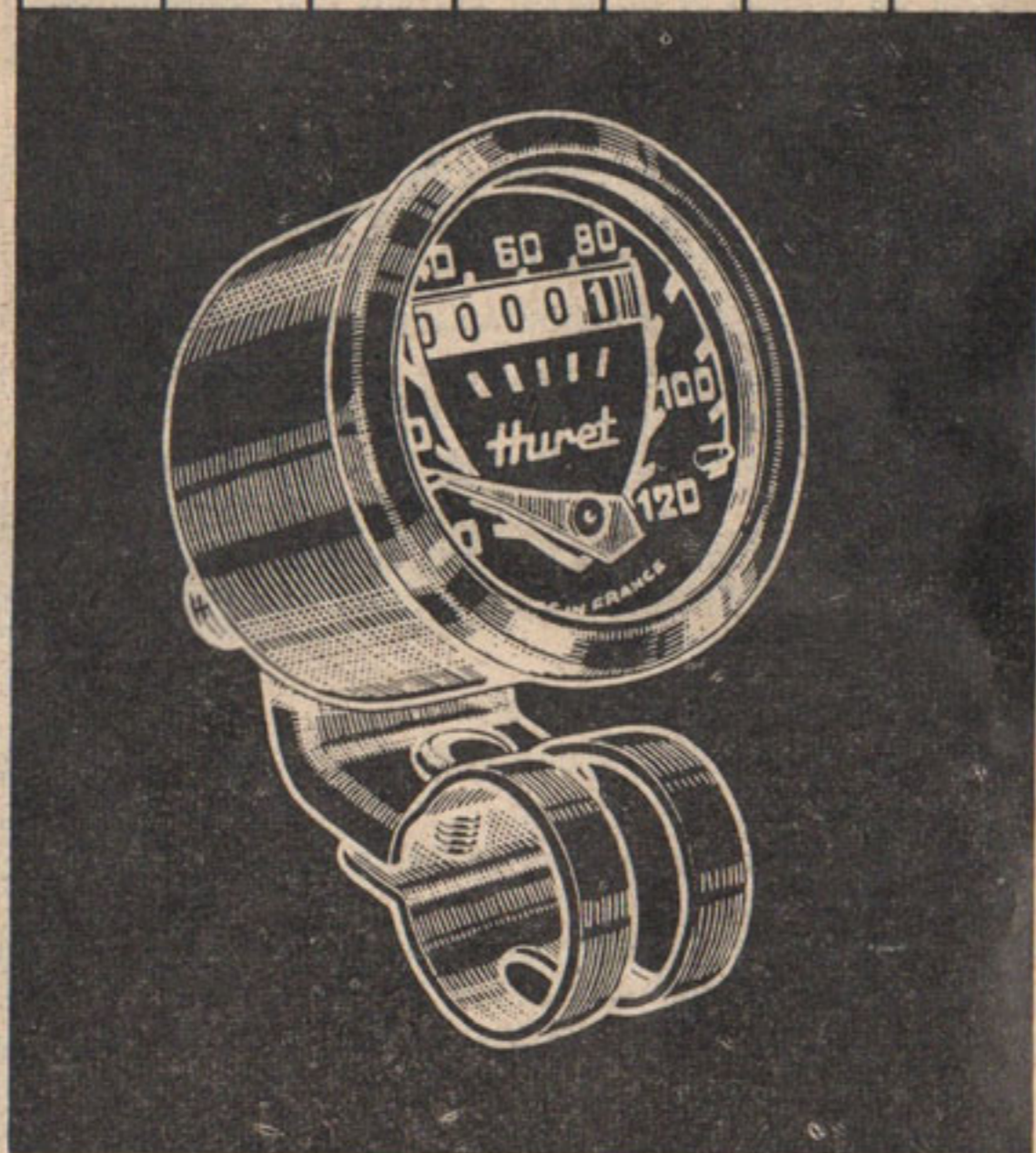
Cette jurisprudence semble conforme aux règles qui régissent le monde artisanal. En effet, la législation spéciale dérogatoire du droit commun ne s'applique qu'aux fonds de commerce, c'est-à-dire lorsque l'objet de l'exploitation est tel qu'il confère à l'intéressé la qualité de commerçant et non point celle d'artisan. Il s'agit dès lors de définir la qualité d'artisan. Selon l'article premier du Code de l'Artisanat, est artisan celui qui exerce pour son propre compte un métier manuel, prenant part habituellement et personnellement à l'exécution de son travail, aide au besoin des personnes de sa famille ou de cinq compagnons au plus. La distinction, bien que difficile, peut être réalisée en recherchant si l'intéressé a fait des actes de commerce ou si, par leur ampleur, ces actes excédaient le cadre d'une activité artisanale normale.

un compteur

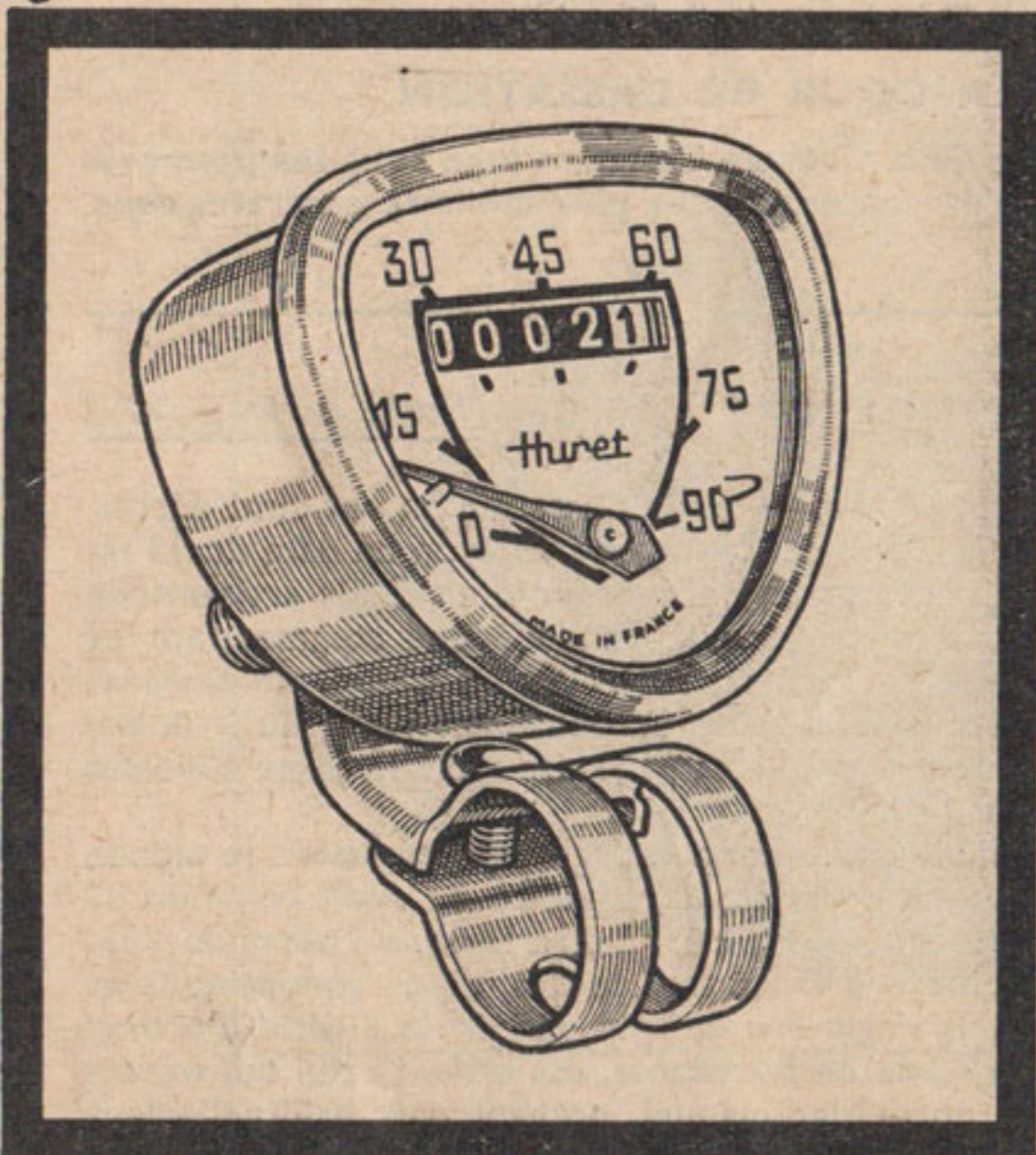
Huret

est synonyme de

précision



parmi ses fabrications HURET vous conseille la vente des dérailleurs ALLVIT et SVELTO



Pour cycles, cyclomoteurs, vélomoteurs

60, Av. FELIX-FAURE

NANTERRE - SEINE

Le câble Indécabla

INDÉCA

R 250 | 400 KGS

CABLE DE FREIN INOXYDABLE
CABLES DE DÉBRAYAGE

CYCLES ET MOTOS

double protection

Qualité super indétachable
fil trempé haute résistance
goupille inarrachable brevetée
sans soudure.

ÉTS LAUNAY-VANCÉ - SARTHE - Tél. : 5

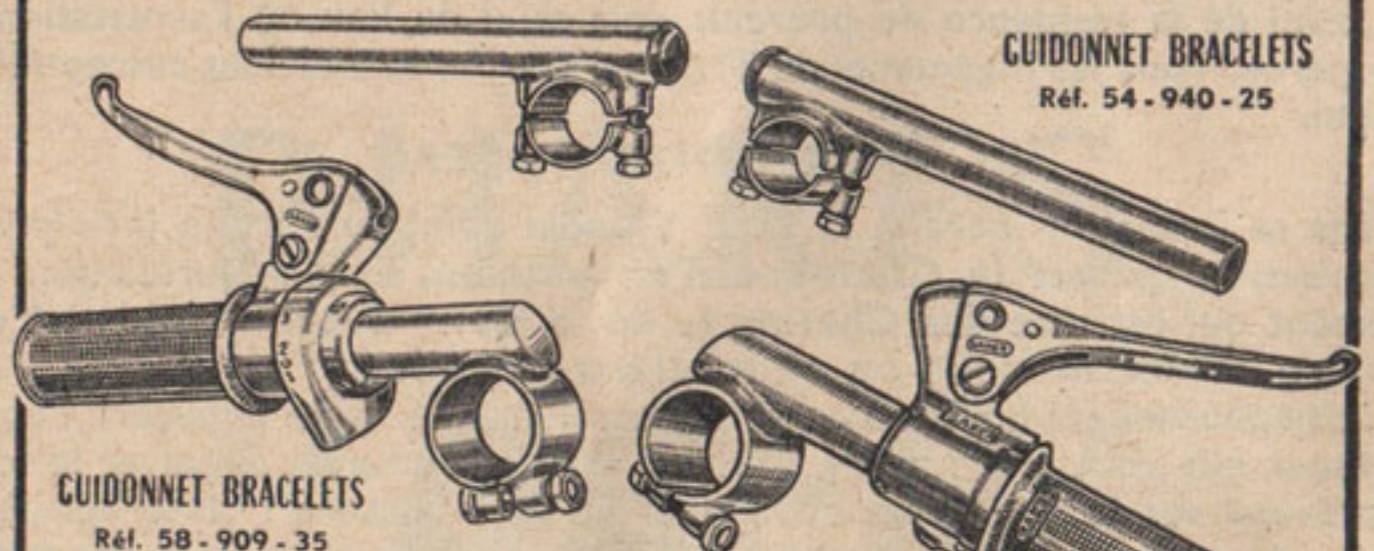
ACCESSOIRES POUR CYCLOMOTEURS ET MOTOS

SAKER

Ets. André PORTERIE
43, r. Voltaire, LEVALLOIS
Tél. PEReire 16-06 (Seine)

SPECIALITES POUR MACHINES DE SPORT

GUIDONNET BRACELETS
Réf. 54-940-25



GUIDONNET BRACELETS
Réf. 58-909-35

POIGNÉE CHANGEMENT
DE VITESSES
Réf. 2862

BLOC CYCLO
Réf. 3707-S. D.

QUALITÉ
SECURITÉ
SAKER

CATALOGUE GENERAL SUR DEMANDE

DÉCLARATION DES B.I.C.

Date limite reportée au

13 AVRIL 1964.

On sait que les entreprises soumises au régime d'imposition d'après le bénéfice net ou dont la clôture de l'exercice comptable était fixé au 31 décembre, devait établir et adresser leurs déclarations avant le 31 mars 1964. Ce délai vient d'être reporté au 13 avril 1964. Les entreprises qui n'ont pas encore adressé leurs déclarations peuvent encore le faire.

Rappelons toutefois que les déclarations tardives entraîneront la taxation d'office, mais également les majorations suivantes :

— Majoration égale au montant de l'intérêt de retard de 0,75 % par mois, avec minimum de 10 %, lorsque la déclaration, non produite dans le délai imparti, est fournie dans les 30 jours de la première mise en demeure ;

— Majoration de 25 % lorsque la déclaration est produite après le délai de 30 jours de la première mise en demeure, mais avant l'expiration du délai de 30 jours suivant la deuxième mise en demeure ;

— Majoration de 100 % lorsque la déclaration est produite après le délai de 30 jours suivant la deuxième mise en demeure.

Il est précisé, en outre, que si la déclaration souscrite tardivement comporte des insuffisances ou des inexactitudes, celles-ci sont sanctionnées, dans le cas où la bonne foi ne peut être admise, par une majoration de 30, 50 ou 100 % selon le cas.

VÉLOCISTES, MOTOCISTES...!

Évitez toute contestation sur le libellé de vos factures, améliorez votre Productivité, en utilisant le :

GUIDE DES TEMPS DES PRINCIPALES RÉPARATIONS SUR CYCLES, CYCLO- MOTEURS ET AUTRES MOTOCYCLES.

mis à la disposition des adhérents du SYNDICAT GÉNÉRAL DES VÉLOCISTES-MOTOCISTES, 59 av. de la Gde-Armée Paris (16^e), PRIX : 4 F. franco à régler par chèque ou virement au C.C.P. SYNDICAT GÉNÉRAL PARIS 75-88.

VÉLOCISTES ET MOTOCISTES DU DOUBS

NOTEZ BIEN CETTE DATE : LUNDI 20 AVRIL 1964

Tous les vélocistes et motocistes du Doubs sont invités à venir à la grande réunion d'information qui est organisée :

le Lundi 20 Avril 1964 à 9 h. 30
à la Chambre de Métiers (1^{er} étage)
21, rue de la Préfecture à Besançon

M. Jacques CATINAT, Vice-Président Délégué de la F.N.C.R.M. fera un tour d'horizon de tous les problèmes intéressant la profession.

Notez bien cette date ! Informez-en vos collègues !

ILLE-ET-VILAINE : ASSEMBLÉE GÉNÉRALE LE 6 AVRIL

Le Syndicat des agents du cycle et de la moto de Rennes et du département d'Ille-et-Vilaine tiendra son Assemblée générale le lundi 6 avril, à 10 heures du matin, à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rennes, place Honoré-Commereuc.

(Communiqué.)

RAPPEL : VÉLOCISTES ET MOTOCISTES DE L'OISE, N'OUBLIEZ PAS LE 13 AVRIL

Les Vélocistes et Motocistes de l'Oise sont tous conviés à l'Assemblée générale de leur Chambre syndicale qui aura lieu le lundi 13 avril 1964, à 13 h 45, à l'hôtel de ville de Beauvais.

(Communiqué.)

VIE PROFESSIONNELLE

A BRY-SUR-MARNE

LA CHAMBRE SYNDICALE DES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE FAIT LE BILAN D'UNE ANNÉE DE RÉORGANISATION.



M. Jacques JUDENNE

L'idée était originale : c'est dans le cadre agréable du restaurant « Le Joyau », sur les bords de la Marne, que la Chambre syndicale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle du département de la Seine a tenu le 9 mars dernier à 9 h 30, son Assemblée générale en présence d'une assistance assez nombreuse et en tout cas fort attentive.

Avant pris place à la tribune, aux côtés du président Judenne, le Bureau au grand complet composé de MM. Charles Dufresne et Roger Comte, vice-présidents ; Georges Estampe, secrétaire général ; Jean Souper, secrétaire général adjoint ; Marcel Faraüs, trésorier.

M. Alamy, directeur des Caisses sociales, et M. Catinat, vice-président délégué de la F.N.C.R.M. s'étaient excusés.

Après avoir donné lecture de l'article 14 des Statuts, le président Judenne, dans une courte allocution, rappela qu'une poignée de professionnels se sont attelés depuis plus d'un an à une lourde tâche : réorganiser sur le plan départemental un groupement qui devrait être l'un des plus importants des 70 Syndicats affiliés à la F.N.C.R.M.

On peut constater que les résultats ne sont pas négligeables. La Chambre syndicale de la Seine s'est affermie. Son activité est même importante et les résultats ne se feront pas attendre. « L'action syndicale est un facteur de progrès social » conclut M. Judenne.

RAPPORT MORAL

Présenté par le secrétaire général, M. Georges Estampe, le rapport moral confirme la bonne marche de la Chambre syndicale.

Grâce à l'aide que nous ont apportée les services administratifs de la Fédération, un appel de cotisations était lancé dans les derniers mois de l'année 1963. Comme vous le précisera le trésorier, ce fut un premier succès. Plus de 20 % des membres de la profession du département de la Seine, et notamment les plus notoires d'entre eux, nous ont fait confiance. Ce pourcentage paraîtra faible à certains. Il est bien entendu que nous ne comptons pas en rester là, estimant à juste titre qu'une profession comme la nôtre, qui éprouve les plus grandes inquiétudes et les plus grandes difficultés, devait être syndiquée à 80, voire 100 %.

C'est à ce prix, et seulement à ce prix que nous serons considérés comme représentatifs, notamment par les constructeurs et par les Pouvoirs publics, et que nous pourrions parler en votre nom, avec la certitude d'être entendus...

Le rapport moral traite successivement de la participation de la Chambre syndicale au 50^e Congrès des Vélocistes-Motocistes (en octobre 1963), de l'organisation administrative, de l'information des adhérents.

Les tarifs horaires indicatifs sont actuellement de 13,55 francs pour les travaux ordinaires ; 15,20 francs pour les travaux spéciaux (cycles et tous motorisés).

La Chambre syndicale s'est préoccupée de très nombreux problèmes d'ordre professionnel : tarifs des pièces détachées, tarifs d'assurances, carburant deux-temps-relations avec les constructeurs, propagande en faveur des 2-Roues, retraite complémentaire des salariés, vote par le Parlement de Statut professionnel, Statut des agents de marque, immatriculation des « vélomoteurs légers », Convention collective, lutte contre les carnets d'achats.

Son activité administrative a également

été importante dans le domaine des relations avec la Fédération et vis-à-vis de ses adhérents : elle est appelée à une grande extension.

En conclusion, poursuit M. Georges Estampe, nous pouvons affirmer sans fanfaronnerie, avoir pris un bon départ. La route sera encore longue, car nous avons à surmonter plusieurs années d'erreurs et surtout d'indifférence...

C'est à vous, mes chers collègues, qu'il appartient de nous accorder votre appui et, en particulier, votre appui moral. Vos dirigeants sont des professionnels comme vous, qui ont accepté, souvent au mépris de leurs propres intérêts, de vous représenter et de vous défendre. Ils méritent votre confiance et vos encouragements.

Notre Chambre syndicale est une grande famille et c'est dans la mesure où cette famille montrera qu'elle est unie et décidée que nous surmonterons les difficultés dont vous vous plaignez tous.

RAPPORT FINANCIER

Présenté par M. Marcel Faraüs, trésorier, le rapport financier pour l'exercice écoulé est également adopté à l'unanimité.

Sur proposition du président Judenne, il est décidé de porter la cotisation 1964 à 60 francs, ce qui représente 5 francs par mois pour chaque adhérent, mais permettra à la Chambre syndicale d'accroître le volume des services rendus aux adhérents.

QUESTIONS PROFESSIONNELLES

Suivent différents rapports présentés par les membres du Conseil : projet de constitution d'un fichier, label de la profession (enseigne lumineuse), position à prendre devant le vote éventuel d'un Statut professionnel du réparateur de véhicules à moteur. De très nombreuses questions posées par des membres de la Chambre syndicale sont ensuite traitées en détail :

— Ventes au détail effectuées par certains grossistes.

— Ventes d'accessoires et de machines dans les grands magasins ou par des non-professionnels.

— Cotisation à l'Association nationale pour le développement de la Formation professionnelle de la réparation de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle.

— Projet de blocage et de « déspecialisation » des baux commerciaux.

— Blocage du prix du carburant 2 temps (entrevue avec M. Huet, directeur des Prix).

— Application des frais de mise en mains. — Respect des tarifs horaires diffusés à titre indicatif.

— Procédure à l'étude de vente rapide des machines abandonnées dans les ateliers.

— « Table ronde » des assurances.

— Cohésion de la Chambre syndicale. Contacts permanents et collaboration étroite avec les constructeurs.

— Convention collective. Difficultés avec le personnel en ce qui concerne la fixation du congé hebdomadaire, etc.

Toutes ces questions posées par des adhérents sont traitées en détail, et il est pris bonne note de leur desiderata en vue de l'orientation du programme d'action pour l'exercice 1964-1965.

La séance est levée à 12 h 45 et bon nombre de participants se sont retrouvés en un déjeuner amical placé sous la présidence de M. Duhamel, président de la Chambre de Métiers de la Seine, dont la courte allocution prononcée au dessert fut très applaudie.

(Communiqué.)

TOUS LES SEGMENTS



MAGASIN
DE VENTE
BUREAUX

VINCENT-PRIOTTI

12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET (92)

PÉREIRE
20-13
Bilignes
groupées

POUR 2 ET 4 TEMPS



VIE PROFESSIONNELLE

A AIX-LES-BAINS

LES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES SAVOYARDS ONT TENU UNE FRUCTUEUSE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE



M. Joseph VIBOUX

Dimanche 15 mars 1964, avait lieu à 9 h 30, l'Assemblée générale du Syndicat des Vélocistes et Motocistes de la Savoie qui se réunissait à Aix-les-Bains, sous la présidence de M. Georges, président d'honneur et la participation de M. Viboux, président actif.

L'ordre du jour portait sur les points suivants : relations syndicales et fédérales, rôle de la Fédération, projets du V^e Plan, difficultés actuelles de la profession.

Le président Viboux fit le tour de ces questions en mettant l'accent sur la nécessité de s'unir, surtout lorsque les difficultés économiques se font sentir dans cette branche professionnelle comme c'est le cas à présent.

Il rappela le rôle du Syndicat, la diffusion de toutes les questions intéressant la profession, par l'entremise du bulletin « L'Officiel du Cycle » permettant à chacun d'être renseigné de façon précise et complète, le plus rapidement possible.

Un large débat s'ouvrit sur ce premier point où furent traitées les questions suivantes : pancarte-label, taxes parafiscales, B.I.C., travail noir, tarification des prix, caisse de chômage, pistes cyclables, contrat-type de sous-agents, patentes, etc. L'ordre de ces questions étant puisé sur la circulaire « Pour ceux qui auraient la mémoire courte ».

M. Viboux lut ensuite la circulaire relative à la création d'un service fédéral pour le recouvrement des créances litigieuses ou douteuses. L'auditoire parut très intéressé par ce problème où trop souvent le client de mauvaise foi finit par arriver à ses fins.

La parole est ensuite donnée au secrétaire qui fait un court exposé sur le rôle des « assistants techniques des métiers » mis au service des artisans, gratuitement par la Chambre de Métiers. Leur rôle de conseiller est surtout guidé par la recherche des solutions destinées à développer les entreprises soucieuses d'améliorer le rendement et les profits de celle-ci. Parallèlement, fonc-

tionnent des cours de comptabilité et gestion d'entreprises, organismes en collaboration avec les services de la Productivité.

Il suffit que les artisans adressent à la Chambre de Métiers, une demande écrite, soit pour avoir la visite d'un A.T.M., soit pour se faire inscrire aux cours de gestion-comptabilité. M. Georges nous parla ensuite de la retraite, ainsi que des possibilités d'obtenir la retraite complémentaire en fonction des années passées en tant que salarié.

Il était plus de midi que la conservation continuait sur ces derniers points, certains ne restant pas au repas pris en commun avaient encore des questions à poser. C'est dans cette ambiance amicale que nous achevâmes la journée qui, somme toute, était fructueuse pour les présents.

(Communiqué.)



Les nouveaux diplômés à l'issue de l'Assemblée générale du Puy

AU PUY

LE PRÉSIDENT VIAL DEMANDE AUX COLLÈGUES NON SYNDIQUÉS DE VENIR RENFORCER NOTRE GRANDE FAMILLE PROFESSIONNELLE



M. Pétrus VIAL

Le lundi 17 février 1964, le Syndicat des agents et marchands de cycles de Haute-Loire, tenait son Assemblée générale annuelle dans la salle de réunion, au Café des Voyageurs, boulevard Saint-Louis au Puy, sous la présidence de M. Vial, assisté des membres de son Bureau.

M. Vial ouvre la séance en remerciant les membres présents qui, cette année, ont répondu nombreux à la convocation.

Il évoque le souvenir de M. Roussel, de Brioude, décédé dans le courant du mois de septembre et regrette de n'avoir appris son décès que trop tard, il se serait fait un devoir d'assister à ses obsèques. Il rappelle également la mémoire du regretté président d'honneur, M. Gerbier.

Le président présente le compte rendu moral du Syndicat et fait part du résultat de ses démarches pour que le Syndicat soit représenté au sein de diverses organisations

départementales : Prévention routière, Commission du retrait de permis de conduire, Union cycliste du Puy), etc.

M. Achard, trésorier, donne ensuite le compte rendu financier qui, comme le compte rendu d'activité est adopté à l'unanimité.

Le secrétaire, M. Delage, s'étant retiré, il est pourvu à son remplacement, M. Bruyère d'Issingaux est élu à l'unanimité. Les autres membres du Bureau sont confirmés dans leur fonction également à l'unanimité.

M. Vial, en son nom personnel et au nom de tous les membres du Bureau remercia ses collègues de la confiance qui leur est accordée.

Il fait ensuite un large exposé sur les diverses réalisations des Syndicats par l'entremise de la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle, notamment au point de vue professionnel, social et fiscal.

Il invite tous les membres présents à amener les collègues non encore syndiqués pour renforcer la grande famille professionnelle. De nombreuses questions furent ensuite débattues et chaque membre présent prit une part active à la discussion.

Parmi ces questions, le tarif main-d'œuvre retint particulièrement l'attention et, à la demande de M. Defour, il sera procédé à l'impression d'affiches donnant le tarif horaire de facturation.

La question cotisation fit l'objet de la décision suivante : maintien du taux de 30 francs, y compris l'abonnement au porte-parole de la profession.

Il fut également décidé de tenir l'Assemblée générale de 1965 à Yssingaux.

Le président leva enfin la séance après avoir recueilli la cotisation des membres présents qui se regroupèrent à l'hôtel Bristol, autour d'une bonne table, en compagnie de leurs épouses.

Au dessert, M. Vial rendit hommage à trois vétérans en leur remettant le diplôme de Notoriété. Il s'agit de MM. Fromage de Saugues, Russier d'Araules et Souveton du Puy. Pour associer leurs épouses à cette récompense, une gerbe de fleurs devait être remise à chacune d'elles.

A CHATEAUROUX

FRAIS DE MISE EN MAINS ET TARIFS DE FACTURATION FONT L'OBJET DES PRÉOCCUPATIONS DES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES DE L'INDRE



M. Roger GOUGELOT

Le Syndicat des professionnels des Vélocistes et Motocistes de l'Indre a tenu son Assemblée générale le 2 mars 1964, à 14 h, au Siège social, 15, place La Fayette, à Châteauroux.

20 mécaniciens en cycles et motos du département ont répondu à l'appel lancé par le président : chiffre relativement faible, mais encourageant par rapport aux années 1962 et 1963.

La séance est ouverte vers 15 heures. En premier lieu, lecture est faite du rapport moral, par le président, puis rapport financier, par le trésorier.

Ensuite, on attaque en plein dans le vif du sujet, en décortiquant la circulaire envoyée comme convocation pour l'Assemblée générale.

A noter que les membres présents décident d'appliquer les frais de mise en mains suivants, à dater du mardi 3 mars 1964 : bicyclettes, 5 F ; cyclomoteurs, 10 F ; vélomoteurs-motos, 20 F.

Tous sont d'accord également pour le tarif horaire de 9,24 F. Seule, une main-d'œuvre rémunérée à sa juste valeur peut nous permettre de subsister.

La cotisation est portée à 30 F par adhérent, ce qui nous permettra de nous maintenir au sein de la Fédération et de payer

notre part fédérale, comme prévu au dernier Congrès. Le recouvrement des cotisations est prévu pour courant avril, début mai au plus tard.

En application des statuts, article 8, le vice-président Jouanneau est considéré comme démissionnaire de ses fonctions. Son remplacement est effectif en cours d'assemblée. M. Nollet (Maurice), de Chabris, est élu à l'unanimité. Pas de changement pour le reste du Bureau.

Une entrevue sera demandée à M. le Député-Maire, pour étudier la possibilité de créer une piste cyclable sur le trajet Châteauroux-Le Poinçonnet, soit 3 ou 4 km environ.

Une étude sera faite également sur les possibilités de créer un service contentieux sur le plan départemental.

La séance est levée vers 18 heures, et tous les assistants se retrouvèrent à « La Choise », chez Michel Dejournet, champion cycliste castelroussin, où un vin d'honneur les attendait, au son de différents instruments interprétés et imités d'une façon magistrale par notre ami Rabot, d'Issoudun.

Cette seconde séance fut levée vers 20 heures.

(Communiqué.)

GRANDE RÉUNION D'INFORMATION PROFESSIONNELLE EN CHARENTE-MARITIME, A MATHA, LE 12 AVRIL PROCHAIN

C'est, en effet, le 12 avril, à l'hôtel de Ville de Matha, que notre Syndicat départemental des Vélocistes-Motocistes de Charente-Maritime organise une grande réunion d'information à laquelle sont conviés tous les professionnels du département. M. Catinat, vice-président délégué de la F.N.C.R.M., sera présent à cette manifestation.

Les participants auront la faculté d'assister à partir de 12 h. 20 à un déjeuner qui sera pris en commun avec les professionnels de l'Automobile, lesquels organisent à la même date leur Assemblée annuelle.

Que les professionnels du Cycle et du Motocycle ne manquent pas de venir à cette réunion corporative et s'inscrivent en temps utile au repas amical en retournant le coupon-réponse joint à la circulaire individuelle qu'ils recevront.

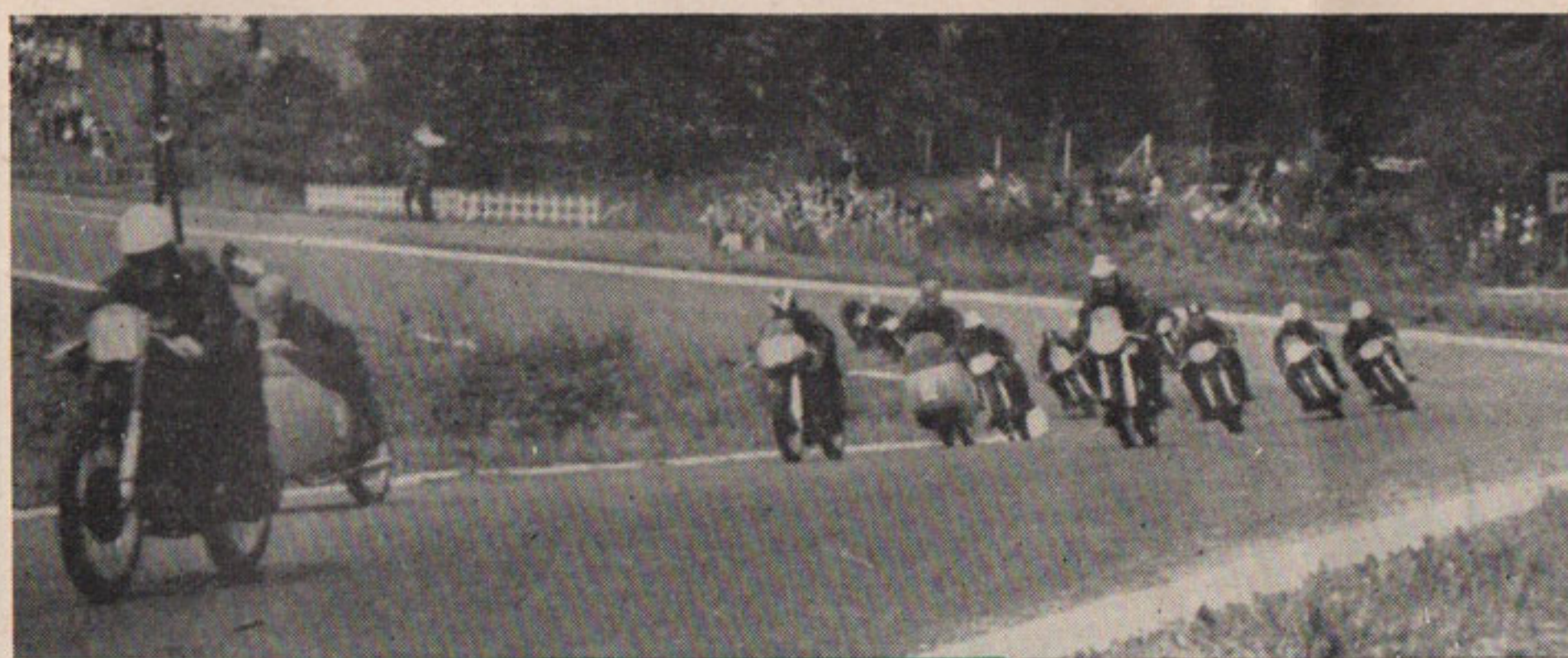
Ils pourront se procurer sur place affiches et documents importants de productivité pour leur entreprise.

(Communiqué.)

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DANS LES VOSGES LE 19 AVRIL

Les Vélocistes et Motocistes du département des Vosges (syndiqués ou non) sont cordialement invités ainsi que leurs épouses à l'Assemblée générale du Syndicat qui aura lieu le dimanche 19 avril 1964 à 10 heures à la Grande Taverne à Épinal (salle du premier étage). Cette réunion est d'un grand intérêt pour tous en raison des problèmes de la corporation : renouvellement d'un tiers des membres du Comité, application des frais de mise en mains, tarifs horaires, recouvrement des créances, statut professionnel, nombreuses questions concernant la profession.

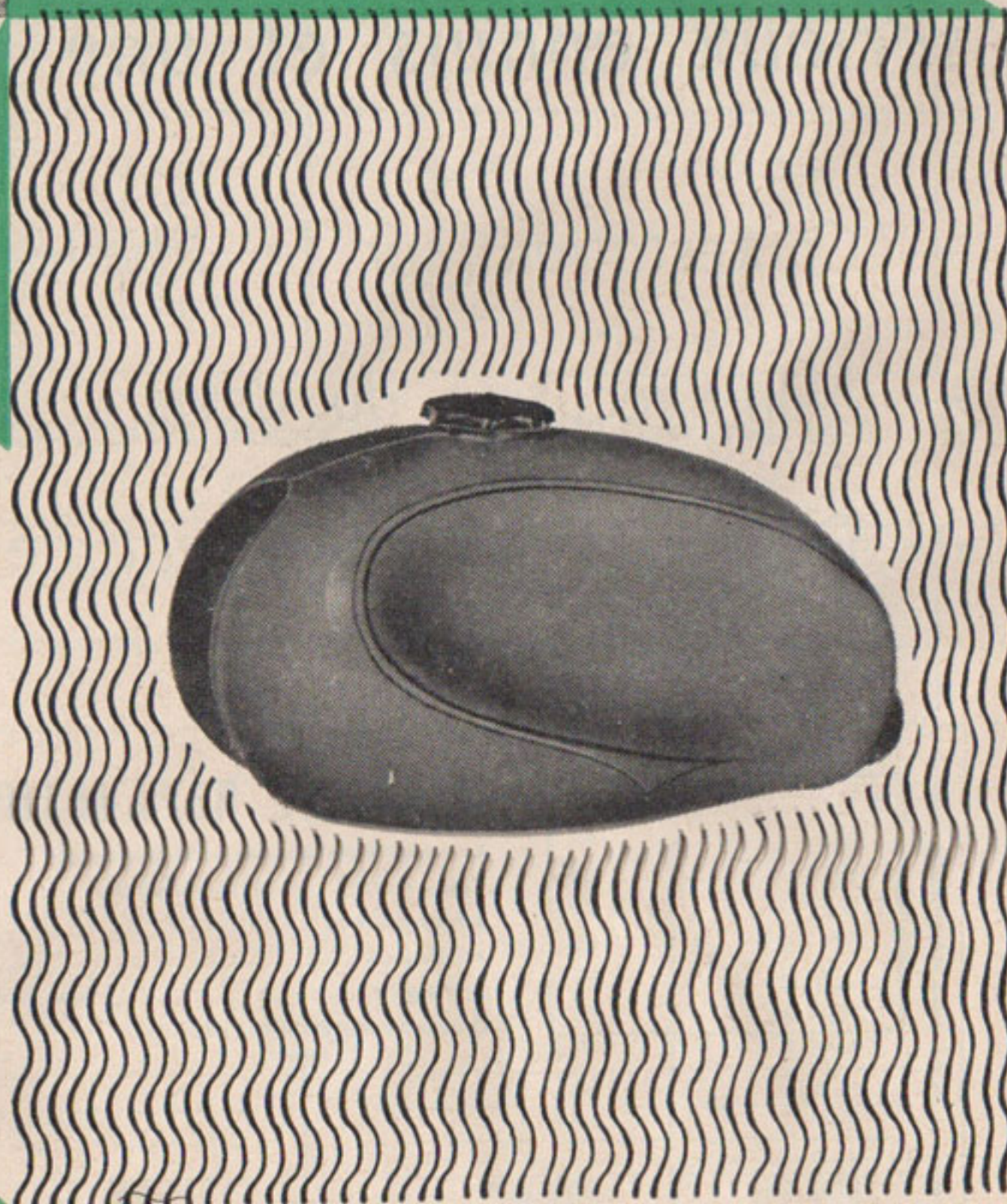
(Communiqué.)



la
plus
importante
production
française

de réservoirs

pour motos
vélomoteurs
cyclomoteurs
automobiles



SOCIÉTÉ SPÉCIALISÉE DANS L'EMBOUTISSAGE

**EMBOUTISSAGE TOUTES PIÈCES
PETITES, MOYENNES ET GRANDES
SERIES**

MOTTAZ

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 4.200.000 F
307 à 313, RUE DE LA GARENNE - NANTERRE
CHArlebourg 73-80

MOTOCISTES-MOTORISTES ET RÉPARATEURS...

L'Établissement d'un devis peut vous occasionner de sérieux ennuis et une perte de temps :

- Contestation sur le libellé de la commande et le détail des travaux.
- Non-exécution du devis.
- Désaccord au règlement de la facture, etc.

Rendez ce travail

SIMPLE ET PAYANT en utilisant les imprimés que les Éditions S.O.S.P. vous proposent :

DEVIS de RÉPARATION AVEC ACCORD SUR DEVIS

Son libellé permet une utilisation rationnelle et vous évite une rédaction complémentaire dans de nombreux cas.

Carnet de 50 exemplaires avec double
PRIX DE VENTE :

le carnet : 7,20 franco (6,00 F ^à nos bureaux)
les 5 carnets : 32,40 franco (29,00 F ^à nos bureaux)
les 10 carnets : 56,50 F + Port

Éditions S.O.S.P.

59-61, Avenue de la Gde-Armée, Paris (16^e)

C.C.P. PARIS 7336-22

501 — Imprimés S.O.S.P., 61, Avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e) — KLE B&IS (C. 123)

DEVIS DE RÉPARATION N°

Le présent devis concerne le véhicule marque _____
 Type _____ N° Immatriculation _____ N° série _____
 appartenant à M. _____
 demeurant à _____
 et s'élève à _____ taxes comprises, selon détails de travaux
 ci-après (et sur document joint). *

LIVRAISON PRÉVUE pour le _____

N.B. - Les frais de démontage et de remontage ainsi que les frais d'établissement du devis sont dus, conformément aux conditions générales portées au verso, même si le client ne fait pas procéder auxdits travaux dans nos ateliers.

(*) Rayer la mention inutile.

Fait à _____ le _____
Signature du garagiste,

ACCORD SUR DEVIS N°

A remplir par le client et à retourner dûment rempli au réparateur

Je soussigné (Nom, prénom) _____
 Profession _____
 Domicile _____

après avoir pris connaissance du devis, dont numéro ci-dessus, relatif aux travaux à exécuter sur le véhicule :

Marque _____ Type _____
 N° d'immatriculation _____ N° de série _____

lequel a été établi par M. _____, réparateur, déclare donner mon accord pour l'exécution des réparations prévues aux conditions stipulées sur ledit devis et au verso du présent document dont j'ai pris bonne note.

Fait à _____ le _____
Signature du client,
(Précédée de la mention « Lu et approuvé » et « Bon pour acceptation ».)

(Au verso : conditions de réparation)
Format 21 x 27 - Référence 501

STATISTIQUES

PRODUCTION ET IMPORTATION DE PETIT MATÉRIEL AGRICOLE (cinq dernières années)

ANNÉES	PRODUCTION FRANÇAISE EN NOMBRES D'APPAREILS				IMPORTATIONS EN NOMBRES D'APPAREILS	
	Motoculteurs (2)	Motohoues	Motofaucheuses	Pulvérisateurs à moteur et à prise de force	Motoculteurs (3)	Motofaucheuses
1959	19.392	6.808	3.409	13.240	9.300	4.353
1960	16.744	11.381	1.863	10.609	7.465	3.645
1961	19.406	19.444	1.461	9.288	4.350	3.673
1962	16.892	21.811	2.422	12.339	7.391	1.865
1963	18.500 (1)	17.900 (1)	2.530 (1)	16.200 (1)	9.424	1.365

(1) Chiffres provisoires.

(2) La ventilation de la production par puissance pour les motoculteurs seuls est la suivante en 1963 : jusqu'à 5 ch, 78 % ; de plus de 5 ch, 22 %.

(3) Les chiffres de Motohoues ne sont pas encore connus.

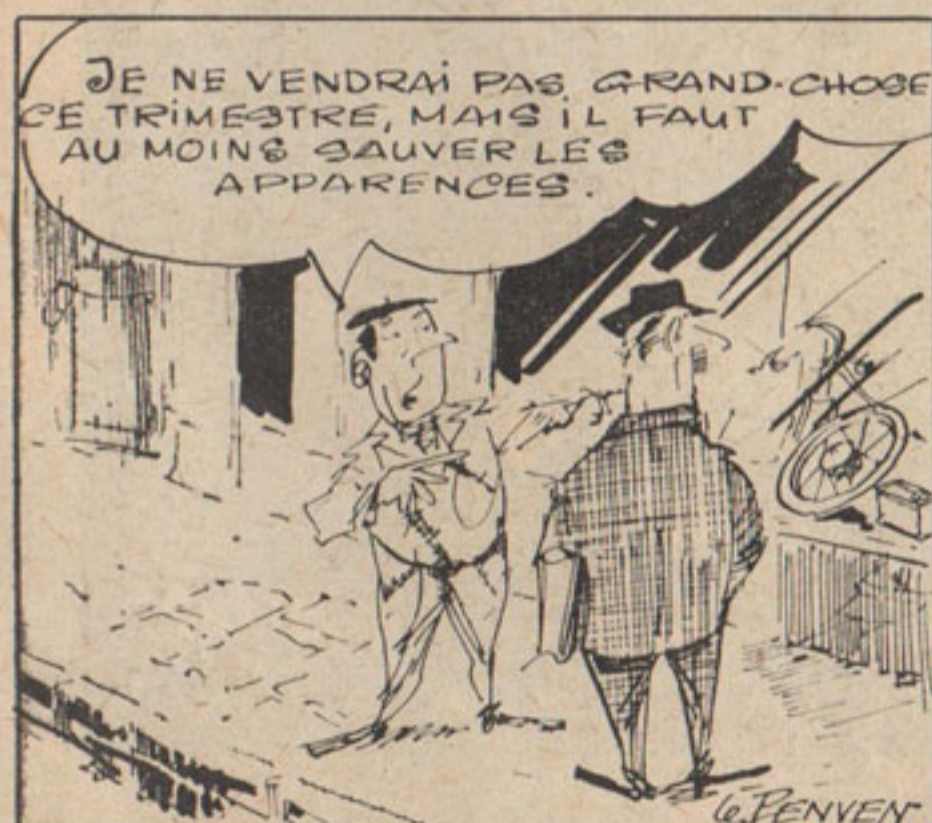
PRODUCTION FRANÇAISE DE CYCLOMOTEURS (2 mois 1963-1964).

CONSTRUCTEURS	2 mois 1964	2 mois 1963
Cazenave	338	
Dilecta	74	1.028
Gitane	59	
Jeunet	103	
Lapierre	14	18
Libéria	106	69
Mercier	298	636
Motobécane	91.660	88.398
Paloma	3.123	5.225
Peugeot	24.296	26.469
Vap	5.142	4.898
VéloSolex	37.022	38.621
Autres marques	1.666	1.446
Total	163.901	166.808

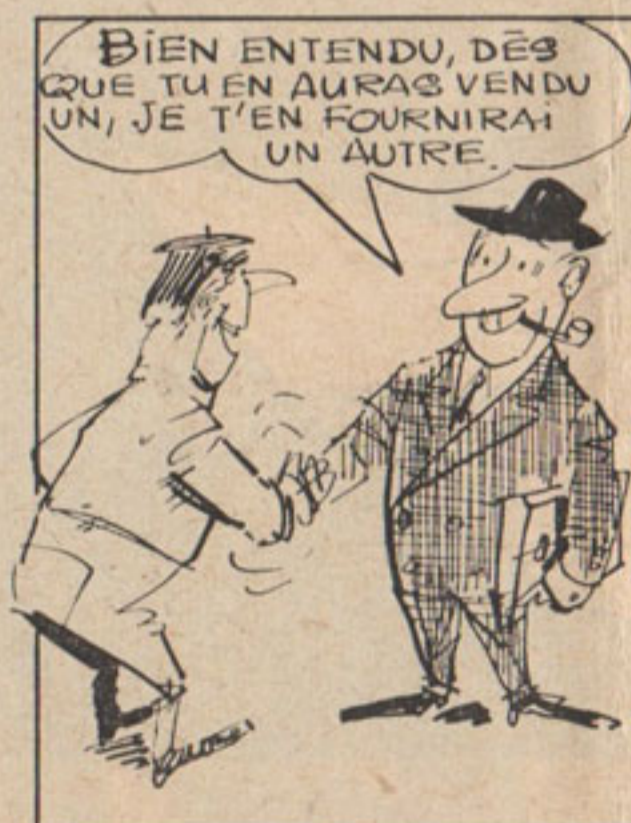
CONSOMMATION FRANÇAISE DE CARBURANTS EN 1963

PRODUITS	Consommation 1963	Variations 1963-1962
	Milliers de tonnes	%
Essence auto	3.817	+ 2,8
Supercarburant	3.110	+ 17,1
Gas-oil	2.357	+ 11,9

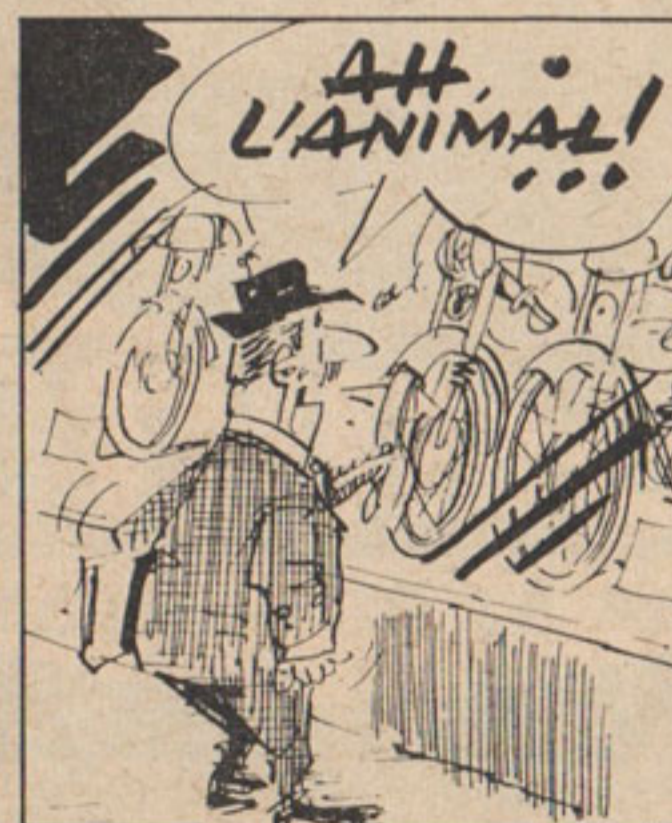
LES AVENTURES DE DUGUIDON et Cie



En hiver, les ventes sont rares et la plupart des membres de la profession ne sont hélas ! guère argentés. Aussi, Pédalin, un sous-agent de Duguidon, lui demande-t-il bien humblement de lui confier deux modèles récents de la grande marque « La Grimpeuse », afin de garnir sa vitrine. En dépôt, bien entendu, car il lui est impossible de les payer comptant.



Duguidon hésite un peu car il sait que, si Pédalin est un bon mécano, il n'a jamais fait d'étincelles dans le domaine de la vente. Mais il a bon cœur et se décide finalement, en songeant que son collègue a bien le droit de courir sa chance.



Mais, la belle saison revenue, Duguidon voyant son stock s'épuiser, se décide à reprendre ses deux machines chez Pédalin... qui ne les a toujours pas vendues. Oh, surprise ! Six cyclomoteurs d'une marque concurrente sont alignés en bonne place dans la vitrine tandis que les siens sont relégués dans un coin de la boutique...



C'est ainsi que Duguidon aura à plusieurs reprises à constater chez certains collègues, une absence de scrupules dont il aura à supporter les conséquences. Duguidon se refuse à pratiquer une politique commerciale « dure » mais il contrôlera désormais de façon beaucoup plus stricte, les machines confiées en dépôt.

MORALITÉ. — Duguidon a voulu se montrer compréhensif, mais compréhension n'est pas faiblesse.

Les difficultés financières que rencontrent certains professionnels n'excusent nullement leur manque de « fair-play ».

Toujours à la pointe de la technique **MANUFRANCE**

la célèbre MANUFACTURE FRANÇAISE D'ARMES ET CYCLES DE SAINT-ÉTIENNE

lance sur
le marché



sa
nouvelle
OMNIA
à navette « fusée »
à un **PRIX**
IMBATTABLE

◆
GARANTIE
SANS LIMITE DE DURÉE

Moderne, pratique, élégante, idéale pour un ménage.
Utilisation facile, même sans apprentissage. Fonctionnement
absolument irréprochable. Rallonge articulée très robuste formant
grande table de travail. Dispositif bivoltage pour 127 ou 220 volts.
Vraiment portable par son poids réduit et sa belle mallette fibre.

UNE GAMME COMPLÈTE DE MODÈLES
A NAVETTE LONGUE -- A NAVETTE ROTATIVE
EN PORTATIVES ET EN MEUBLES

Représentants locaux acceptés dans un certain nombre de localités encore disponibles
Ecrire à **MANUMODÈLE, 84, cours Fauriel, SAINT-ÉTIENNE (Loire)**

PREMIÈRES IMPRESSIONS

SUR L'EXPOSITION DE LA MACHINE A COUDRE

dans le cadre du Salon des ARTS MÉNAGERS

Chaque année, le Salon des Arts Ménagers présente les dernières nouveautés dans le domaine de l'électro-ménager. Les exposants y sont d'ailleurs toujours plus nombreux et les visiteurs qui se pressent devant les stands, s'ils sont surtout curieux et avides de nouveautés, sont souvent des acheteurs en puissance. C'est d'ailleurs une des caractéristiques de ce Salon de recevoir des acheteurs venus, bien sûr, pour se documenter sur l'éventail des fabrications mises à leur disposition, mais aussi et surtout pour acquérir, dans l'immédiat, l'appareil ou le matériel de leur choix.

Pour en venir au domaine qui intéresse plus particulièrement nos lecteurs, nous donnerons ci-dessous un aperçu de ce qu'a été l'exposition de la machine à coudre dans le cadre de ce Salon.

La machine à coudre est devenue un matériel très élégant et très perfectionné.

La machine à coudre, très vieille dame, a acquis depuis longtemps ses lettres de noblesse. Nos grands-mères se devaient déjà de posséder chacune leur machine qui leur permettait, malgré un système bien compliqué et au prix, souvent, d'une gymnastique éreintante, de réaliser tant bien que mal quelques travaux de couture, si toutefois dame machine, souvent capricieuse, voulait bien le leur permettre.

Mais il y a loin de la machine de nos grands-mères à nos machines modernes, toutes plus agréables à voir, plus étincelantes et plus perfectionnées les unes que les autres pour séduire et aider la ménagère. En effet, l'élégance de lignes, l'harmonie des couleurs et le souci du confort ont été, comme dans tous les domaines, les objectifs majeurs des constructeurs de machines à coudre. Ces derniers n'ont pas oublié qu'ils s'adressaient à une clientèle féminine, soucieuse d'élégance et de coquetterie.

Il convient de noter également que ce souci de perfection technique de nos constructeurs en machines à coudre s'oriente également vers la recherche de l'« encombrement minimum ». Le succès de la machine à coudre portable leur a montré s'il en était besoin que la ménagère désire

actuellement outre le maximum de confort et de qualité, un matériel pratique et de faible encombrement.

La machine à coudre est devenue l'un des instruments indispensables à la bonne ménagère qui affectionne particulièrement une petite garde-robe variée, mais toujours soucieuse de tirer le maximum d'un budget souvent modeste. Et la machine à coudre lui permet de réaliser, dans ce domaine, des prouesses.

Un rapide examen des fabrications présentées au Salon prouve qu'il n'y a, dans cette branche de l'électro-ménager aucun retard sur les autres spécialités de grande diffusion, mais bien au contraire que cette industrie a su mettre en œuvre tous les progrès de la technique et que les machines à coudre sont très adaptées aux besoins les plus variés de la couture et de plus en plus perfectionnées.

Il semble, en effet, que l'on ne puisse plus guère espérer que des perfectionnements dans ce domaine. Les machines atteignent une qualité, une technique particulièrement poussée qui font d'elles, outre un outil de précision, mais une alliée précieuse de la femme d'intérieur.

Si le maximum a pu être obtenu dans le domaine de la construction, il n'en est pas de même dans celui de la vente. Le marché de la machine à coudre, à la différence des autres appareils ménagers, est loin d'être saturé. Contrairement aux autres appareils ménagers, la machine à coudre est très ancienne. De nombreux ménages ont acquis dès leur apparition, les appareils ménagers et songent maintenant, soit à acquérir une machine à coudre, soit à changer celle dont ils disposaient depuis de nombreuses années et qui se révèlent ou trop vieilles ou trop encombrantes. Les commerçants en machines à coudre ont donc un marché ouvert et ont beaucoup à faire s'ils le veulent bien dans ce domaine.

Parmi ces commerçants, de nombreux Motocistes ont déjà pris rang. Certains même avaient adjoint, depuis longtemps, dans leur magasin de vente, un secteur machine à coudre, car ils avaient pour cela reçu une formation particulière lors de leur apprentissage en cycles et motocycles.

(Suite page 39)



BERMASCOPE

de poche

contrôle précis des bobines et condensateurs d'allumage auto et moto

à transistor sur pile de lampe de poche

LE BERMASCOPE

151, Rue de Bagnolet
PARIS 20^e
TÉL. 636-44-58

THIMONNIER

TOUJOURS LE PREMIER EN DATE ET EN QUALITÉ

MAISON FONDÉE EN 1830
PAR L'INVENTEUR DE LA MACHINE A COUDRE

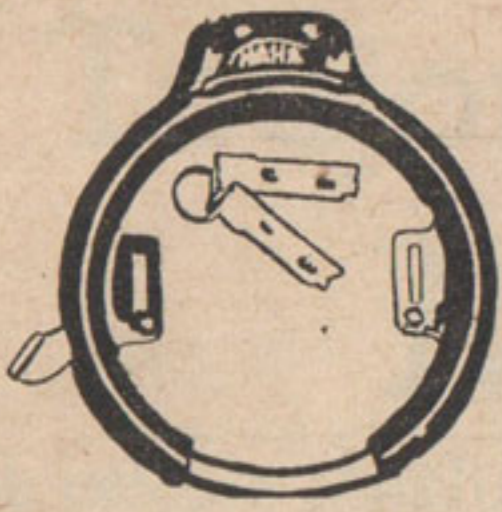
GRAND ASSORTIMENT DE MACHINES A PÉDALE ET ELECTRIQUES
aiguilles et fournitures


75, RUE DE BOURGOGNE LYON



Demandez-nous catalogue et renseignements

L'ANTIVOL
du VÉLOSOLEX

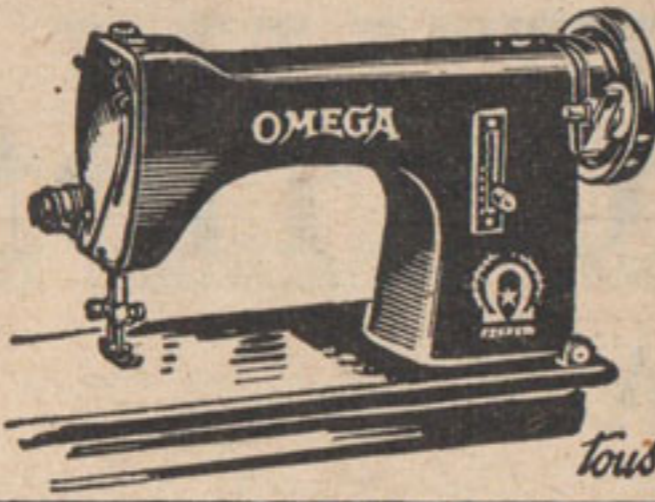


LES SPÉCIALITÉS 
Tous Accessoires pour VéloSolex
72, av du Général Leclerc, Le Mans
Catalogue sur demande

OMEGA

DEPUIS
1863

fabrique une
GAMME COMPLÈTE DE MACHINES A COUDRE
FAMILIALES - ARTISANALES



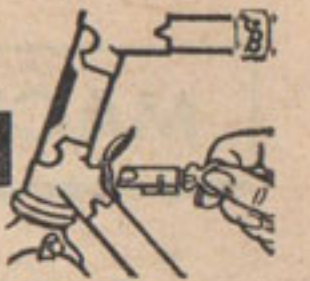
- CENTRALES points droits zig-zag automatiques
- en PORTATIVES ÉLECTRIQUES
- ou SUR MEUBLES

Tous accessoires: moteurs, soles, coffrets, etc...

USINES "REINOR" - 20-22, AVENUE FÉLIX-FAURE - LYON (VII^e)

ANTIVOL
NEIMAN

bloquant
la direction
le seul livré en série sur les vélos



MOTOCONFORT

La valeur exacte de vente
d'un cyclomoteur, d'un moto-
cycle, d'un scooter ?
Seule la « Cote de L'Officiel »
du Cycle et du Motorcycle
vous renseignera.

tout ce qui concerne...

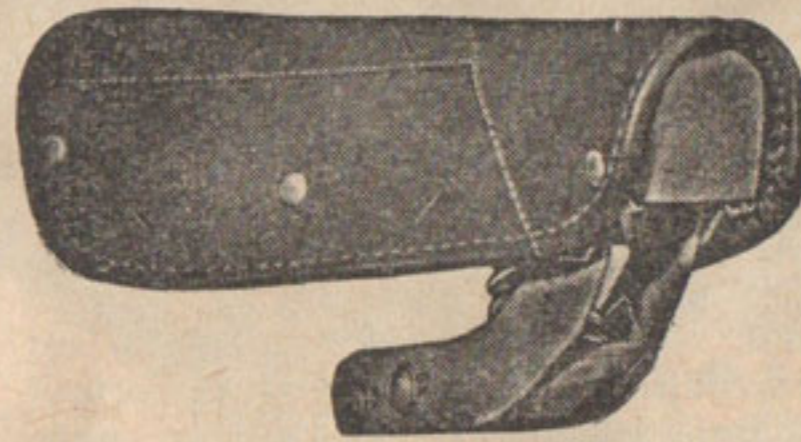
cycles
cyclomoteurs
motos
scooters

(en gros)

ETABLISSEMENTS MAURICE
YVARS

8, rue du Grand-Prieuré - Paris 11^e - ROQ. 52-34

L'AVEZ-VOUS ESSAYÉE ?...



La véritable selle
à suspension SANDOW
MONORESSORT
REYDEL

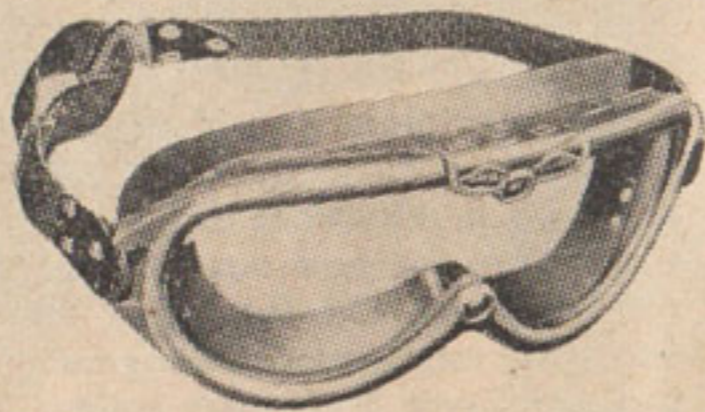
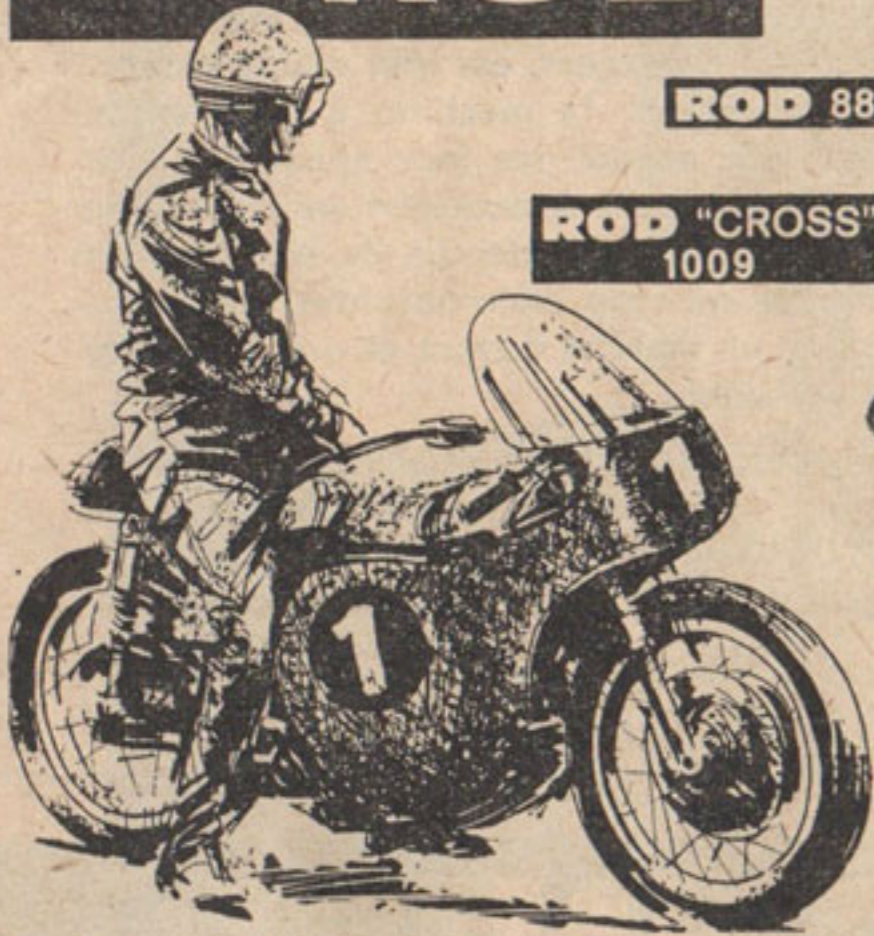
Vos clients en seront enchantés !

Vente exclusivement aux Constructeurs et Commissionnaires

EXIGEZ **ROD**

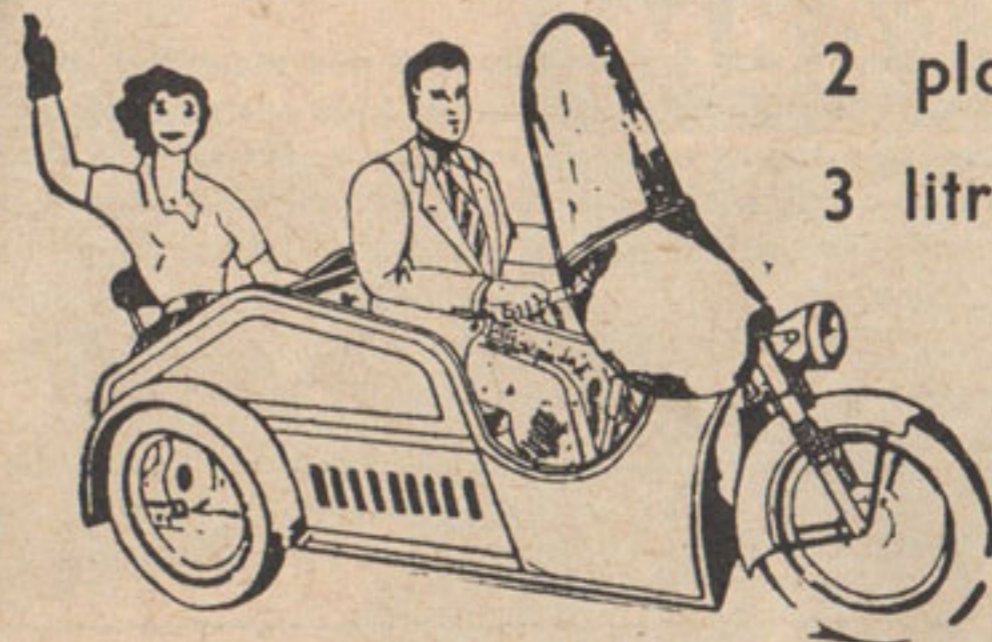
ROD 88

ROD "CROSS"
1009



LUNETTERIE **ROD**
30-32, Rue des Monts-Clairs - COLOMBES (Seine)
CHA-49-09

"MONOTO" La Voiturette utilitaire

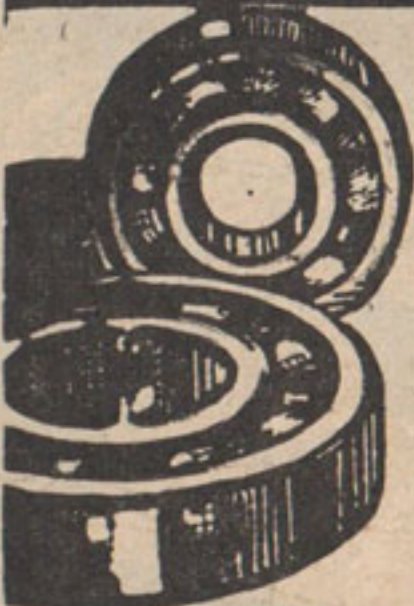


2 places en tandem
3 litres aux 100 km.

*

É^{te} POIRIER, 61, chemin des Roches, Fondettes (I.-et-L.)

SPÉCIALITÉS MÉCANIQUES DE PRÉCISION ADAPTABLES AUX
MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS - CYCLOMOTEURS



GALETS

AIGUILLES

ROULEMENTS A BILLES

AXES DE PISTON



VARAY ET MAGNENANT

8, RUE ANTONIN-RAYNAUD - LEVALLOIS-PERRET - PER. 51-90

BERU équipe en première monte

MERCEDES - VOLKSWAGEN - BMW

PORSCHE - DKW - FLANDRIA

en bougies d'allumage, de réchauffage
antiparasitage.



43, rue VOLTAIRE
LEVALLOIS - PER. 16-06



Premières impressions sur l'Exposition de la machine à coudre dans le cadre du Salon des Arts Ménagers (Suite de la page 37)

Mais beaucoup ont négligé cette source complémentaire et appréciable d'activités à une époque où le scooter était roi, et de nombreux constructeurs de machines à coudre regrettent cet abandon. Que les Motocistes soient bien persuadés toutefois qu'il n'est pas trop tard pour se lancer dans cette activité. Les constructeurs, en général, souhaitent étendre leur réseau de distribution et accueilleront volontiers les Motocistes, à condition cependant qu'ils soient bien décidés à faire un effort particulier dans le domaine de la vente.

Ils ont, pour cela, à leur disposition de nombreux moyens qui leur sont souvent accordés par les constructeurs eux-mêmes, mais il est nécessaire que le Motociste travaille avec l'aide de sa compagne ou avec celle de ses enfants. La compagne du Motociste est particulièrement apte pour être la démonstratrice au magasin.

Les Motocistes peuvent donc se lancer sans crainte dans cette activité complémentaire qu'est la machine à coudre en prenant bonne note cependant qu'il ne s'agit pas d'entreposer, dans un coin poussiéreux, une machine que l'on abandonnera à plus ou moins brève échéance, mais bien au contraire de tout mettre en œuvre pour obtenir une présentation harmonieuse et attirer une clientèle sollicitée par la publicité attractive de nombreuses marques.

La boutique :

Tous les constructeurs sont unanimes sur ce point. Il n'est pas toujours nécessaire de posséder un magasin luxueux, mais un local clair et propre avec une devanture nette et attirante est indispensable. Il suffira pour cela, bien souvent, de dégager le magasin des nombreux véhicules et objets de toute sorte qui l'encombrent et de faire une présentation agréable et rationnelle. Peu de place sera nécessaire dès lors que l'objet à vendre sera mis en évidence.

Pour la boutique, un seul coup de peinture sera souvent nécessaire pour la rendre attrayante. **De nombreux constructeurs nous ont assuré qu'ils ne demandaient qu'à participer à cet effort de rénovation.**

Le personnel :

1° Une démonstratrice !

Une démonstratrice, est, selon la plupart des constructeurs, indispensable. Mais l'épouse du Motociste pourra, lorsqu'une cliente éventuelle se présentera, abandonner pour quelques instants ses chiffres pour faire part de ses connaissances sur le fonctionnement de la machine et parfois de ses petites astuces. Rien de plus facile, les machines actuelles sont d'un maniement extrêmement simple et si perfectionnées qu'il suffit d'un peu de bonne volonté et d'instinct féminin pour réussir parfaitement.

2° Un démarcheur !

De nombreux constructeurs souhaitent également voir le Motociste se déplacer et aller au-devant de la clientèle. Ce sera bien souvent l'affaire du fils du Motociste qui connaîtra rapidement les familles où l'on peut vendre une machine. Plusieurs démarches seront souvent nécessaires et la démonstratrice sera plusieurs fois appelée à intervenir. Mais ces efforts seront toujours récompensés.

Le Motociste, pour sa part, devra connaître la technique de la machine à coudre. Les machines automatiques se multiplient et la vente doit être axée de plus en plus dans ce domaine. Mais un bon mécanicien se fera rapidement à ces connaissances. Presque tous les constructeurs organisent des stages d'usine où le mécanicien acquiert les quelques connaissances qui lui manquent. Il sera aussi conseillé par les représentants de la marque qui le formeront et lui donneront les astuces indispensables à ce métier.

Ces quelques temps de formation ne doivent pas effrayer le Motociste. Il ne s'agit pas de retourner à l'école, mais d'acquérir les connaissances essentielles pour réaliser rapidement un réglage et parfois pour montrer à sa clientèle que cette petite mécanique est la spécialité d'un bon mécanicien.

Le service après-vente :

Il n'existe pratiquement pas, dans la machine à coudre, de service après-vente, contrairement aux véhicules deux roues. Il s'agit plutôt d'un service de mise en mains.

Nos lecteurs connaissent suffisamment ce terme pour savoir ce qu'il évoque. Une fois, la vente effectuée, le Motociste devra à plusieurs reprises en expliquer le maniement à la ménagère. Cela nécessitera parfois plusieurs déplacements, ne serait-ce que pour effectuer un réglage ou, au début, pour changer une aiguille.

Mais cette mise en mains effectuée, le Motociste n'aura d'autres soucis que de s'assurer par une visite de courtoisie que la ménagère est toujours satisfaite de son acquisition.

Cette visite peut lui permettre également de réaliser d'autres ventes. La réputation d'une machine se fait très vite. La ménagère satisfaite de son acquisition le fera connaître à ses amies et la présence renouvelée du Motociste lui permettra de réaliser sur place d'autres ventes.

Les avantages :

Ces nombreux déplacements seront considérés par certains comme ennuyeux. Pourtant, il faut admettre que les avantages obtenus par cette vente sont appréciables. La marge commerciale dans la machine à coudre, couvre largement ces petites mises au point, puisqu'elle est d'environ deux fois celle du motocycle. En fait, il s'agit moins d'être un réparateur qu'un bon vendeur.

La vente, si elle exige des efforts de prospection, de présentation du matériel, n'en est pas moins relativement facile. Le marché de la machine à coudre est loin d'être saturé. Chaque année, on enregistre une progression des ventes, chez de nombreux constructeurs, progression variable selon la marque, mais qui peut être estimée de 10 à 20 %. On enregistre aussi une évolution certaine vers la machine plus perfectionnée, c'est-à-dire la machine à point zigzag et la machine automatique. La plupart des ménagères souhaitent une machine répondant exactement à leurs besoins et elles sont, sur ce point, souvent exigeantes. Il convient de préciser que le prix de ces machines varie entre 800 et 1.600 francs. Les efforts du Motociste sont donc récompensés par une marge appréciable.

Néanmoins, le vendeur est également largement secondé dans le domaine de la prospection. De nombreux constructeurs engagent, sur le plan national, de vastes campagnes de publicité. D'autres préfèrent une publicité locale, mais presque tous participent activement aux côtés du Motociste à l'effort de publicité indispensable.

Les Motocistes peuvent conclure d'eux-mêmes, sans délaisser leur activité de cycles et motocycles, ils ont la possibilité de s'adjoindre une activité complémentaire, mais il leur reste un problème important à résoudre : le choix de la marque.

Pour conquérir et conserver une clientèle, ils doivent présenter une mécanique de qualité. La réputation des Motocistes se fera par elle bien souvent. De nombreuses marques ont acquis une réputation de sérieux et de qualité en raison même de leur ancienneté.

Nous donnerons dans un prochain numéro, pour aider nos lecteurs, à faire un choix un aperçu des fabrications de quelques constructeurs, bien décidés à s'assurer leur concours pour étendre leur réseau de distribution. Parmi eux, de nombreux constructeurs étrangers dont le renom a passé nos frontières et dont les prix sont très compétitifs.

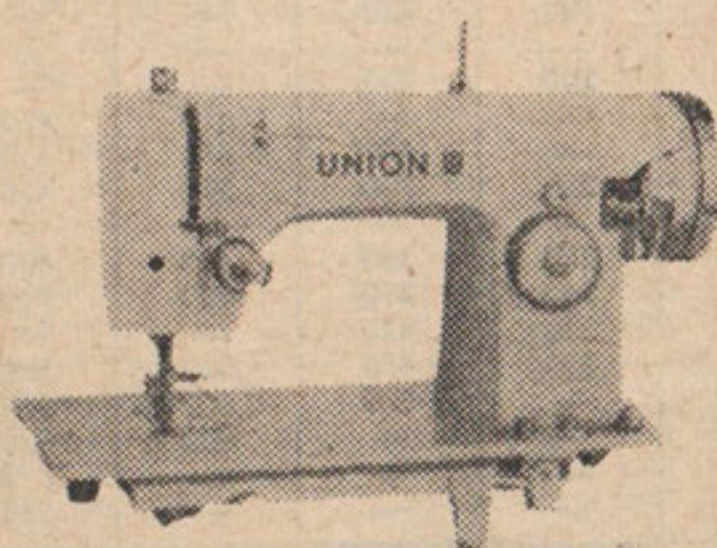


l'atout de l'année

comment augmenter vos chances de vente ?
tout simplement en adoptant

NOS NOUVELLES MACHINES A COUDRE UNION, A DES PRIX SENSATIONNELS

Ces machines sont munies des derniers perfectionnements mécaniques. Éclairage et dévidoir incorporés. Abaisse-griffes et marche réversible automatique. Teinte bicolore : ivoire et vert nil.



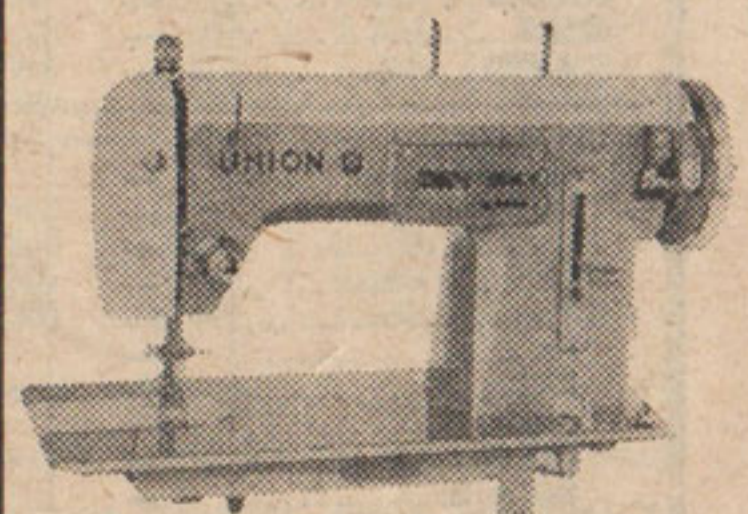
1° Point droit canette centrale

Demandez de suite la visite de notre représentant ou notre documentation



3, rue du Faisan, 3
STRASBOURG 35-61-01

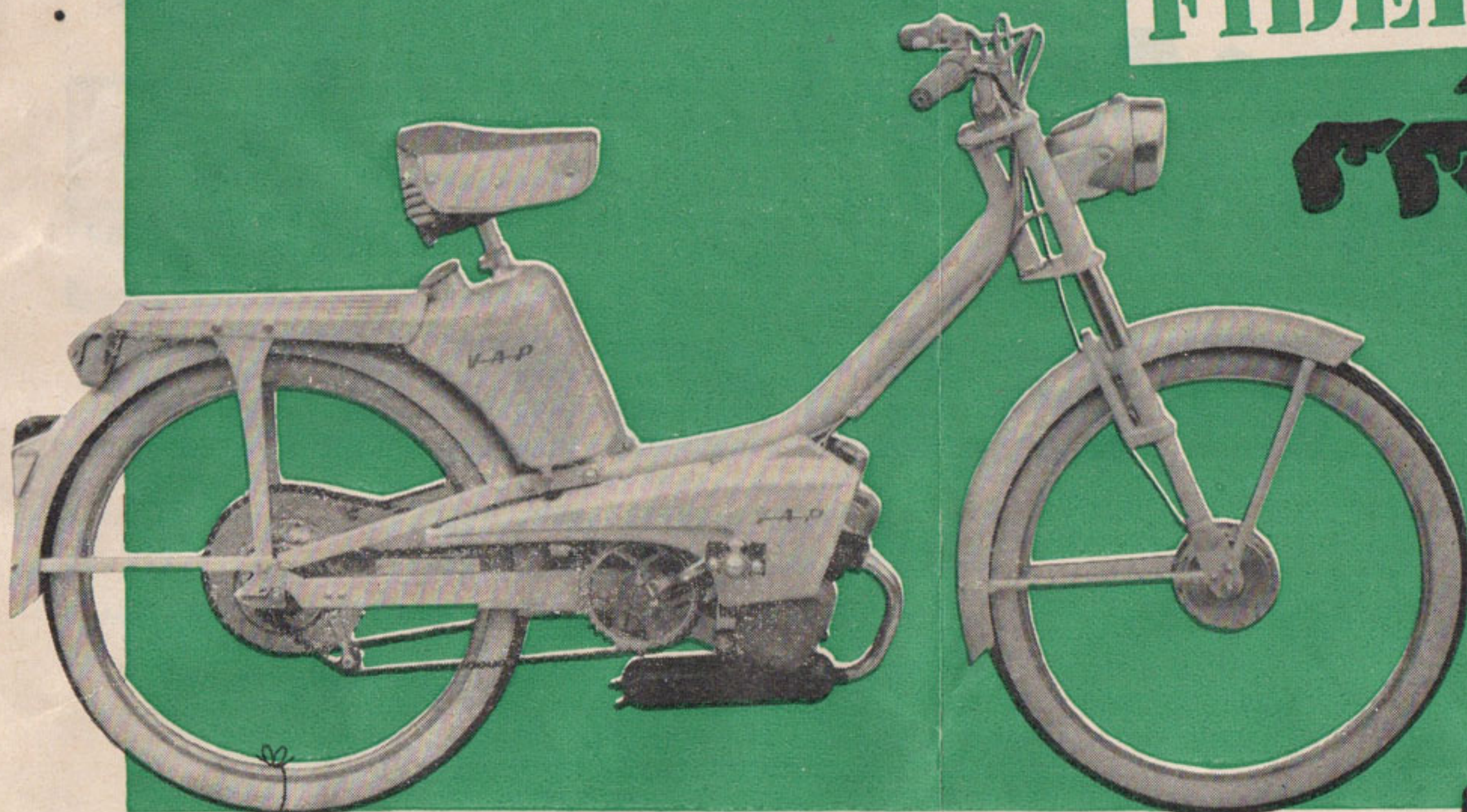
- Garantie assurée par nos soins. Ces machines étant mises au point, au départ, par nos spécialistes, pouvant être livrées directement à la clientèle.
 - Ces machines sont livrables en portatives, moteurs bivoltage deux vitesses ou en meuble bahut.
- Pour certains secteurs la représentation de notre marque se trouve encore libre.



2° Point zig-zag canette centrale

CHOISIR UN CYCLOMOTEUR

FIDELLE



C'EST CHOISIR

VAP

LE CYCLOMOTEUR DE CONFIANCE

- une technique éprouvée
- des moteurs de classe (VAP ABG - SACHS)
- allumage **MAGNECLAIR** (sur moteur VAP ABG)

LA SECURITE MEME

RESEAU D'AGENTS EN CONSTANTE EXTENSION
DONT 500 CONCESSIONNAIRES VAP A VOTRE SERVICE

GAMME 1964

Velovap 459 F

7 modèles utilitaires de 495 à 1.018 F

4 modèles Sport de 789 à 1.450 F

Et un nouveau triporteur - TRI 52 (conduite sans permis)

USINE ET SERVICES COMMERCIAUX : B. P. 28 HAZEBROUCK (NORD)

Création A.I.P.

Avec
VAP
utilisez
TOTAL
mélange
2 temps



UN CONCOURS PAS COMME LES AUTRES

Grand Concours



PEUGEOT TERROT

Ouvert du 17 Février au 20 Mai 1964

Il offre un nombre de chances exceptionnel
(500 lots)
de gagner des Prix exceptionnels.

1^{er} Prix : **3.000.000** d'anciens frs / **30.000 F**

2^e Prix : **1.500.000** anciens francs / **15.000 F**

3^e Prix : une **404** couleur au choix

4^e au 20^e Prix : 17 Téléviseurs PATHÉ-MARCONI grand écran

21^e au 40^e Prix : 20 Machines à laver BRANDT semi-automatiques

41^e au 60^e Prix : 20 Réfrigérateurs FRIGÉCO 180 litres

61^e au 80^e Prix : 20 Transistors DUCRETET-THOMSON M.F.

et 420 autres Prix dont 120 carnets de 10 dixièmes
de la Loterie Nationale

Il est passionnant et à la portée de tous

*Il constitue pour votre clientèle
un attrait dont vous serez
les premiers bénéficiaires!*



En cyclomoteurs comme en bicyclettes
QUALITÉ = PEUGEOT