

CYCLOMOTO

magazine

revue

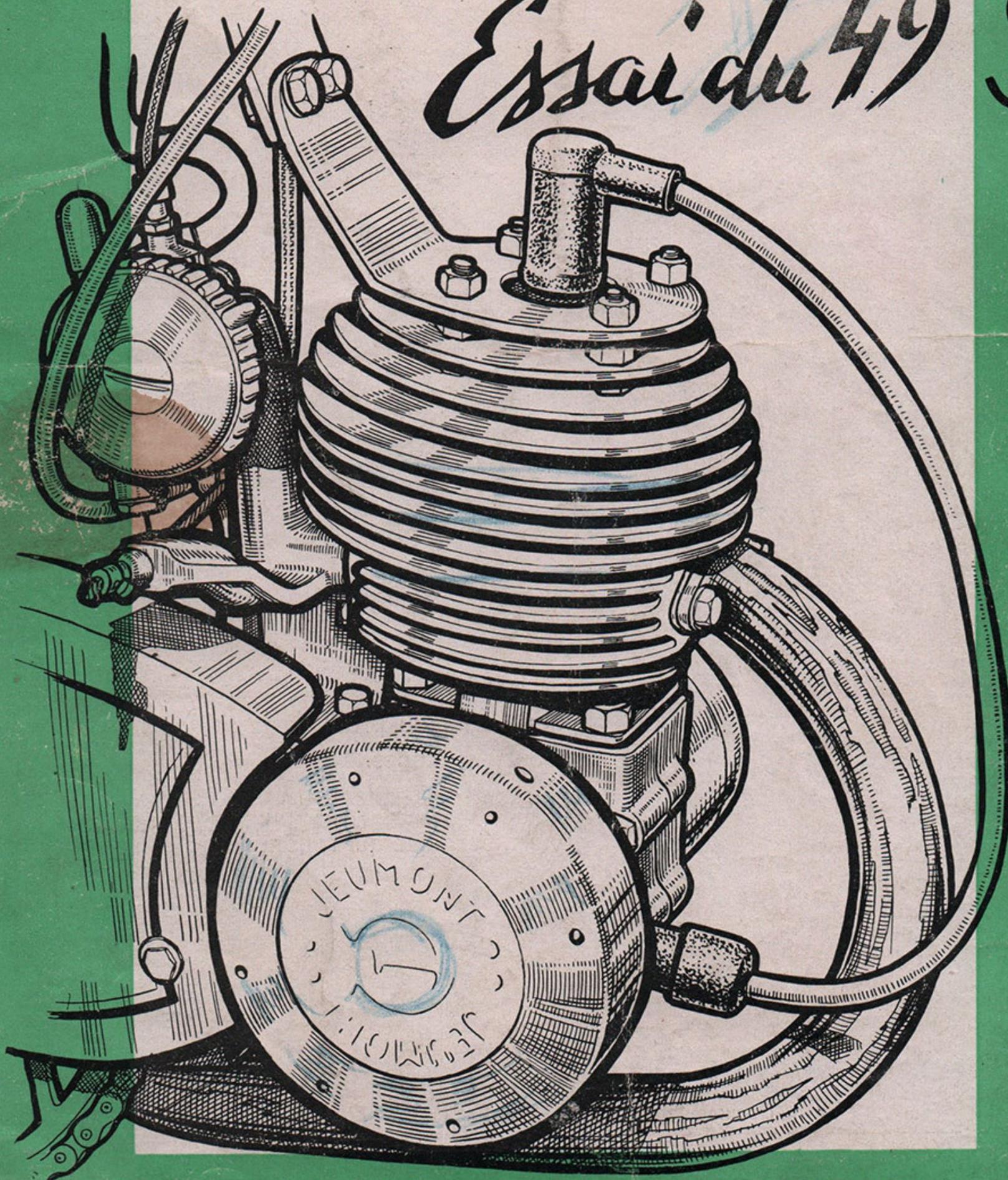
15 JUIN 1953

2^e Année — N° 12

CE NUMÉRO :

50 F.

Essai du 49^{cc} SER





J'ai préféré
une
BIMA 53

...car
elle monte
allègrement
les côtes!



Evidemment en palier tous les moteurs auxiliaires de bicyclettes trainent leur homme, mais si je me suis motorisé c'est pour pouvoir faire mieux qu'avec ma bicyclette : aller plus loin, aller plus vite et monter toutes les côtes sans pédaler.

Avec ma **BIMA 53**, bien équilibrée, robuste, confortable et sûre, je vais n'importe où sans me soucier du profil de la route ni de la longueur des étapes.

Puisque j'ai décidé de me motoriser, j'ai préféré une mécanique qui réponde à tous les besoins.



Peugeot

Bloc moteur PEUGEOT 48 cm³
 sous pédalier - Capotage du mo-
 teur - Débrayage instantané -
 Entraînement sur roue AR par
 galet à pression constante (dé-
 montage instantané de la roue
 AR) - Commandes par poignée
 tournante - Freins puissants.
BIMA STANDARD 43.500^f
BIMA LUXE - Frein AR à tambour.
 2 porte-bagages. **49.500^f**
 Verrou antivol.
BIMA G^D LUXE - Fourche télesco-
 pique. Freins à tam-
 bour. Verrou antivol. **53.500^f**
 (Taxe locale en sus)
 VENTE A CRÉDIT
Demandez un essai!

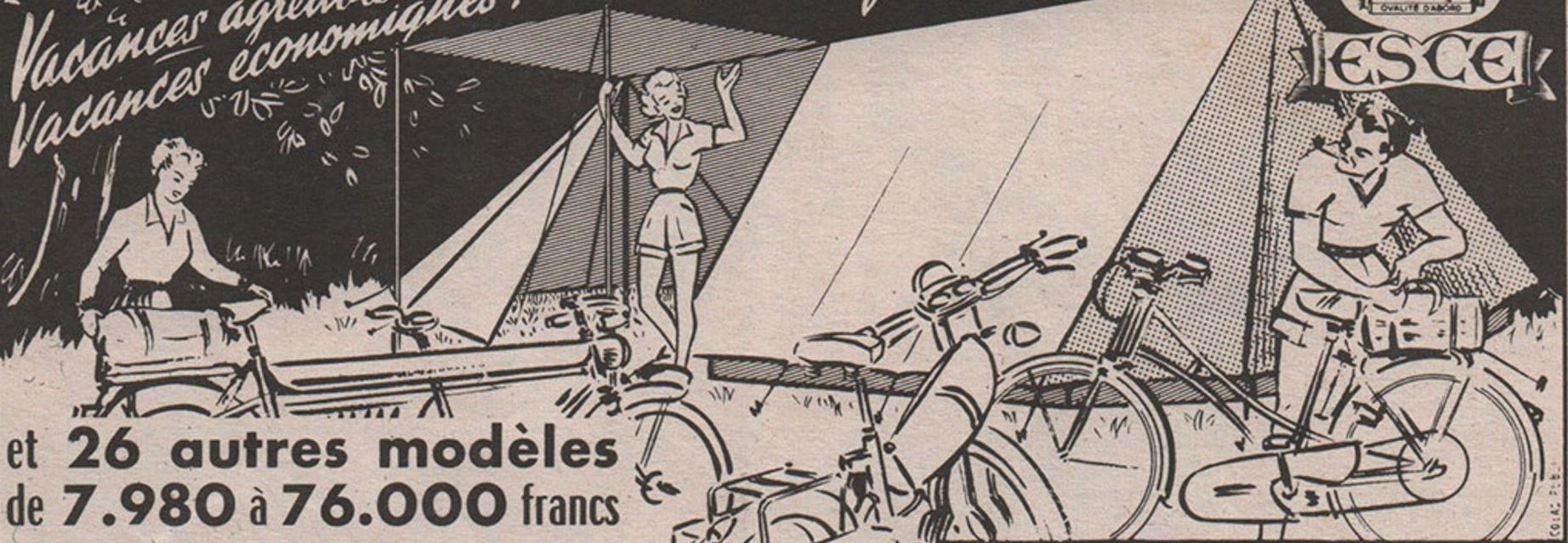
B1-1

Documentation : Société des Cycles PEUGEOT, Beaulieu-Valentigney (Doubs)

Les productions **ESCE** présentent
 LA TENTE "MARMOTTE" pour cyclomotoristes



*Vacances agréables
 Vacances économiques!*



et 26 autres modèles
 de 7.980 à 76.000 francs

Matériel garanti 1 an
 Tissus expérimentés en laboratoire

Vente exclusive par nos dépositaires accrédités
 Catalogue illustré et liste de nos dépositaires
 sur demande à

ESCE B. P. 2 PARIS (XI^e)

LA TENTE "MARMOTTE"

en Tissu DILLON 200

Longueur : 2 m. + abside de 0 m. 80 - Largeur :
 2 m. - Hauteur : 1 m. 50 - Tapis de sol cousu.
 Double toit très enveloppant. - Auvent de 2 m.
 Hauteur sous auvent : 1 m. 60 - Abside avant de
 1 m. - 5 mâts métallisés - Poids : 9 kgs - Livré en
 sac - L'auvent peut abriter le cyclomoteur.

PRIX DE VENTE : 31.375 frs.

AMAC

présente son
NOUVEAU CARBURATEUR
 pour

CYCLOMOTEURS

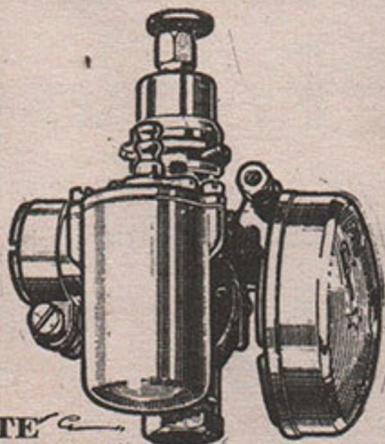
STARTER à enclenchement
 commandé { directement
 ou du guidon

Déclanchement automatique
 Gicleur unique
 à aiguille réglable

Cuve stabilisée, étanche.
 Filtre à air silencieux.
 Filtre à essence de grande
 surface.

PUISSANCE
CONSOMMATION REDUITE
PROPRETE — SILENCE

Modèles pour :
 MOBYLETTE, VAP, LE POULAIN, HIMO, etc...



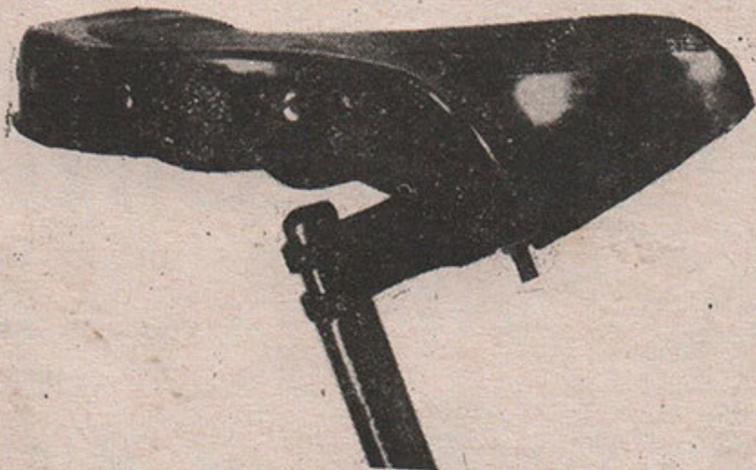
STATION-SERVICE AMAC

21, rue Collange, 21
 LEVALLOIS (Seine)
 Tél. : PER. 06-02

*La selle cyclomoteur
 arrivée à sa perfection*

REGLABLE - LARGE ASSISE

Nouvelle formule d'une extrême supériorité



Brevétée France et Etranger

MERAT

30, rue de la Procession - SURESNES (Seine)



**CYCLOMOTEURS
G.D TOURISME, LUXÉ,
STANDARD, TANDEM, MOTORETTE
CYCLOMOTEUR-PORTEUR
ET TRI-MOTEUR
LÉGER**

48 cm³

*C'est
autre
chose!*

MONTÉS AVEC LE FAMEUX MOTEUR

uccio-M.ROCHER

-  4 TEMPS, CULBUTEURS, (ESSENCE PURE)
-  2 VITESSES, POINT MORT, EMBRAYAGE BAIN D'HUILE
-  1 CHAÎNE (DÉMONTAGE ROUE AR COMME SIMPLE VÉLO)

E.R.I.A.C. 7 Avenue Perronet, PUTEAUX (Seine), Tél. Longchamp 23-43

Tous vos travaux
de
**PHOTOGRAVURE
ou
IMPRIMERIE**

TYPŌ ou OFFSET
Des plus petits aux
plus gros tirages
VOUS SERONT LIVRÉS
IMPECCABLES

a l'heure dite 

si vous vous adressez à

A

uto ...

I

MPRESSIONS..

P

UBLICITAIRES

12, RUE DE CLERY - PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)
GUT. 73-32 à 73-35

**UN CYCLOMOTEUR ?
UNE MOTO LEGÈRE ?
NE CHERCHEZ PAS !**

POUR TOUS LES USAGES
A TOUS LES PRIX

chez
COINTOT Frères

LES SPECIALISTES DU CYCLOMOTEUR

89, rue des Poissonniers — PARIS-18^e
Tél. : ORN. 26-75

de 37.000 à 92.000 fr.

VELOSOLEX
MOTOBLOC
BRIBAN
CUCCIOLO

PLUS DE 12 MODELES

Crédit sans supplément nouvelle formule

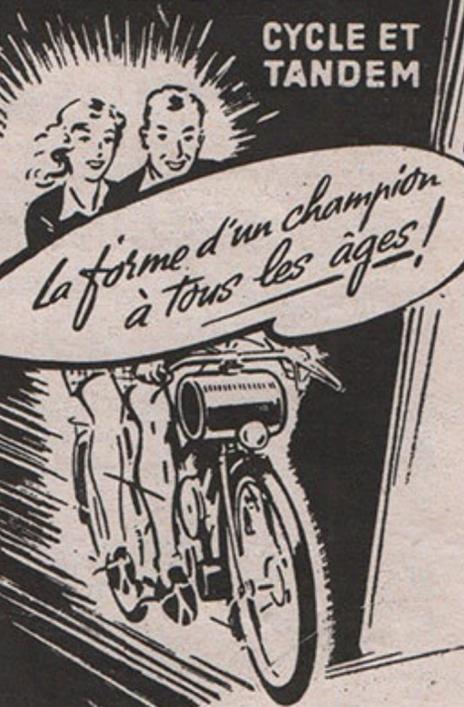
*Vite, loin, sans effort,
économiquement*

...en pédalant sur un

DERNY

CYCLE ET
TANDEM

*La forme d'un champion
à tous les âges!*



Catalogue

DERNY-MOTOR
181 av. Gal Michel-Bizot
PARIS-12^e - DID. 76-01

LES PLUS IMPORTANTS MAGASINS DE MOTOS DE FRANCE

ETS BONNET

VENTE A CRÉDIT

78-80, av. du Gal Leclerc - BILLANCOURT (Seine)

Métro : Billancourt

Tél. : MOL. 15-46 et 75-53

LIVRAISON IMMEDIATE DANS TOUTE LA FRANCE
 CHOIX CONSIDERABLE DES DERNIERS MODELES DE MOTOS ET SCOOTERS DE TOUTES LES
 GRANDES MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES. - IMPORTANT MAGASIN D'ACCESSOIRES
 ARTICLES DE SPORT. - PIECES DETACHEES POUR TOUTES MARQUES
 CYCLOMOTEURS, VELOSOLEX LIVRABLES A CREDIT EN 20 MINUTES SANS FORMALITES
 OCCASIONS — REPRISES — REPARATIONS (catalogue contre 30 fr. timbres)

*Camper
 n'est pas ramper!*

Notre longue expérience permet de mettre à la portée de toutes les bourses le dernier cri de la technique française.

VOUS TROUVEREZ DANS NOS MAGASINS :
 DU CONFORT !

DE LA QUALITE !

DU MATERIEL ROBUSTE ET RESISTANT !
 DES PRIX !

Toute la légèreté et toute la technique
 LARGES FACILITES DE PAIEMENT

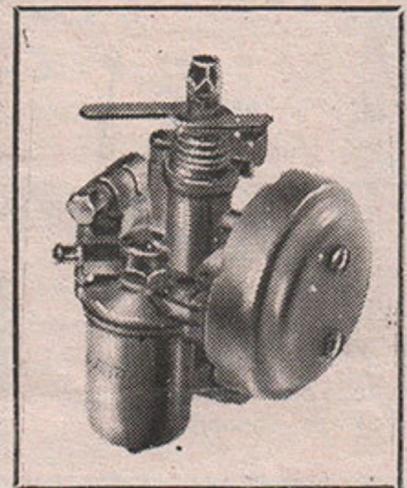
GARANTIE TOTALE :
 TOUS LES ARTICLES VENDUS DANS NOS MAGASINS SONT LIVRES AVEC UN BON DE GARANTIE TOTALE, ET, FAIT UNIQUE EN FRANCE, TOUS LES ARTICLES PEUVENT ETRE REPRIS, ECHANGES OU REMBOURSES EN CAS DE NON SATISFACTION SUR SIMPLE DEMANDE, CECI PENDANT UN AN.

AVE BROS Exposition et Fabrication
 7, bd Voltaire, PARIS-11^e

Tél. : ROQ. 54-18 — Métro République

Cyclomotoristes !

Pour obtenir le rendement maximum de votre machine demandez à votre motociste de vous faire essayer le nouveau Carburateur



GURTNER C. SPÉCIAL

VOUS EN SEREZ ENCHANTE
 DEPART INSTANTANE
 REPRISES EXCELLENTE ET
 CONSOMMATION REDUITE :
 1 litre 5 aux 100 kms.

Station-Service : 3, Impasse Compont - PARIS-17^e

POIGNÉES TOURNANTES
 GUIDONS
 ACCESSOIRES

DUPLIX

SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

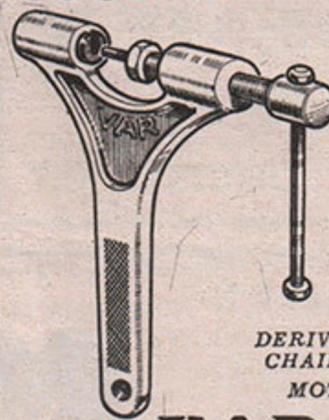
TOUS LES OUTILS SPECIAUX

pour

CYCLOMOTEURS,
 VELOMOTEURS,
 MOTOS

Indispensables aux Professionnels et Amateurs

Catalogue complet sur demande.



DERIVE-
 CHAINE
 MOTO

VAR - cycloutil

6, rue Pasteur - PARIS-11^e — ROQ. 03-88

Certitude

REVIL

LE PLUS GRAND
CHOIX DE FRANCE
5.000 ARTICLES
DIFFÉRENTS POUR MOTOS
SCOOTERS CYCLOMOTEURS



ACCESSOIRES SÉLECTIONNÉS
ÉQUIPEMENTS - VÊTEMENTS
SPÉCIAUX POUR MOTOCYCLISTES

PRIX LES PLUS ÉTUDIÉS

un des
exemples
de la
semaine

COMBINAISON BLEUE
COUPE ITALIENNE

Frs : 3.890

le seul spécialiste depuis 20 ans.

E^s REVIL

82, Av. des Ternes - 225, Bd. PÉREIRE
PARIS - ETO. 15-53

membres de club
faites-vous connaître !

POUR VOS ACHATS, REPARATIONS, MISES
AU POINT D'UN CYCLOMOTEUR, D'UN
MOTEUR AUXILIAIRE, D'UNE MOTO, D'UN
SCOOTER... consultez

JUDENNE

Le grand spécialiste aux nombreuses victoires

Carbu-injecteur ZEDDA Huile MOTUL

Constructeur des cyclomoteurs **JUDENNE**

Station-Service : MOSQUITO, CUCCILO, VAP,
VLT, POULAIN, VIMER, HEMY, LAVALETTE,
AL'TER, DERNY, M.R., VALLEE, STERWA, etc...

25, av. Parmentier - PARIS-11^e — ROQ. 07-60

POUR VOS RALLYES, consultez

FRAISSE - DEMEY

191, rue du Temple - PARIS

INSIGNES — BRELOQUES
COUPES — OBJETS D'ART

Cyclomotoristes !

La Spéciale 2 Temps

BRET-OIL

l'Huile de compétition au service du Tourisme

**se dilue instantanément
dans l'essence en formant
un mélange homogène**

PLUS DE CALAMINE
OU DE « PERLE » AUX BOUGIES
PLUS DE DEPARTS DIFFICILES

En vente dans les garages, stations-service,
motoristes.

BRET-OIL

ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) — MIC. 18-30
(Lignes groupées)

LE CASQUE GENO



A calotte métal léger
à haute résistance
**IMPERFORABLE
AUX CHOCS**

VENTE EN GROS :

Ets GENO 6, Faubourg Saint-Honoré
PARIS-8^e — ANJ. 12-38

Méfiez-vous des contrefaçons

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
AUX MEILLEURS PRIX
par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry, PARIS-2^e - (GUT. : 73-32)

LA MEILLEURE POMPE

pour SCOOTER
et CYCLOMOTEUR

TOUT EN LAITON CHROME

MISTRAL

Notre petit Couloir, S.V.P!



Tous les cyclomotoristes roulant dans Paris ou dans n'importe quelle grande ville, savent par expérience que leur propre sécurité dépend d'eux-mêmes, tout au moins en grande partie.

Beaucoup d'accidents sont dus à l'inexpérience, à la négligence ou à l'inconscience de certains conducteurs d'automobiles et de camions, mais précisément le cyclomotoriste doit tenir compte de ces faits et prévoir toujours une réaction inespérée, une manœuvre subite, somme toute, prévoir l'imprévisible.

La tâche n'est pas des plus aisées, nous le savons. Cependant il faut reconnaître que la plupart des usagers du cyclomoteur s'en tirent à merveille.

Lorsqu'il y a des encombrements ou qu'une file de voitures se trouve arrêtée, attendant par exemple qu'un feu vert s'allume pour reprendre la marche, les cyclomotoristes, suivant en cela l'exemple des cyclistes, doublent les véhicules pa-

ralysés par le feu rouge en se faufilant entre le trottoir et la file, sur la partie extrême droite de la chaussée. Et généralement tout une colonne de cycles et de cyclomoteurs (auxquels dès temps à autre viennent s'ajouter des scooters et des motos) se retrouve « en tête du peloton ».

Cette manœuvre, qui par ailleurs contribue grandement à décongestionner la circulation, est pratiquée chaque fois qu'elle est possible. Il suffit pour cela que les automobilistes, au moment où ils s'arrêtent, prennent la précaution de laisser une sorte de petit couloir entre leurs voitures et le trottoir. Nous reconnaissons que la majorité des chauffeurs ayant une grande expérience de la rue connaissent le « truc » et qu'il est rare de ne pas pouvoir passer tout contre le trottoir.

Il existe donc là une tacite concession entre usagers, qui n'est peut-être pas tout à fait conforme au Code de la Route ni aux arrêtés préfectoraux mais qui a cependant son utilité.

Il vaut mieux en effet au moment du redémarrage de la file de véhicules que les deux-roues les plus lents se trouvent sur la droite et non pas mélangés au flot des voitures sur toute la largeur de la chaussée.

Malheureusement certains conducteurs ignorent ou veulent ignorer cette habitude et lorsqu'ils s'arrêtent, ils le font trop en bordure du trottoir paralysant ainsi la marche des usagers cyclomotoristes.

C'est à ceux-là - une minorité - que nous demandons :

Laissez-nous notre petit couloir, s'il vous plaît !

ABONNEMENTS

UN AN

France	500 fr.
Etranger	750 fr.

Les abonnements comprennent les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux.

Verser au Compte Courant Postal Paris 1676-30.

Changement d'adresse : 30 fr.
(Joindre l'ancienne bande, de préférence).

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, rue de Cléry, 12

— PARIS-2^e —

Tél. : GUT. 73-34

VOUS TROUVEREZ DANS CE NUMÉRO :

UN ESSAI DU MOTEUR SER : p. 322. — LE FONCTIONNEMENT DES MOTEURS : p. 325. — LE CYCLOMOTEUR EN ITALIE : p. 329. — MOTORISATION : p. 330. — LES MOTEURS LAVALETTE : p. 332. — L'ENTRETIEN DES FREINS : p. 334. — CYCLOMOTEURS ALLEMANDS : p. 336. — L'OUTILLAGE DU CYCLOMOTORISTE : p. 337. — REALISATIONS PERSONNELLES : p. 340. — CYCLOMOTEUR ET VACANCES : p. 341. — LE CAMPING ET SES JOIES : p. 343. — NOUVELLES DES CLUBS : p. 345. — DES INFORMATIONS DIVERSES, D'ABONDANTES ILLUSTRATIONS ET DES DESSINS PLEINS D'HUMOUR.

ESSAI

Du moteur

SER 49^{cc}

Contrairement à nos habitudes, ce n'est pas l'essai d'un cyclomoteur complet que nous allons présenter à nos lecteurs ce mois-ci, mais celui d'un nouveau moteur 49 cmc. que nous avons déjà eu l'occasion d'apercevoir au Salon 1952 et dont la fabrication vient d'entrer dans sa phase définitive.

Il s'agit du S.E.R. que les Etablissements Louis Serouge, de Levallois, lancent actuellement sur le marché.

Il existe d'ailleurs deux modèles : un 49 cmc. et un 65 cmc., ce dernier étant muni d'un kick-starter. Ces deux versions (à part le kick, le cylindre et le piston) sont absolument identiques et constituées des mêmes pièces. C'est dire l'extraordinaire marge de sécurité que possède le 49 cmc. dont nous nous occupons aujourd'hui dans ces pages.

Les constructeurs ont aimablement mis à notre disposition un cyclomoteur équipé de leur moteur afin que nous en fassions l'essai.

Nous ne nous étendrons pas sur les caractéristiques du cycle lui-même qui était un assemblage de pièces de diverses origines et nous nous bornerons à donner notre opinion basée sur l'usage du moteur au cours de plus de 500 kms parcourus dans différentes conditions.

DESCRIPTION

Formant un bloc assez compact, le moteur S.E.R. est un deux temps à

double canal de transfert et piston plat.

Le cylindre et sa culasse, légèrement inclinés vers l'avant, sont garnis de larges ailettes assurant un excellent refroidissement.

Du côté gauche se trouve un carter poli contenant la boîte de vitesses et derrière le cylindre, un levier oscillant latéralement et qui permet d'enclancher l'une ou l'autre des deux vitesses. L'emplacement de ce levier oscillant et sa longueur ont obligé les constructeurs à placer assez haut le carburateur qui, de ce fait, est relié au cylindre par une pipe coudée bizarrement. Nous croyons que, de ce côté-là, une amélioration sensible pourrait être apportée, soit en raccourcissant le levier, soit en lui donnant une autre position.

Sur le côté droit du bloc-moteur, on trouve le volant magnétique, fabriqué par Jeumont spécialement pour les Etablissements Louis Serouge, et le pignon de sortie de boîte à 13 dents transmettant le mouvement à la roue AR par l'intermédiaire d'une chaîne 4.88.

Revenons au moteur proprement dit pour en donner les principales caractéristiques : alésage 40 mm. ; course 38 mm. ; cylindrée exacte 48,5 cmc. ; puissance 1,6 CV à 4.500 t.-m. ; carburateur Dell'Orto ; culasse en métal léger, le cylindre en

fonte, les deux pourvus de larges et profondes ailettes. L'admission est située derrière le cylindre, l'échappement à l'avant, tous deux par des lumières larges, cloisonnées au centre. Les canaux de transfert se trouvent sur les côtés et font partie intégrante du cylindre. Ils partent du bas, au ras de l'embase, et possèdent ainsi des parois sans arêtes. Le piston est en alliage léger. Il possède deux segments non ergotés, à coupe droite. Le fond est plat.

La bielle nervurée est forgée. Elle est montée sur aiguilles à la tête et au pied. Quant à l'axe de piston, il est flottant, arrêté à chaque bout par un circlips.

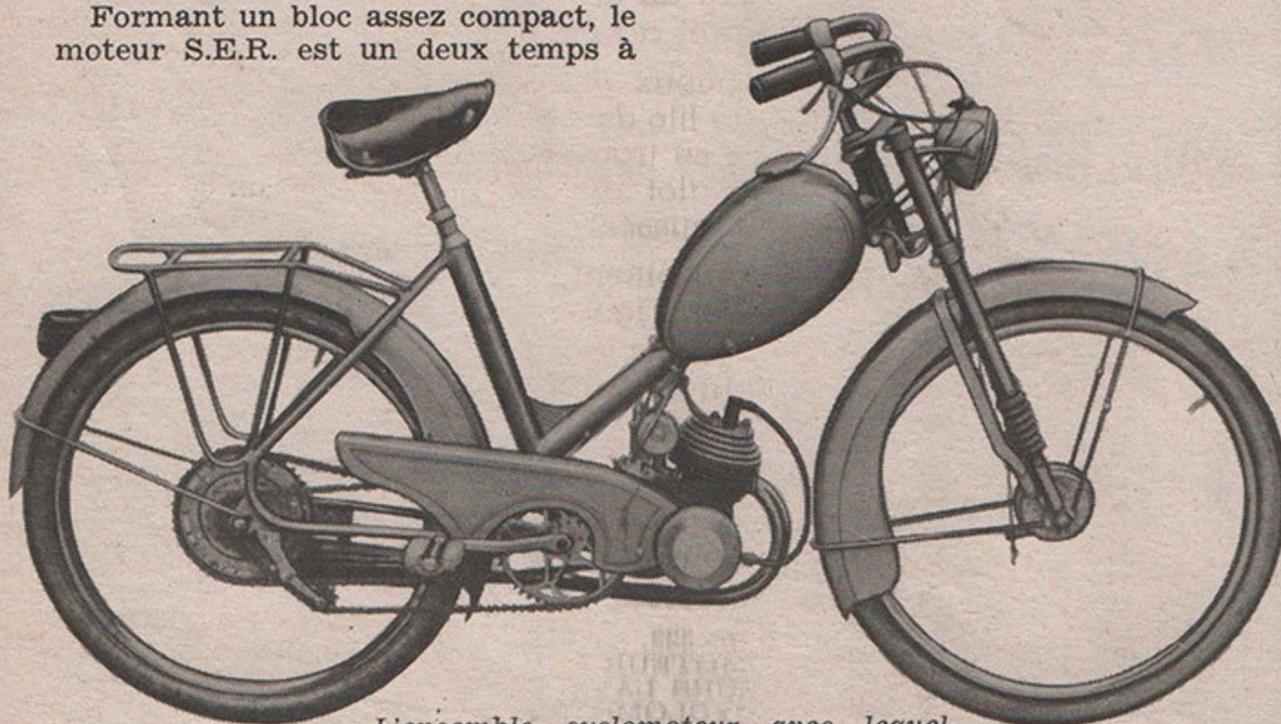
Le carter est formé de deux demicarter. L'un contient le moteur proprement dit. L'autre le changement de vitesses. En fait, ces deux moitiés du bloc sont absolument indépendantes l'une de l'autre aussi bien pour le mouvement moteur et tout le travail mécanique que pour le démontage et les réparations éventuelles.

LE CHANGEMENT DE VITESSES

Le moteur S.E.R. est pourvu d'une originale boîte à deux vitesses avec un système d'embrayage indépendant sur chacun des deux rapports.

Les deux couples de pignons sont toujours en prise. Le pignon moteur est double et se compose d'un pignon de 24 dents et d'un autre de 14 dents. Les deux couronnes dentées auxquelles est transmis le mouvement, ont respectivement 84 dents (2^e vitesse) et 94 dents (1^{ère} vitesse). Les rapports moteur-boîte sont en conséquence de 6,75 à 1 en première et de 3,50 à 1 en seconde.

Chaque couronne dentée tourne sur un moyeu lisse en fonte, possédant trois logements dans chacun desquels sont encastrés librement un patin en bronze et une garniture antifricition, tous deux indépendants. Ces deux moyeux sont montés à cannelures sur un arbre creux, cannelé extérieurement. Cet arbre cannelé, ainsi que les deux moyeux sont percés pour permettre à deux jeux de trois poussoirs de coulisser, afin d'appuyer sous les patins, pour mettre en contact les garnitures antifricition avec l'intérieur des couronnes dentées.



L'ensemble cyclomoteur avec lequel nous avons pu apprécier les qualités du 49 cmc. S.E.R.

Cyclomoto

Une pièce, doublement triangulaire, aux six faces inclinées trois par trois en sens inverse, coulisse dans l'axe creux ; si cette pièce se trouve à sa position moyenne, le moteur est au point mort. Si l'on déplace cette pièce latéralement, les rampes triangulaires agissent sur un jeu de trois poussoirs et les trois patins bloquent une des couronnes dentées sur son moyeu. Naturellement, le déplacement de la pièce triangulaire vers le côté opposé agit sur l'autre couronne.

Un levier en fourchette, qui régit le déplacement de cette came à six faces, est lui-même commandé par un câble double et une poignée tournante.

Précisons que l'autre extrémité de l'axe creux supporte le pignon de chaîne, lui aussi monté sur cannelures et que cet axe est supporté par deux forts roulements à billes.

On obtient donc débrayage, mise au point mort et embrayage par simple rotation de la poignée tournante, sans que tout le système comporte le moindre ressort.

Ce qui frappe dans ce changement de vitesses, c'est la robustesse de toutes les pièces, fraisées ou décolletées, sans partie faible, sans bout de tôle emboutie ou rivée, ni petit ressort trop faible.

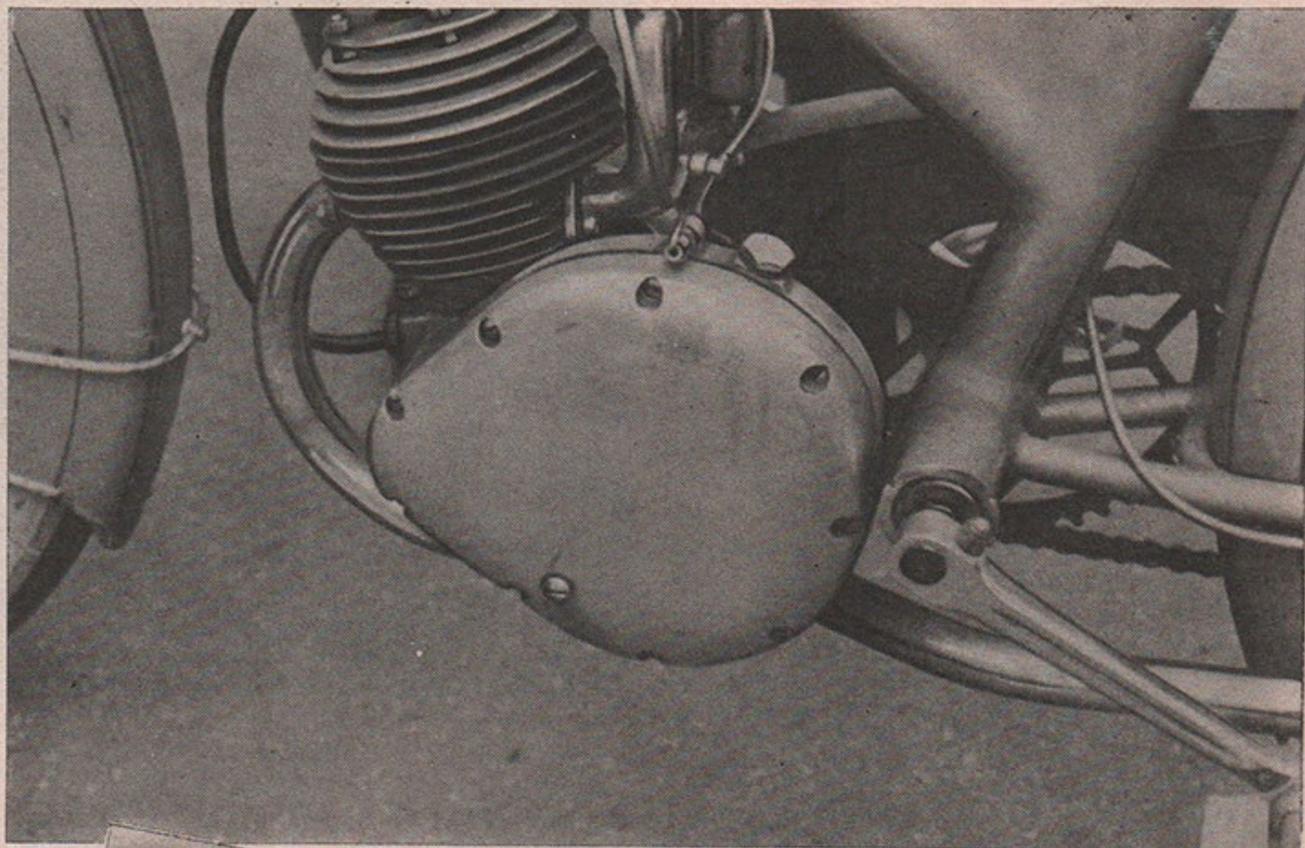
C'est de la mécanique simple et sûre.

CONDUITE

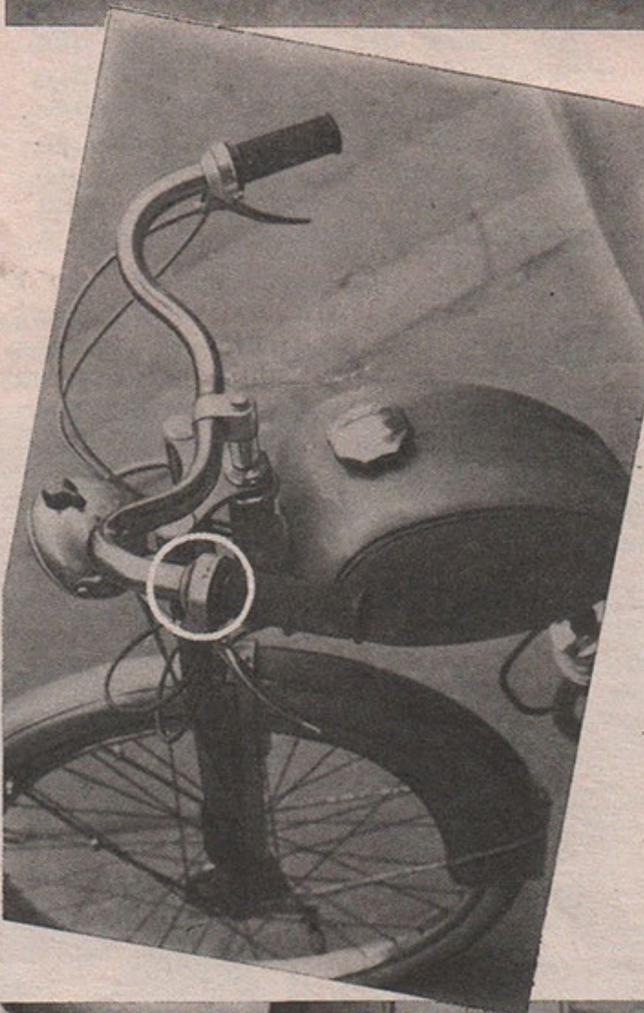
L'essai que nous avons réalisé s'est donc borné à étudier le comportement du moteur lui-même. Le cadre, dans lequel il avait été monté, nous le répétons, étant constitué

Ci-dessous, une autre vue du carter contenant le changement de vitesses. On aperçoit la prise des deux câbles de commande sur le levier oscillant.

Ci-contre, le guidon du cyclomoteur. Entouré d'un cercle le tambour de la poignée tournante indiquant dans quel sens s'engagent les vitesses.



Le carter gauche dans lequel sont logés les deux embrayages. L'aspect est net, compact.



d'un assemblage de parties d'origines diverses, nous ne nous étendrons pas en conséquence sur la tenue de route, l'efficacité de la fourche, la puissance du freinage, etc...

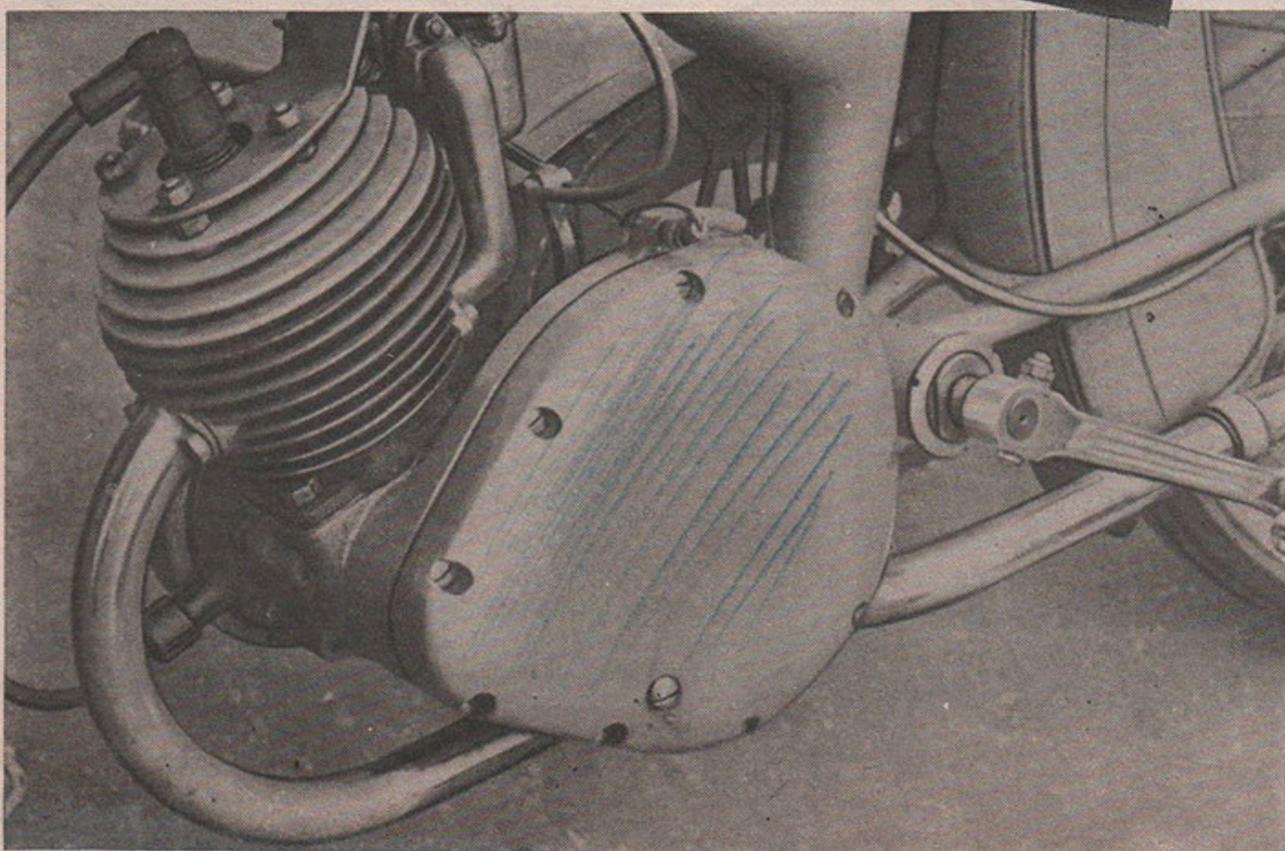
C'est aux usines de Levallois que nous avons pris possession de l'engin et, après une rapide visite à diverses sections de montage et aux bancs d'essais, nous enfourchons notre machine.

Après avoir pédalé quelques mètres, nous embrayons la seconde au moyen de la poignée tournante placée à la main gauche et le moteur démarre illico, malgré l'absence de décompresseur.

Sur les parties plates, on peut rouler à une allure assez faible en seconde, mais alors les reprises, pour être plus franches, demandent l'appoint du pédalage.

Dans les côtes, on apprécie tout particulièrement la puissance de ce 49 cmc. Il faut néanmoins aborder la pente avec suffisamment d'élan, car le S.E.R. a (comme disent les techniciens) les « chevaux en haut ». C'est un moulin qui, d'ailleurs, ne demande qu'à tourner et si, pour une raison quelconque, on est obligé de ralentir ou de s'arrêter dans une côte, il n'y a qu'à engager la première pour obtenir un bon re-départ, une rapide remise en régime et, si le pourcentage n'est pas trop élevé, la seconde peut être à nouveau engagée avant le sommet de la côte.

Dans la côte des Bruyères, située sur la route des Gardes, entre Meudon et Sèvres, nous avons effectué quelques essais qui nous ont pleinement satisfait : en prenant le départ du bas de cette pente de 14 % moteur en marche et en pédalant quelques mètres avant d'embrayer, nous



Cyclomoto

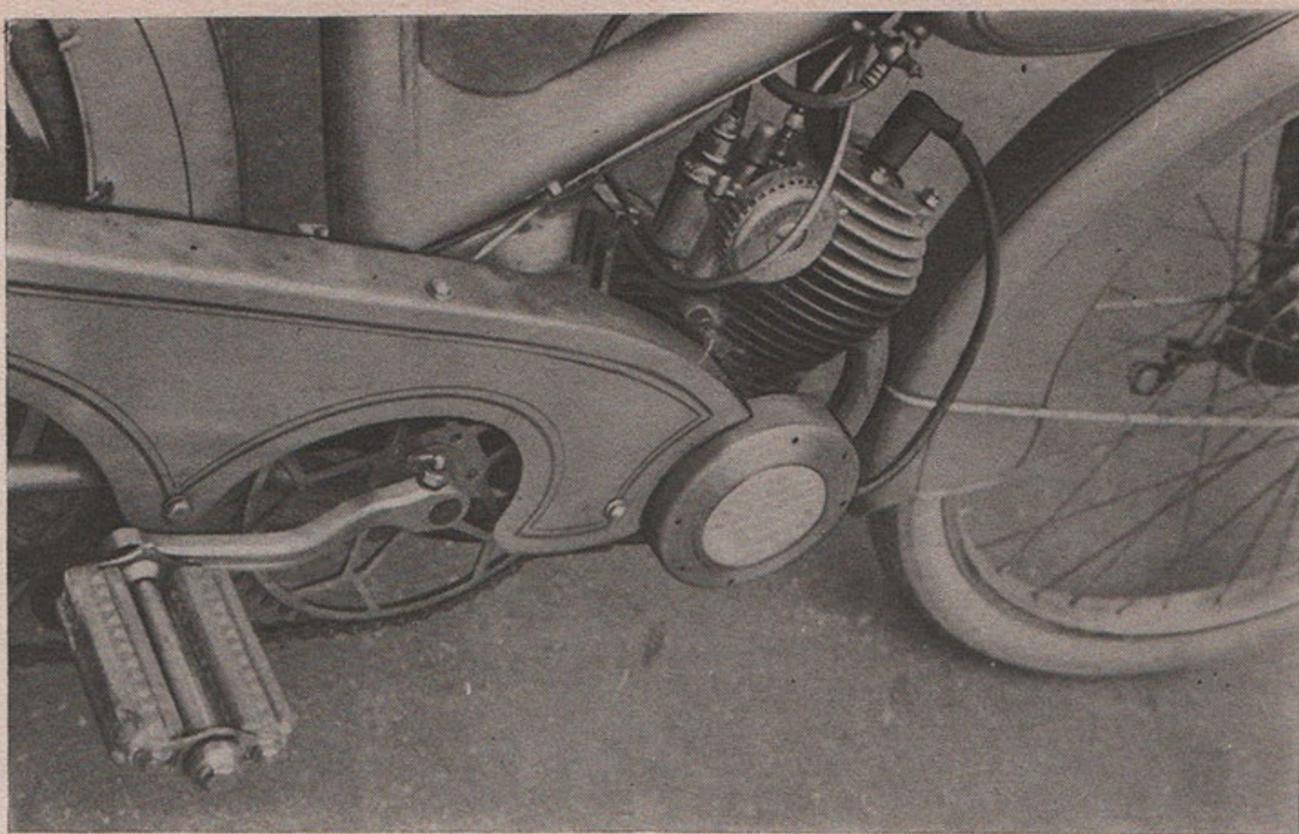
avons effectué la montée totale en première sans avoir à fournir un seul coup de pédale. Au cours d'une autre tentative, nous avons embrayé la seconde en arrivant dans les derniers soixante-dix mètres de la côte et, en soutenant le moteur avec d'énergiques coups de manivelle, nous avons terminé la pente en beauté.

Pour la circulation urbaine, la commande des vitesses et de débrayage par poignée tournante est très commode, dès qu'on en a pris l'habitude. Le seul reproche que nous puissions lui faire est l'obligation où se trouve le pilote de maintenir cette poignée en la serrant assez fort. Faut de quoi, les mâchoires s'écartent et les embrayages (de première aussi bien que de seconde) commencent à patiner. C'est du moins le défaut que nous avons constaté sur la machine que nous avons essayée.

ESSAI DE VITESSE

En utilisant les différents rapports, nous avons obtenu les résultats suivants : 1^{re} vitesse, maximum atteint, 39 kmh., ce qui représente un sur-régime véritablement sensationnel : 8.600 t.-m.

Ci-dessous, côté volant magnétique. Les 2 chaînes de transmission sont à droite de la machine.



2^e vitesse : maximum 53 kmh., c'est-à-dire un régime-moteur de 6.070 t.-m.

Au cours des déplacements que nous avons effectués sur des routes aux profils variés, nous avons constaté que la vitesse de croisière la plus appropriée se situait entre les 40 et 45 kmh., ce qui équivaut à un régime-moteur oscillant de 4.580 à 5.150 t.-m.

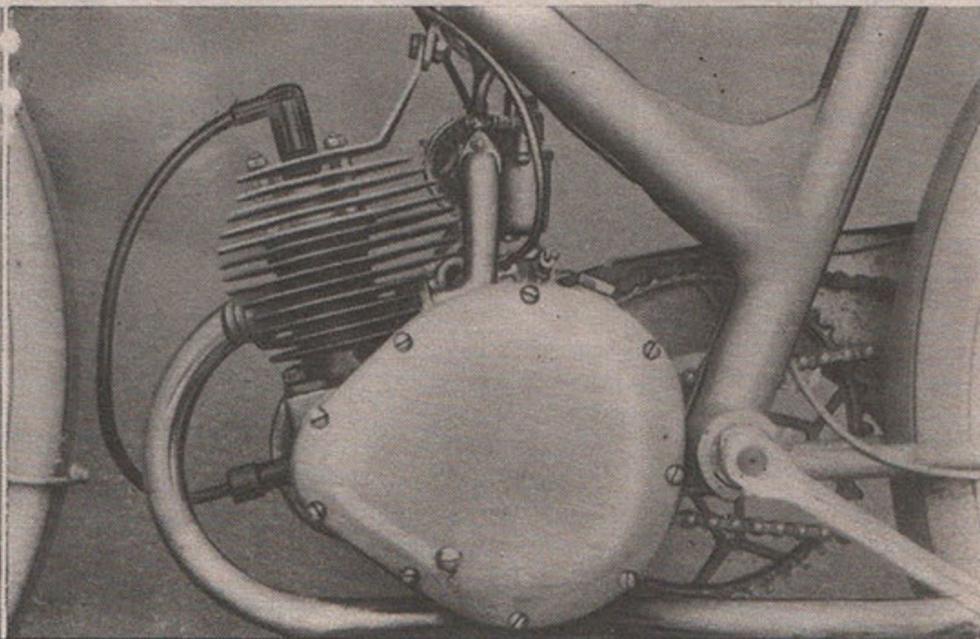
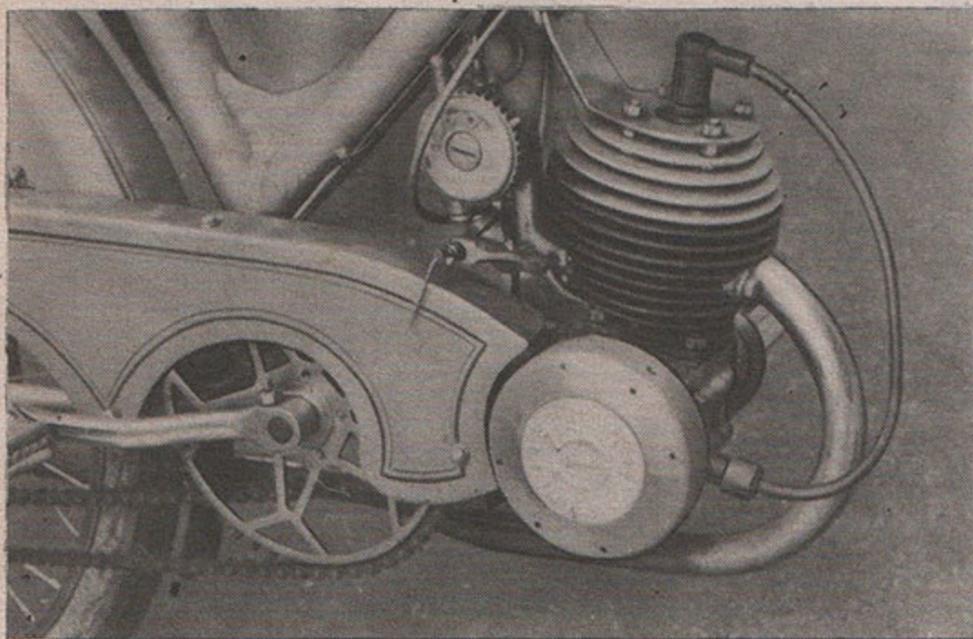
Puissant et robuste, le SER est également économique : moins de 2 litres aux 100 kms.

Le moteur S.E.R. 49 cmc. doit donc permettre d'effectuer des étapes relativement longues en réalisant une assez forte moyenne horaire.

A ce seul titre, il plaira tout particulièrement aux touristes et aux sportifs.

HERVE

On remarque, ci-dessous, les coudes prononcés de la pipe d'admission et, par ailleurs, la profondeur des ailettes.



Informations

NOUVELLE PERFORMANCE DE DERNY

Un groupe de trois « Derny » (2 tandems et un solo) vient d'accomplir une remarquable performance en réalisant le trajet Paris-Brest et retour (1.340 km. environ) en 31 h. 15'.

La moyenne de marche fut volontairement limitée à un chiffre raisonnable, inférieur au maximum permis par les machines et leurs pilotes.

On tint à se placer dans les con-

ditions exactes du touriste moyen et la réussite a été complète.

Aucun incident mécanique n'est venu troubler la marche régulière des trois machines.

Voilà qui est d'une valeur démonstrative indéniable.

LE CYCLOMOTEUR T.W.N.

La marque allemande de motocyclettes T.W.N. vient de lancer un nouveau cyclomoteur. Il s'agit du « Knirps », moteur 2 temps, 48 cmc.,

transmission par chaîne, cadre tubulaire et freins à tambours AV et AR.

D'après les renseignements que nous avons pu obtenir, la puissance de ce moteur serait de 1,5 CV.

SOYEZ PREVOYANTS

Parmi beaucoup d'autres, les Etablissements Rustines et Dissoplast mettent à votre disposition l'indispensable étui de réparations des chambres à air.

Ne partez jamais sans vous munir d'un de ces « nécessaires », dont le mode d'emploi simple et pratique éloigne de vous le spectre de la crevaillon et de sa réparation malaisée.

Un peu de théorie

LE FONCTIONNEMENT DE NOS MOTEURS

4 temps et 2 temps

Savez-vous, amis lecteurs, qu'il est absurde de parler de « moteurs à deux temps » ? Cette expression, entrée dans les mœurs pour définir nos moteurs à carter-pompe d'alimentation et distribution par lumières, ne correspond en rien à la vérité, puisque nous trouvons sur eux les quatre phases du cycle Beau de Rochas : aspiration du mélange gazeux, compression, explosion et détente, échappement.

Afin de familiariser nos jeunes lecteurs avec le fonctionnement de leur machine, nous allons analyser ces diverses phases d'abord sur un moteur quatre temps, pour une meilleure compréhension, puis sur un deux temps dit « classique », c'est-à-dire sans pompe d'alimentation distincte, ni compresseur, car il existe des deux temps complexes utilisés notamment en compétition, à injection directe et auto-allumage, ou combinés avec le système Diesel.

Quel que soit le type de moteur, celui-ci comporte un dispositif destiné à transformer en mouvement rotatif le déplacement alternatif du piston dans le cylindre. Ce déplacement est lui-même assuré, tout au

moins au début, par l'explosion d'une masse de mélange gazeux préalablement comprimé, qui, au moment opportun, chasse le piston vers le bas du cylindre.

L'équipage alternatif se compose du piston, portant les segments d'étanchéité, de la bielle, à laquelle le piston est relié par un axe cylindrique.

L'équipage rotatif, ou vilebrequin, comprend deux volants circulaires ou simplement deux manivelles à contrepoids reliés ensemble par le maneton. Ces volants internes, ou masses équilibrées, portent chacun en leur centre un arbre cylindrique. L'un d'eux est relié aux organes de transmission. L'autre supporte généralement (presque toujours sur nos moteurs de B.M.A.) un volant extérieur qui emmagasine l'énergie de l'explosion pendant sa course descendante et, en la restituant à la fin de celle-ci, assure la remontée du piston. (Dans le but de simplification, nous prenons l'hypothèse d'un moteur monocylindrique).

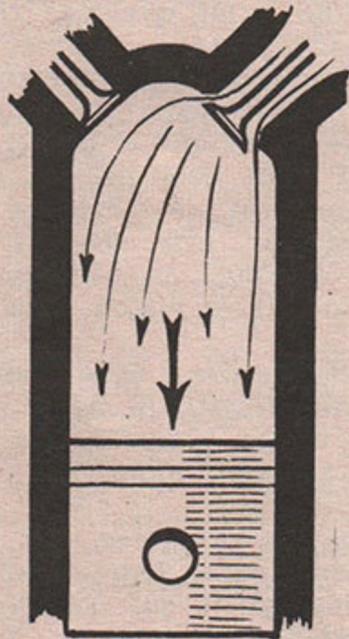
LE QUATRE TEMPS

Ici, la paroi du cylindre ne comporte aucun orifice latéral. Sa partie

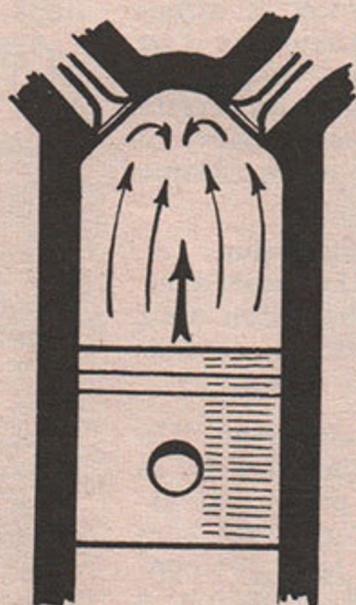
interne, où se meut le piston, ne peut être mise en communication avec l'air libre que par deux clapets, ou soupapes, dont les orifices sont généralement ménagés dans la culasse, ou couvercle fixé au sommet du cylindre (cas des moteurs à soupapes en tête). Cependant, sur les moteurs dits à soupapes latérales, les conduits de gaz sont ménagés dans l'épaisseur d'une « chapelle » accolée au cylindre. Le 50 cmc. quatre temps allemand « Eilenriede » est construit de la sorte. Tous les autres moteurs de même cylindrée fonctionnant suivant ce cycle sont à soupapes en tête (Cucciolo, Motom, Serwa, Bobbycycle, etc...).

Une des soupapes laisse un passage au mélange gazeux venant du carburateur par la pipe d'admission. L'autre établit la communication entre l'intérieur du cylindre et l'air libre, pour permettre l'évacuation des gaz par la pipe et la tubulure d'échappement.

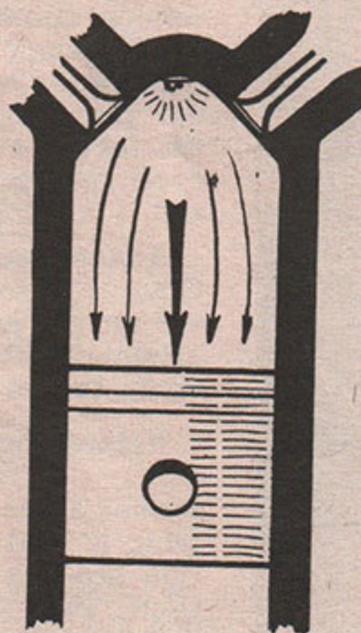
L'ouverture des soupapes est obtenue par deux excentriques transmettant une poussée alternative par l'intermédiaire d'une tringlerie plus ou moins complexe (sur les moteurs



1^{er} temps (admission). - Aspirés par la descente du piston, les gaz frais pénètrent dans le cylindre par la soupape d'admission.



2^e temps (compression). - Le piston remonte et comprime les gaz frais introduits pendant le premier temps.



3^e temps (explosion). - Les gaz comprimés sont enflammés par l'étincelle de la bougie. Leur détente chasse le piston vers le bas.



4^e temps (échappement) - Les gaz brûlés sont chassés par la remontée du piston vers l'échappement, dont la soupape est ouverte.

- PRA-PRA - DEUX TEMPS - BOUM-BOUM - QUATRE TEMPS

PMB - AOA - RFA - AOE - RFE PMH - PMB - AOA - RF

à soupapes en tête) ou de poussoirs (moteurs à soupapes latérales). Leur fermeture est provoquée par des ressorts appliquant les têtes de soupapes sur leur siège. Le Cucciolo représente une notable exception à la règle, car ses cames transmettent un mouvement de traction. La modification du point d'appui de la tringle sur chacun des culbuteurs, par rapport à la disposition habituelle, permet d'obtenir le même résultat qu'avec des tiges de poussée.

Le fonctionnement théorique du 4 temps est le suivant :

Au départ, les deux soupapes sont fermées.

Aspiration : le piston commence à descendre, provoquant une dépression à l'intérieur du cylindre. Au même moment, la soupape d'admission commence à s'ouvrir. La dépression attire dans le cylindre une charge de gaz frais venant du carburateur. Le piston parvient à sa position la plus basse, dite point mort bas (P.M.B. par abréviation). La soupape se ferme.

Compression : le piston remonte et comprime la charge gazeuse aspirée précédemment.

Explosion et détente : lorsque la compression atteint son degré maximum, c'est-à-dire lorsque le piston est à nouveau à sa position haute, l'étincelle électrique de la bougie en-

flamme le mélange, chassant avec violence le piston vers le bas.

Echappement : la masse des volants a emmagasiné une partie de la force de l'explosion et la restitue en fin de course, grâce à l'impulsion acquise, ce qui permet au piston de remonter après avoir franchi le point mort bas. A partir de ce moment, la seconde soupape s'ouvre, laissant passer les gaz brûlés qui sont évacués dans l'atmosphère.

Dès que le piston a franchi le point mort haut (P.M.H.) la soupape d'échappement se referme, la soupape d'admission commence à s'ouvrir et un nouveau cycle commence.

Ce processus est celui du cycle théorique. Dans la pratique, il en est tout différemment. Il y a lieu en effet de tenir compte :

a) De l'inertie propre des gaz frais qui les empêche de s'introduire dans le cylindre à la première sollicitation.

b) Du freinage produit par la faible section des tubulures qui retarde encore la marche des gaz, aussi bien pendant leur introduction que pendant leur évacuation.

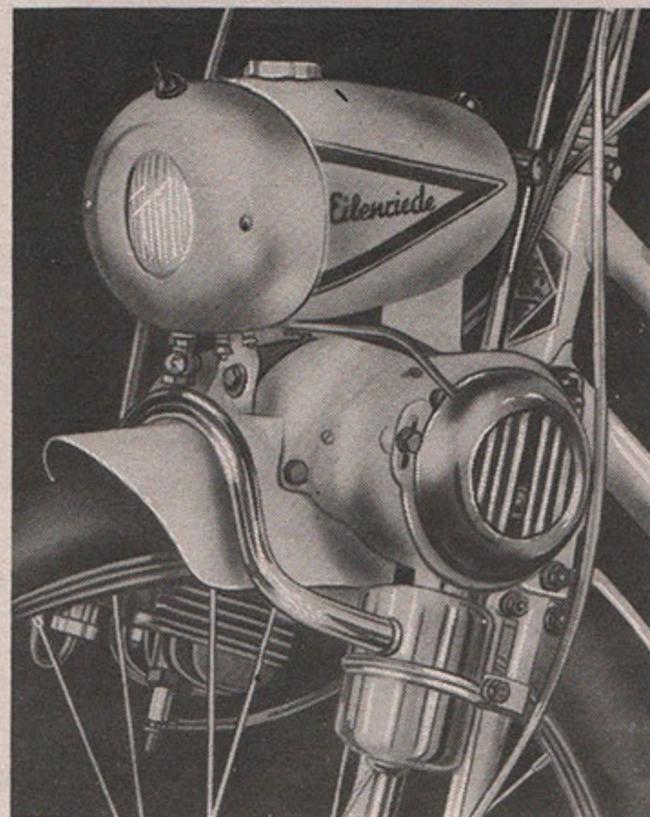
c) De l'inertie des soupapes et de leurs ressorts, qui gêne les mouvements d'ouverture et de fermeture.

d) Du fait que l'inflammation des gaz n'est pas instantanée, mais nécessite un certain laps de temps qui paraît infinitésimal... quand on oublie qu'un moteur de série tourne entre 4.000 et 5.500 t.-m. mais dont les répercussions sur la bonne marche du moteur sont très sensibles.

En conséquence, il faut tricher comme disent les mécanos, et affecter les temps du cycle théorique d'un décalage plus ou moins important qui permettra d'atténuer les effets des facteurs négatifs sus-exposés. Le cycle pratique s'établit alors comme suit :

Avance ouverture admission (A.O.A.) : la soupape d'admission s'ouvre un peu avant que le piston n'ait atteint le P.M.H. Nous en connaissons tout à l'heure la raison.

Retard fermeture admission (R.F.A.) : la soupape d'admission se ferme après que le piston a atteint le P.M.B. En effet, l'introduction des gaz est assez lente, et continue alors même que le piston a commencé sa remontée. Il en résulte qu'il est à peu près impossible d'obtenir un remplissage complet du cylindre, à moins de recourir à un appareil dit compresseur, introdui-



Le moteur auxiliaire allemand Eilenriede est un 4 temps à soupapes latérales.

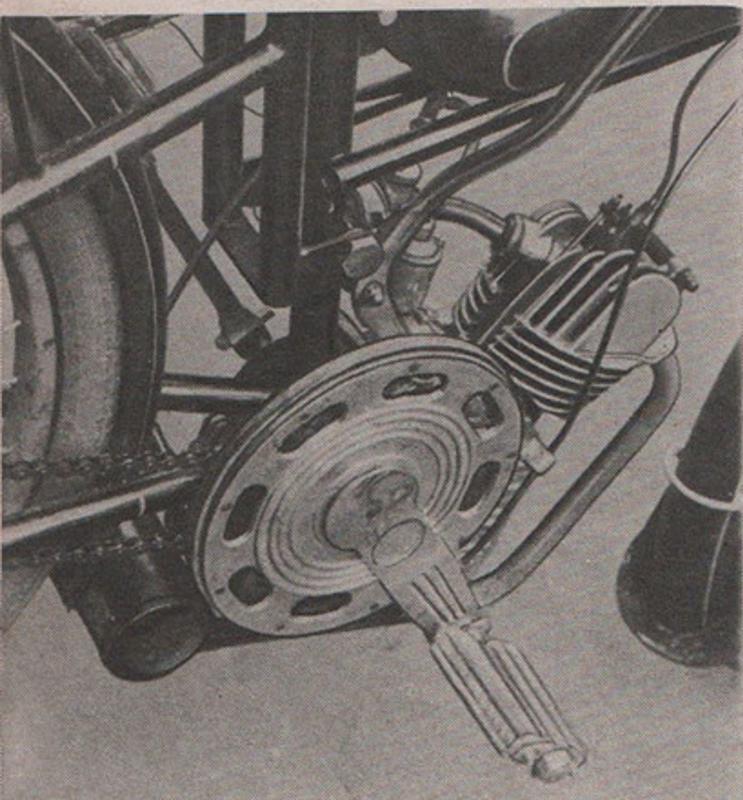
sant dans le moteur une charge de gaz préalablement comprimée.

Avance à l'allumage : l'explosion se propage à travers la masse gazeuse par ondes concentriques. Pour le rendement optimum, il importe que la combustion du mélange carburant soit terminée au moment où le piston atteint le P.M.H. C'est pourquoi l'étincelle jaillit quelques fractions de seconde avant ce dernier.

Avance ouverture échappement (A.O.E.) : la soupape d'échappement s'ouvre avant que le piston ait atteint le P.M.B. Ceci permet aux gaz d'échappement de s'évacuer en premier lieu par leur seule force vive et de diminuer la contrepression qui gênerait le piston dans sa remontée.

Retard fermeture échappement (R.F.E.) : de surcroît, la même soupape ne se ferme qu'après le franchissement du point mort. En voici la raison.

La circulation accélérée des gaz d'échappement dans leur tubulure crée une dépression qui occasionne à ce moment dans le haut du cylindre (à l'endroit dit « chambre de combustion ») une aspiration énergique. Comme à ce même moment, la soupape d'admission commence son ouverture, cette aspiration per-



Le 4 temps Cucciolo, fabriqué en France sous licence par Rocher.

- PMB - AOA - RFA - AOE - RFE PMH - PMB - AOA -

DEUX TEMPS - ZWEITAKT - DOS TIEMPOS - TWO STROKE

mettra de créer à l'extrême début du temps d'admission une succion énergique qui contribuera à attirer les gaz frais et à améliorer le remplissage du cylindre.

Les deux soupapes se trouvent donc ouvertes toutes deux, ce qu'on définit par le « croisement des temps ». En principe, plus un moteur doit tourner vite, et plus ce croisement est accentué. Sur un moteur de tourisme, on ne saurait impunément l'exagérer, car le ralenti et la marche aux faibles allures seraient alors très défectueux et s'accompagneraient de crachements continus par la prise d'air du carburateur.

LE DEUX TEMPS

Sur un deux temps, on ne relève la présence d'aucun organe mobile de distribution. La paroi du cylindre est percée d'orifices et de canaux établissant aux moments voulus la communication entre, d'une part, le carburateur et l'intérieur du carter-moteur (espace cylindrique compris au-dessous du piston où se meut le vilebrequin). Cet orifice est la lumière d'admission.

D'autre part, entre l'intérieur du carter moteur et l'intérieur du cylindre (espace compris au-dessus du piston qui est le seul utilisé sur le 4 temps). Il s'agit alors du canal (ou plutôt des canaux) de transfert.

Enfin, entre l'intérieur du cylindre et l'air libre, par la lumière d'échappement, qui débouche dans la pipe et la tubulure ad-hoc conduisant les gaz vers l'extérieur.

Voici comment fonctionne un moteur de ce type, en commençant par le départ.

1^{re} phase : montée du piston qui provoque au-dessous de lui une dépression, se manifestant également dans le carter-moteur. En montant, le piston débouche la lumière d'admission, par où s'engouffrent les gaz venant du carburateur.

2^e phase : descente du piston qui comprime légèrement les gaz contenus dans le carter. Au point mort bas, le piston débouche l'orifice de transfert. Les gaz aspirés dans le carter montent dans le haut du cylindre.

3^e phase : le piston remonte, comprimant les gaz introduits au-dessus de sa calotte et aspirant en même temps une nouvelle charge dans le carter moteur. C'est le premier temps

normal du cycle qui groupe les courses de compression et d'aspiration du cycle Beau de Rochas.

4^e phase : au P.M.H., l'explosion refoule le piston vers le bas. Arrivé à la fin de sa course, il débouche la lumière d'échappement et provoque simultanément l'évacuation des gaz brûlés et l'entrée dans le cylindre, par le transfert, des gaz frais aspirés dans le carter pendant la course précédente.

Par leur force vive, les gaz brûlés s'engouffrent dans l'échappement (premier orifice qui se présente à eux). Lorsque le transfert est débouché à son tour, les gaz frais sont

introduits, et leur apparition doit, en principe, contribuer à balayer les résidus des gaz brûlés. L'emplacement des canaux de transfert est d'ailleurs déterminé dans ce but avec beaucoup de précision. Néanmoins, il ne faut pas croire que ce balayage soit très énergique. En réalité, il reste toujours dans le cylindre plus ou moins de gaz carburés et il s'échappe par l'orifice d'évacuation une petite partie des gaz frais.

Après la remontée du piston, le cycle recommence à nouveau.

× × ×

Le principal avantage théorique du deux temps est d'assurer une explo-

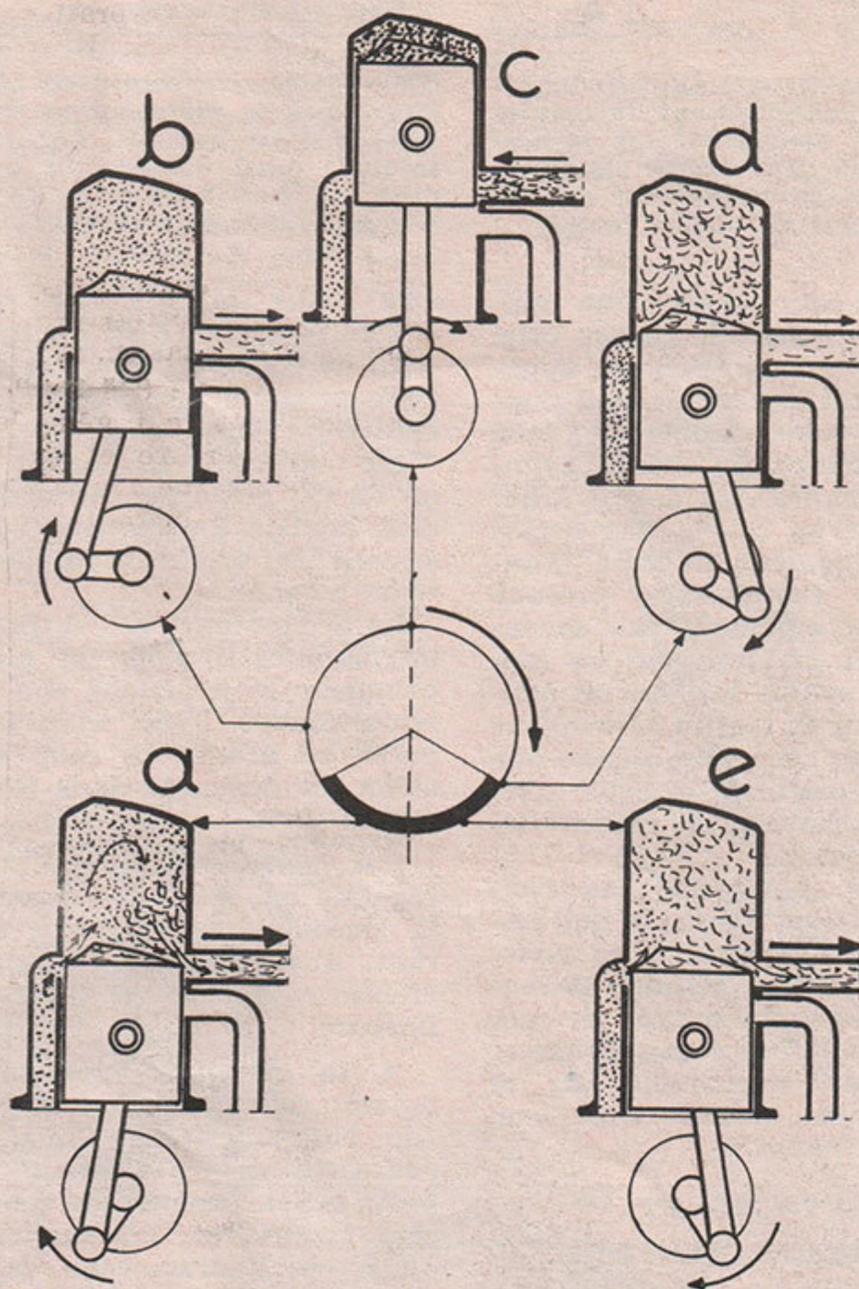
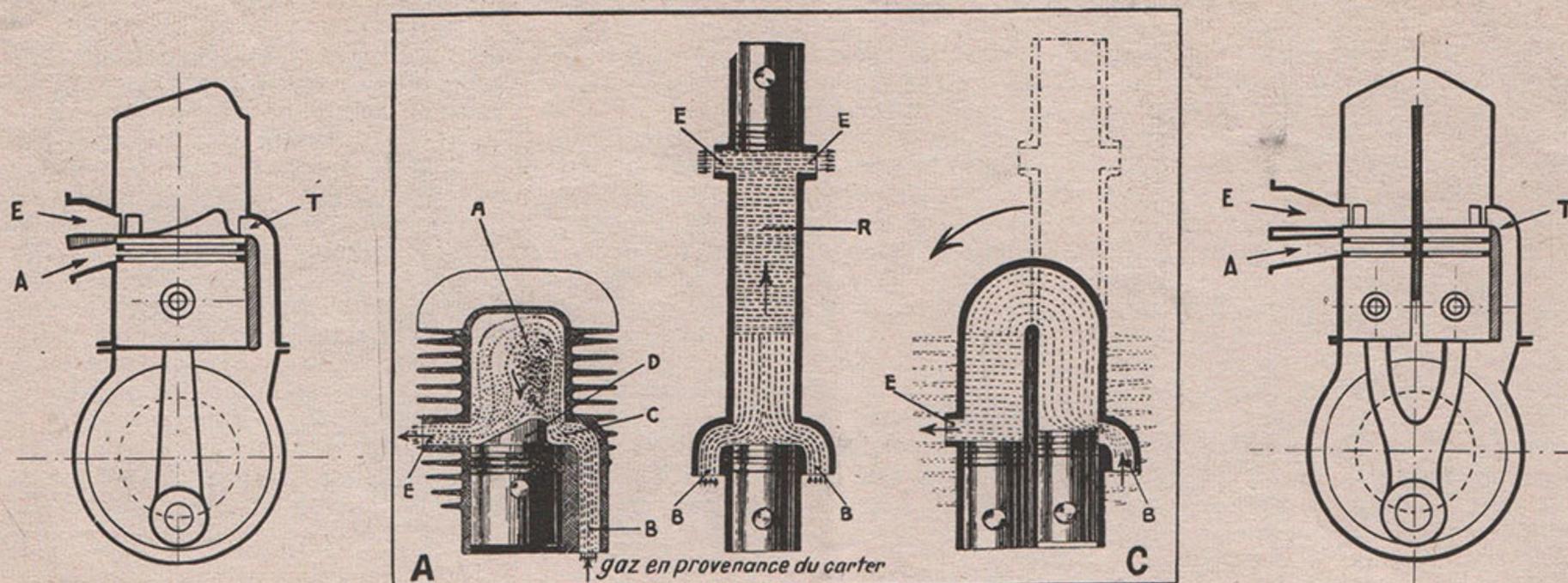


Schéma du fonctionnement d'un deux temps classique à déflecteur et balayage en retour. Les points espacés indiquent une dépression, les points rapprochés une pression et les petits traits les gaz brûlés. Dans le diagramme, l'arc supérieur correspond à la période d'admission dans le carter. A la partie inférieure, l'arc le plus long représente la période d'échappement qui encadre la période de transfert. Une telle distribution est dite symétrique.

NT - SIMPLICITE ET RENDEMENT - SIMPLICITE ET RENDEMENT



Le mauvais remplissage du cylindre en gaz frais et l'échappement incomplet des gaz brûlés demeurent les principaux défauts du deux temps classique. C'est pourquoi son rendement est inférieur à celui du quatre temps.

On a pensé remédier à ces défauts en imaginant un moteur à un cylindre et deux pistons opposés. Les gaz brûlés seraient ainsi balayés en « équicourant », c'est-à-dire qu'il existerait une seule direction du courant gazeux.

Ce système entraînant de grosses difficultés de réalisation, on a fait subir au cylindre une rotation de 180° et on a obtenu le moteur en U, à deux pistons et à chambre d'explosion commune.

sion à chaque tour, alors qu'un quatre temps ne donne une course utile que tous les deux tours. Donc, apparemment, un tel moteur devrait donner une puissance double de celle d'un quatre temps de même cylindrée. Nous sommes loin de cet idéal, principalement en raison des pertes de gaz frais signalés plus haut. D'autre part, un remplissage presque complet de la cylindrée est encore plus difficile à obtenir sur un moteur à carter pompe que sur un quatre temps. Dans la réalité, le meilleur des deux temps classiques donne une puissance comparable à celle d'un quatre temps culbuté de caractéristiques moyennes.

Les anglais n'utilisent pas l'expression de « deux temps » qui, entrée dans notre langage, n'en constitue pas moins un véritable barbarisme. Ils désignent ce type de moteur par l'appellation « two-stroke », (deux courses), exprimant par là qu'il donne une course utile sur deux.

AVANTAGES ET

INCONVENIENTS RESPECTIFS

Le moteur dit à deux temps est d'une remarquable simplicité : pas de cames, pas de soupapes, de tringles, de culbuteurs, ou de poussoirs. Il convient donc particulièrement aux machines populaires. Cependant, qu'on ne s'y méprenne pas. L'étude d'un moteur deux temps est infini-

ment plus délicate que celle d'un quatre temps, et c'est pourquoi beaucoup de constructeurs, plutôt que de l'entreprendre, préfèrent copier les caractéristiques internes de celui d'une marque rivale. Après la guerre de 39-40, bien des industriels français, anglais, américains et autres ne se sont pas privés de calquer les moteurs allemands.

Le deux temps a d'autres qualités intrinsèques : c'est un merveilleux grimpeur et il affiche une nervosité remarquable. Très endurant, il se prête au besoin au coup de collier qu'on lui demande dans les circonstances difficiles.

Par contre, son ralenti est moins régulier que celui du quatre temps. Il consomme un peu plus de carburant, à performances égales, et sa vitesse en pointe est légèrement inférieure.

A la suite d'études entreprises, notamment chez D.K.W., Triumph (de Nuremberg), Villiers, etc... et des travaux du Docteur Schnurle, beaucoup de ces défauts sont devenus tout théoriques. La suppression du déflecteur (écran venu de fonderie avec le dessus du piston) a permis d'augmenter les rapports volumétriques en usage sur les deux temps sans risque d'auto-allumage ou de cognement. Ensuite, la multiplication des canaux de transfert et leur disposition rationnelle assure un balayage interne du cylindre beaucoup

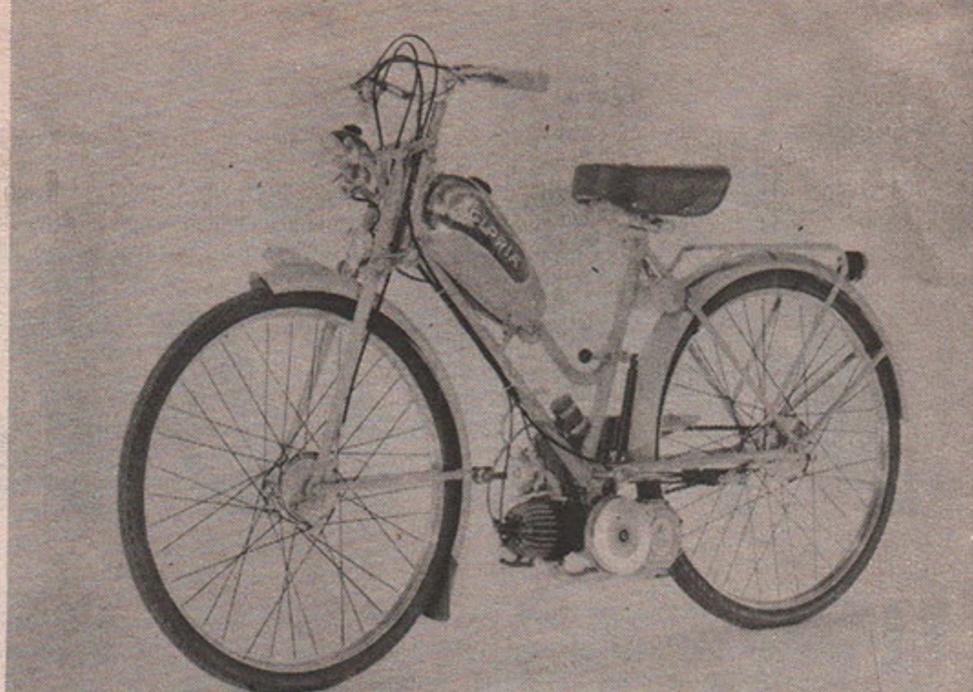
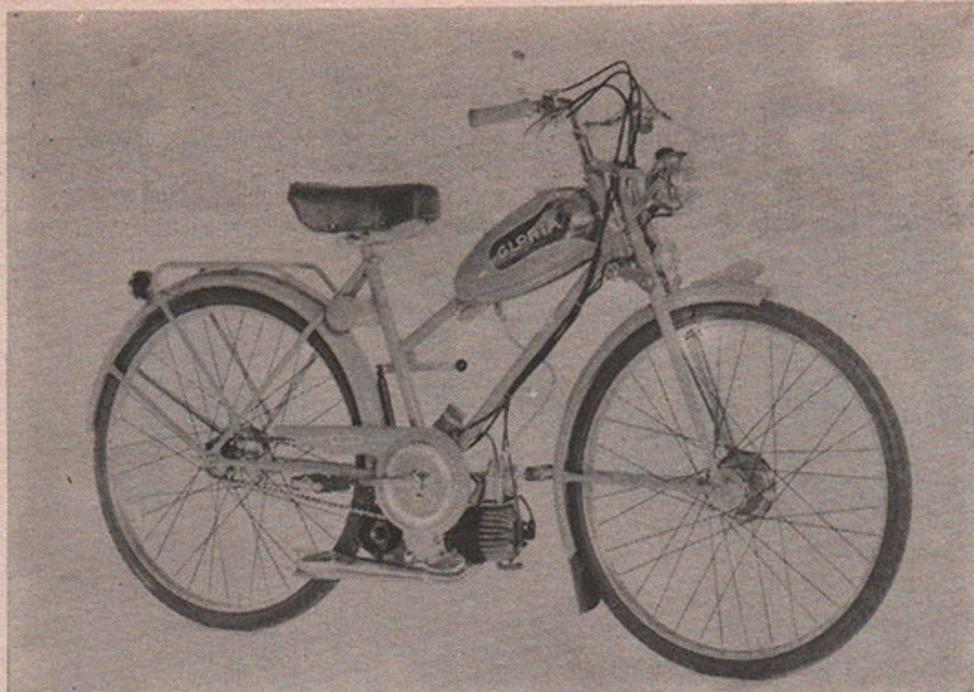
plus efficace qu'avec l'ancien système.

Les seuls défauts qui subsistent à l'heure actuelle sur les deux temps sont la nécessité de mélanger l'essence et l'huile, opération fastidieuse quand on est obligé de l'accomplir soi-même, et la malpropreté qui se manifeste à la moindre fuite ou au plus petit suintement de mélange. L'essence s'évapore, mais l'huile reste. On pourrait d'ailleurs y remédier par un graissage à pompe mécanique.

D'un autre côté, le reproche qu'on adressait jadis au petit quatre temps, c'est-à-dire sa fragilité relative, n'a plus de fondement aujourd'hui. Certains apprécient sa vitesse de pointe, sa propreté, son ralenti impeccable et le silence de son échappement. Il ne calamine presque pas et nécessite en conséquence des démontages moins fréquents. En revanche, son prix est sensiblement plus élevé que celui d'un deux temps de même puissance. Malgré tout, les amateurs de mécanique n'hésitent pas à lui faire confiance quand ils ne regardent pas à dépenser 10.000 francs de plus, et nous les comprenons parfaitement. Le deux temps reste idéal pour les B.M.A. populaires, mais les 50 cmc. 4 temps culbutés conviennent admirablement à l'élite des cyclomoteuristes et des amateurs de motos ultra légères.

CIBI

NT - SIMPLICITE ET RENDEMENT - SIMPLICITE ET RENDEMENT



LE CYCLOMOTEUR EN ITALIE

Les Etablissements Alfredo Focesi, de Milan, ont lancé sur le marché plusieurs modèles de cyclomoteurs tous équipés de leur moteur 2 temps à cylindre horizontal.

La cylindrée est de 48 cmc. ; alésage : 38 ; course : 42 mm. Puissance : 1,1 CV sur les modèles 4 et 4 bis, et 1,5 CV sur les modèles Sport et Gloria 3-M.

excessif puisque, à vide, elle pèse 46 kgs.

La consommation s'établit aux alentours de 1,5 litre aux 100 kms.

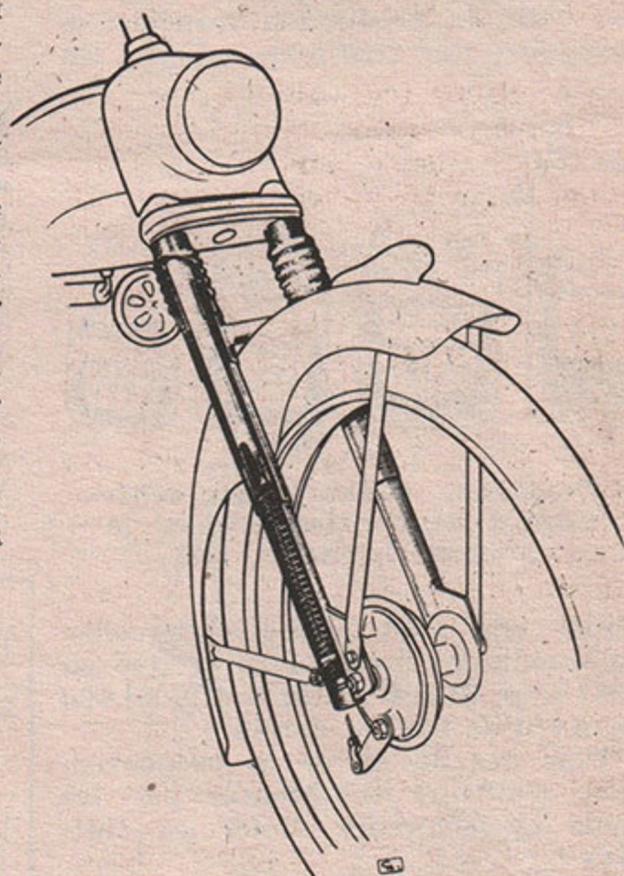
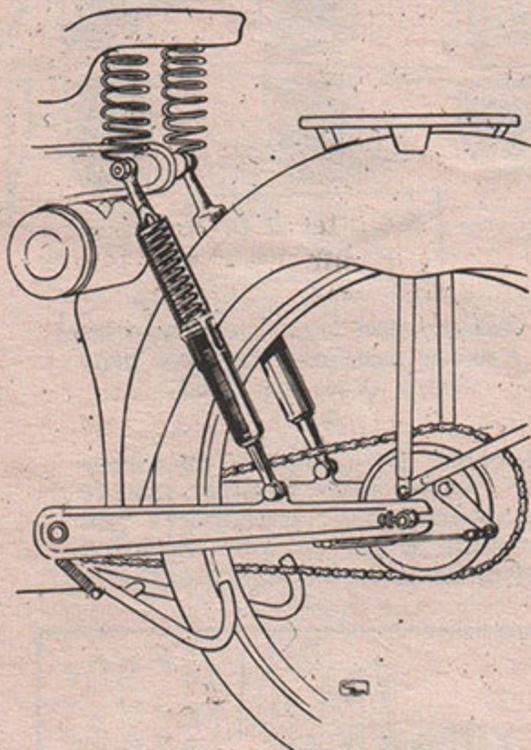
Les cyclomoteurs « Gloria » ne sont pas vendus en France.

Ce dernier modèle est particulièrement intéressant. Une transmission par chaîne a remplacé le galet existant sur les autres cyclomoteurs de la marque. Une boîte à trois vitesses, commandées au guidon, permet d'excellentes performances.

A l'avant, une fourche télescopique et à l'arrière une suspension oscillante assurent au cadre une élasticité parfaite, ce qui se traduit par un grand confort pour l'usager.

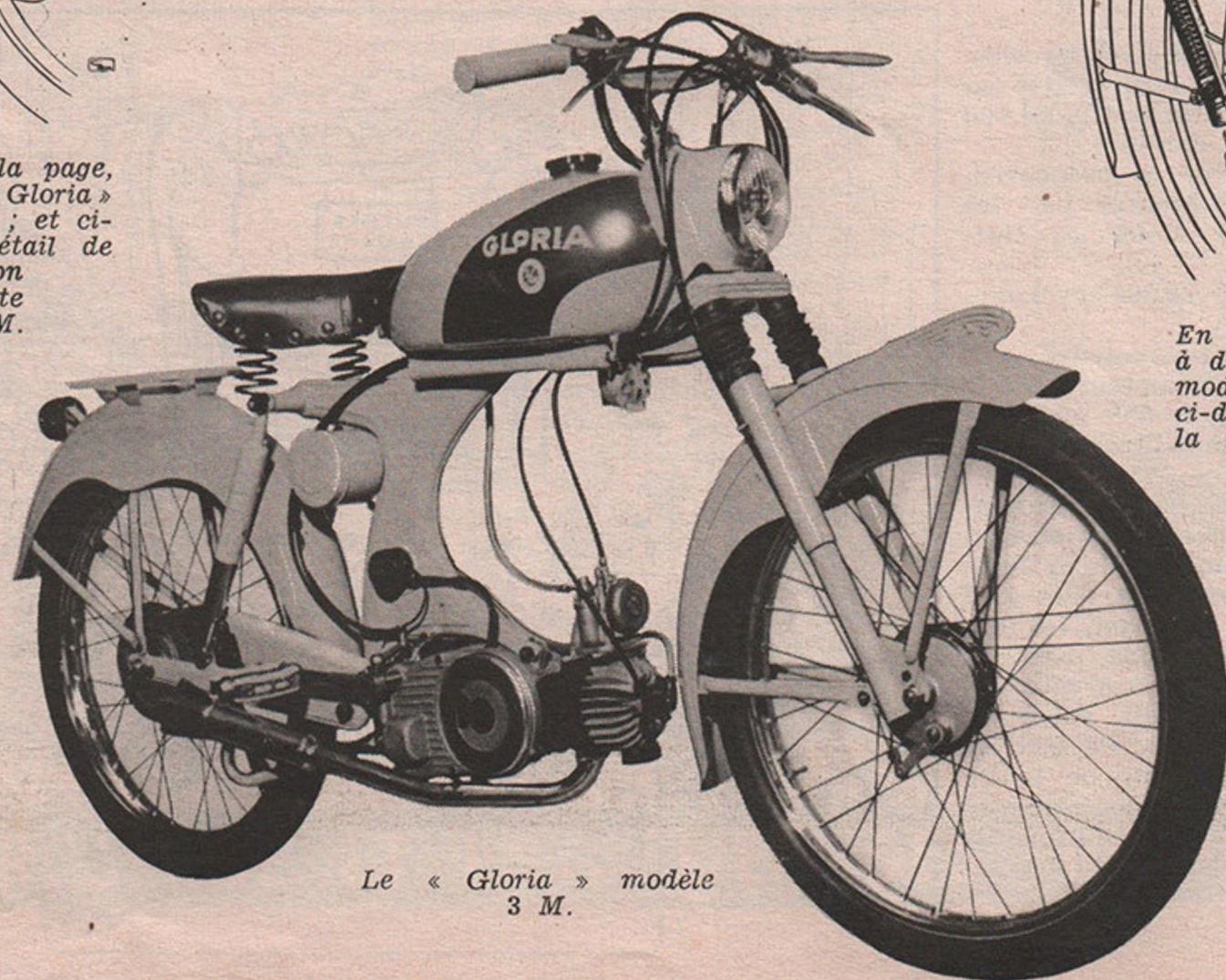
L'allumage et l'éclairage sont assurés par le volant magnétique sur lequel se trouve également branché un avertisseur.

Malgré son aspect « petite moto », la Gloria 3 M n'atteint pas un poids



En haut de la page, à gauche, le « Gloria » mod. 4 Lusso ; et ci-dessus, un détail de la suspension AR. oscillante du modèle 3 M.

En haut de la page, à droite, le « Gloria » mod. 4 bis Lusso ; et ci-dessus, un détail de la fourche télescopique du modèle 3 M.



Le « Gloria » modèle 3 M.

Motobisation

U N peut constater que la motobisation prend chaque jour plus d'ampleur en regardant seulement autour de soi dans la rue. Aux heures d'entrée et de sortie des ateliers et bureaux, le nombre d'employés et d'ouvriers utilisant le cyclomoteur comme moyen de locomotion est réellement impressionnant.

Si la simple observation n'était pas suffisante, les statistiques sont là pour nous prouver l'importance atteinte par la fabrication et les ventes de cycles motorisés. En ce qui concerne le motocycle en général, pendant le premier trimestre de l'année 1953, la production française a enregistré une très forte reprise. En

production nationale et l'industrie travaille à nouveau à plein rendement.

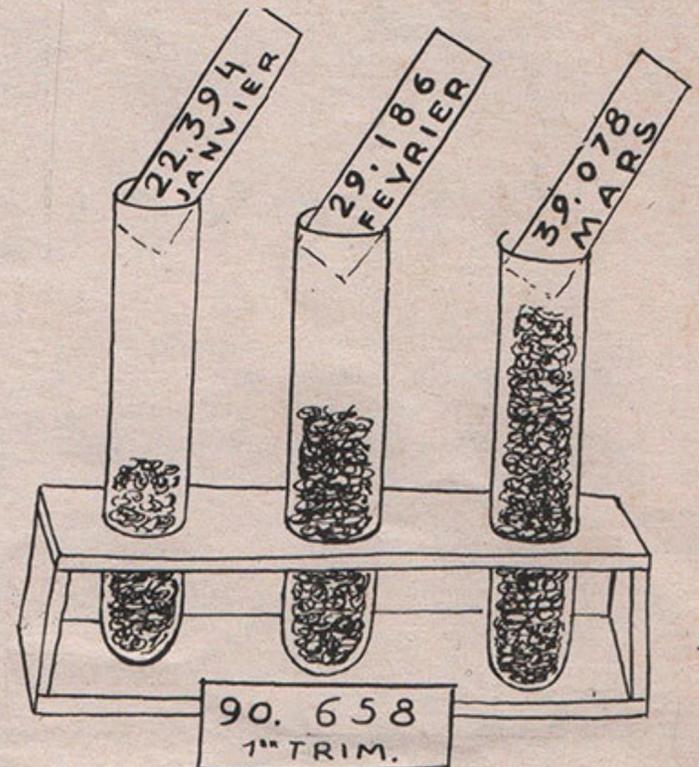
Les perspectives sont donc encourageantes car, pour ce premier trimestre, la production moyenne mensuelle a été de 30.219 unités contre une moyenne mensuelle de 31.800 unités pour toute l'année 1952 et de 23.928 unités en 1951.

Dans les autres branches du véhicule motorisé à deux roues, nous relevons les chiffres suivants (toujours pour le premier trimestre 1953) :

Vélocycleurs : 29.727 unités
 Scooters : 19.460 »
 Motocyclettes : 8.725 »

Du côté cycles, la situation est très difficile, mais elle paraît devoir s'améliorer du fait d'affaires traitées à l'exportation. Il n'existe pas, sur la production de cycles, de documentation officielle. On peut évaluer que la moyenne mensuelle fut en 1949 de 233.000 unités, en 1950, 125.000 et en 1951, 115.000.

Depuis, ces chiffres n'ont fait que décroître, sauf une légère reprise ces temps derniers, due, comme nous le disons plus haut, à des marchés conclus avec l'étranger.



La fabrication des cyclomoteurs en France pendant les trois premiers mois de 1953.

L'énorme diffusion du cyclomoteur finira par rendre inutile l'existence des transports en commun. C'est ce qu'a imaginé ci-dessous notre dessinateur.



Production comparée des véhicules à deux roues pendant le premier trimestre 1953.

Mars, elle s'est même rapprochée du maximum mensuel enregistré en 1952 avec 64.504 unités contre 64.990 en Avril de l'année dernière.

Plus des 60 % de la production sont d'ailleurs représentés par les seuls cyclomoteurs. Voici les chiffres :

1953 - Janvier : 22.394 cyclomoteurs.

Février : 29.186 cyclomoteurs.

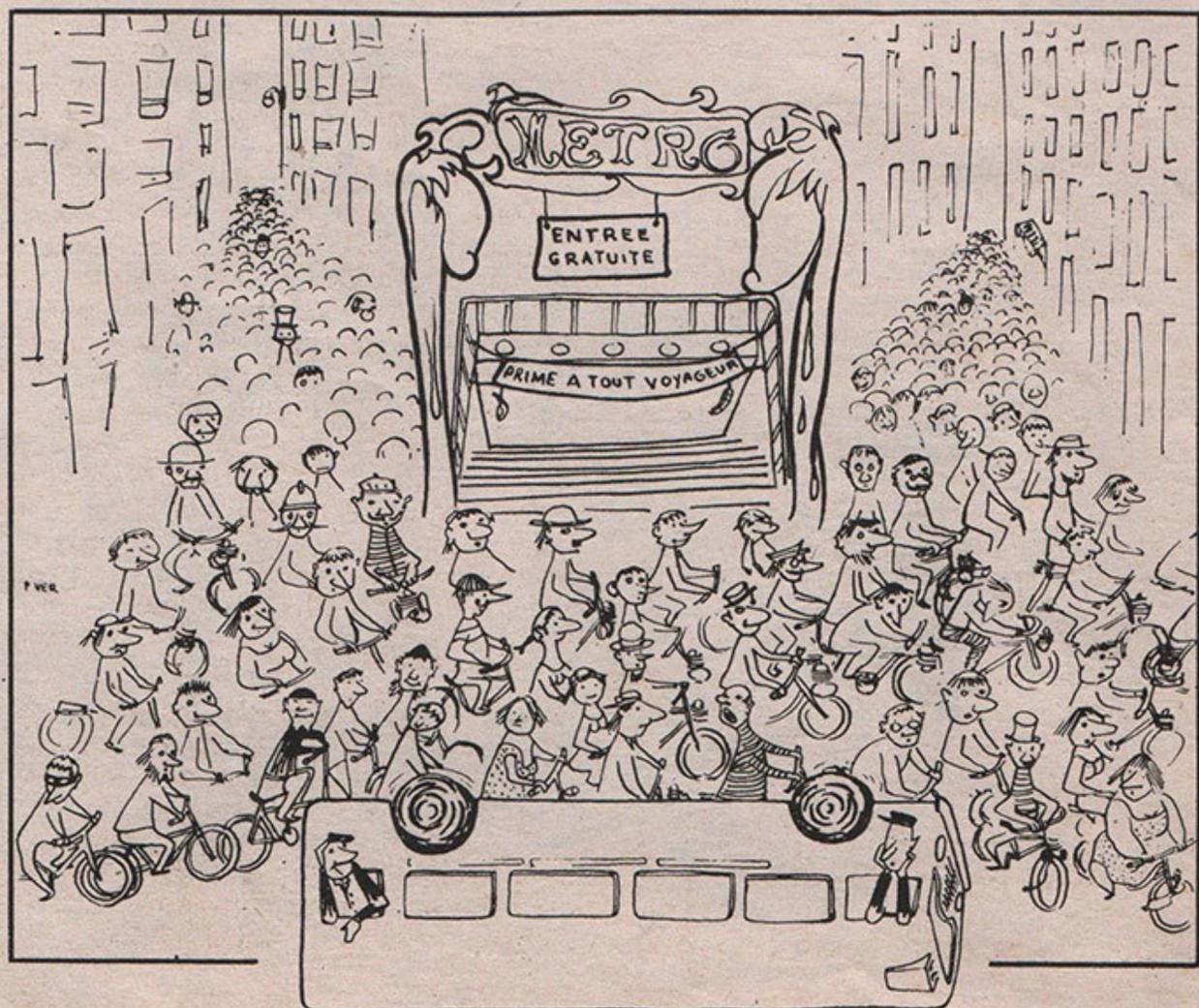
Mars : 39.078 cyclomoteurs.

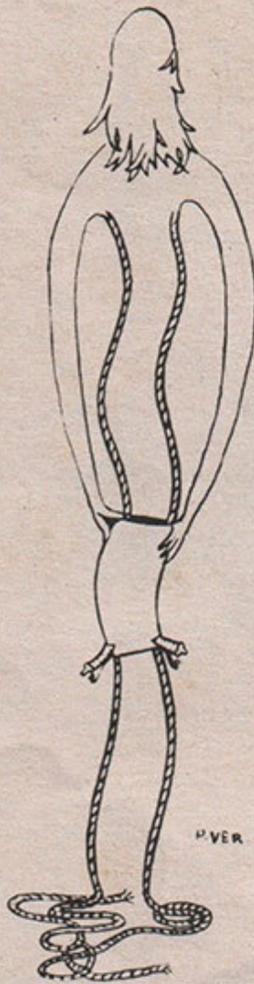
Soit un total de 90.658 cyclomoteurs pour le premier trimestre de l'année en cours.

Les exportations restent stationnaires, mais sont néanmoins au-dessus de la moyenne mensuelle de 1952.

Quant aux importations, elles sont absolument nulles. En effet, les statistiques que nous avons eues en mains mentionnaient qu'un seul cyclomoteur étranger était entré en France en Janvier 1953. En Février et Mars aucune machine de petite cylindrée n'a été importée.

Les nécessités du marché intérieur ne sont donc couvertes que par la





Sur un cyclomoteur les freins sont généralement commandés par des câbles sous gaines.



Evitez que vos câbles de commandes ne fassent des coudes brusques.

que ces derniers vibrent cela provient d'une mauvaise fixation du tambour ou de ce que la surface intérieure, où portent les segments, n'est plus lisse. S'ils broutent, c'est qu'il s'est formé un bourrelet sur les garnitures au bord d'attaque. Dans les deux cas, démontez et procédez à la réparation, c'est-à-dire faire rectifier l'intérieur des tambours et avec une râpe, faire disparaître le bourrelet. Tout reviendra en ordre.

Si vous avez des freins sur jante, vérifiez d'abord l'état de vos patins qui doivent être parfaits. Bien les faire porter sur la jante et non sur l'enveloppe qu'ils détérioreraient très vite. Rien n'est plus facile que de les changer, mais il faut avoir soin d'en acheter ayant un bon coefficient d'adhérence, il en existe dans le commerce. Vous savez comme moi que ces freins sont peu efficaces par temps de pluie. Ensuite veillez à ce qu'il n'y ait aucune trace d'huile ou de matière grasse sur vos jantes. Dans ce cas, il n'y aurait plus aucun freinage.

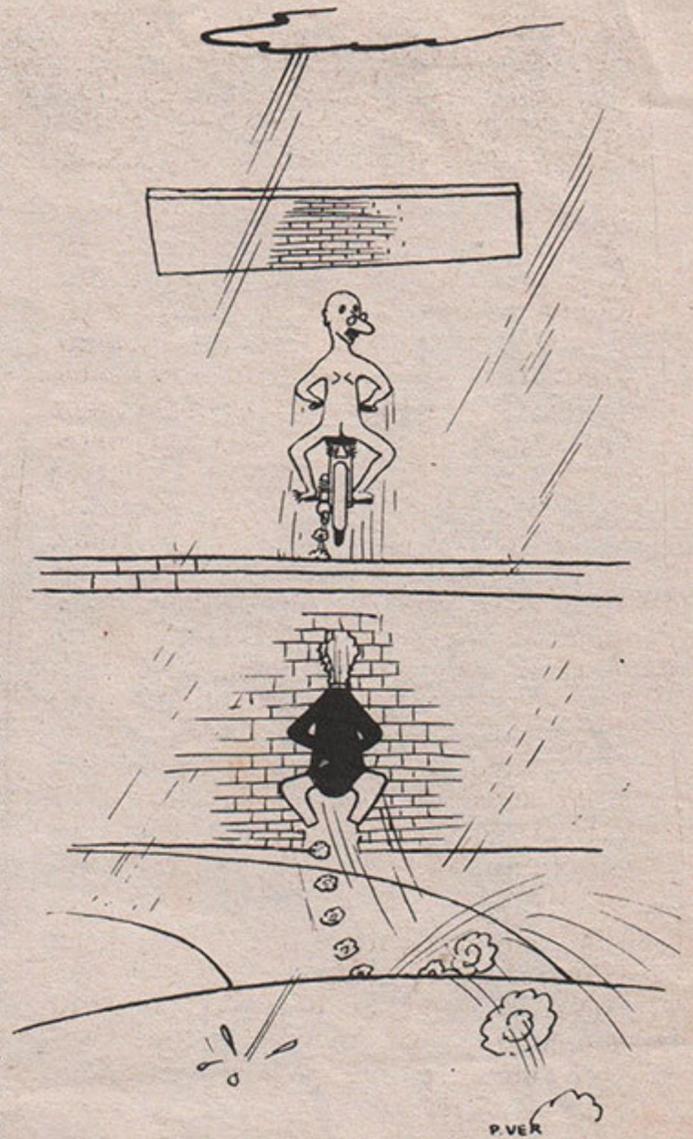
Pour les changer, enlevez le porte-patin, retenu généralement par un écrou. Avec un tournevis, en faisant levier du côté opposé à l'arrêt du patin, vous le faites sortir. Attention alors de ne pas perdre le boulon. Vous redressez les deux joues avec une pince. Vous introduisez alors le patin neuf qui doit entrer à frottement dur et enfin un léger coup de marteau sur les joues du porte-patin pour bien le maintenir et c'est tout, vous n'avez plus qu'à remettre en place.

Par la même occasion, vous vérifierez le ou les ressorts de rappel, et, en cas de ramolissement ou mauvais état, vous procéderez au remplacement. Pour obtenir un bon freinage, les deux patins doivent se trouver à égale distance de chaque côté de la jante, 1,5 mm à 2 mm, de manière à ce que la pression soit égale de chaque côté. Ce manquement diminuant le freinage et fatiguant la roue.

Pour régler vos freins, desserrez plus ou moins la vis creuse du barillet de frein et rebloquez le contre-écrou, ceci pour l'un ou l'autre système de frein. Effectuez ce réglage de manière à ce que votre poignée ait accompli une toute petite distance avant serrage. Il existe du reste des freins où ce réglage est très facile.

Encore une fois nous vous disons : attention à vos freins ! Il y va de votre vie et de celle des autres.

Louis GARNIER

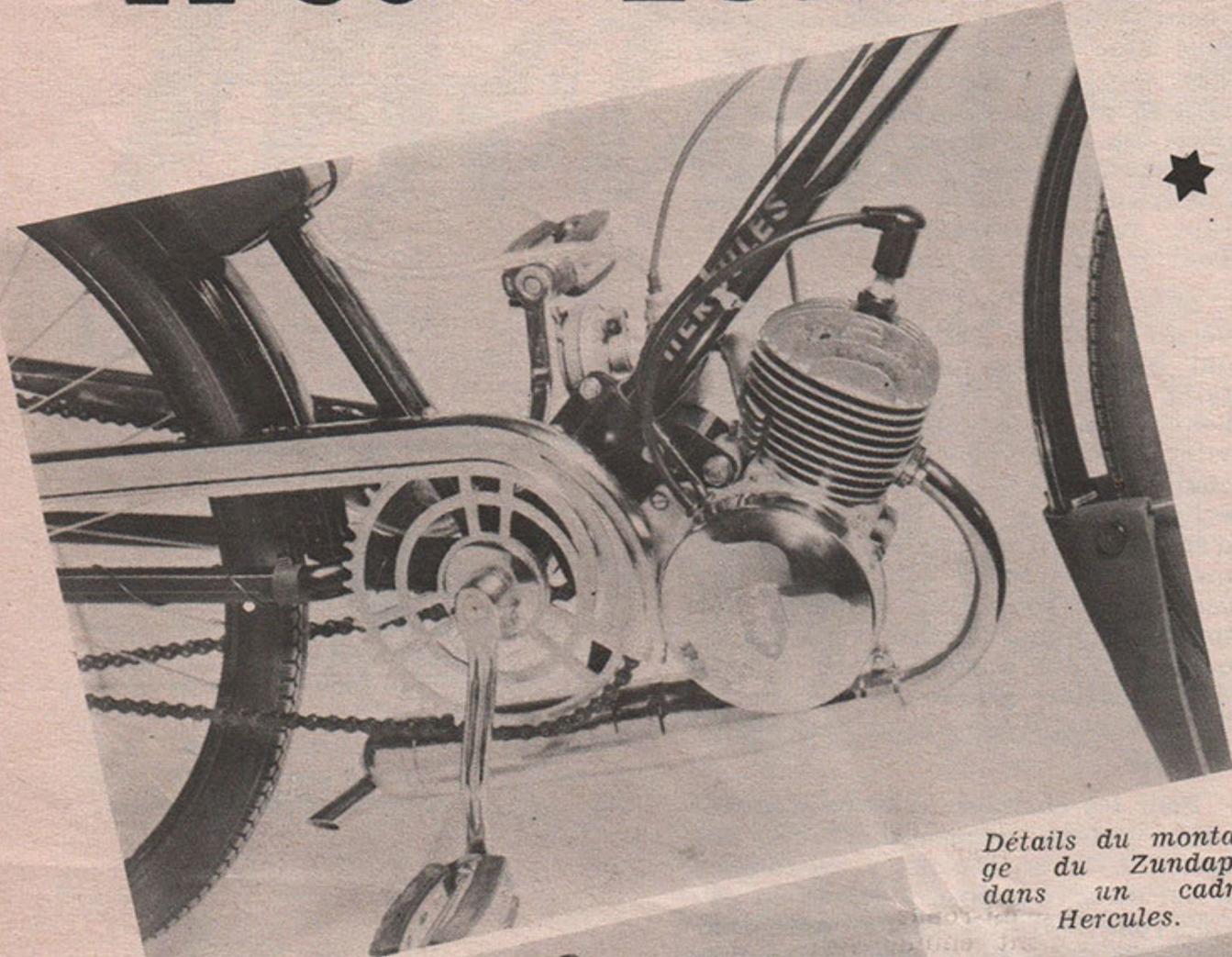


Attention ! Par temps de pluie, les freins sur la jante perdent de leur efficacité.

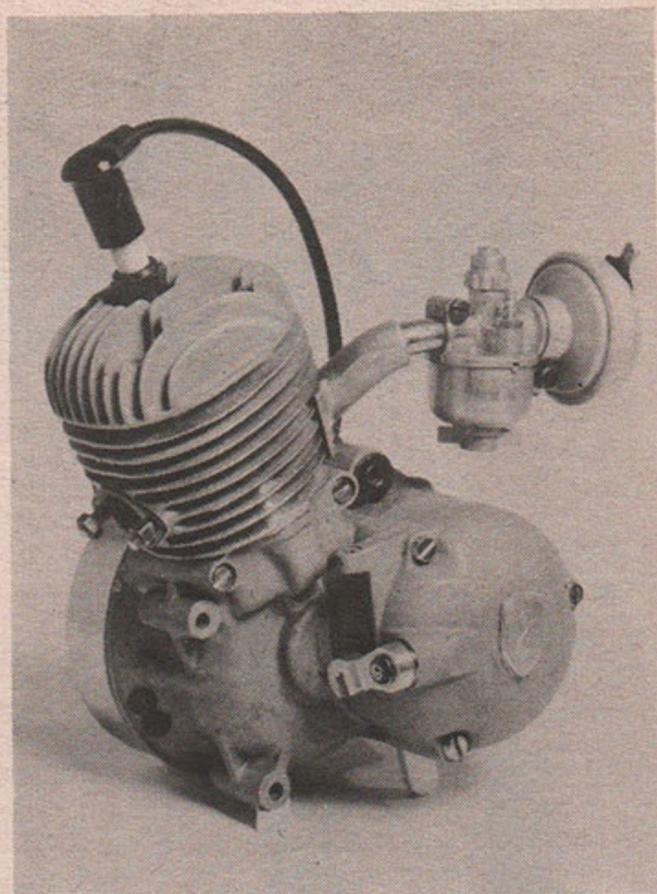


Un léger coup de marteau permet de faire entrer le patin dans le porte-patin.

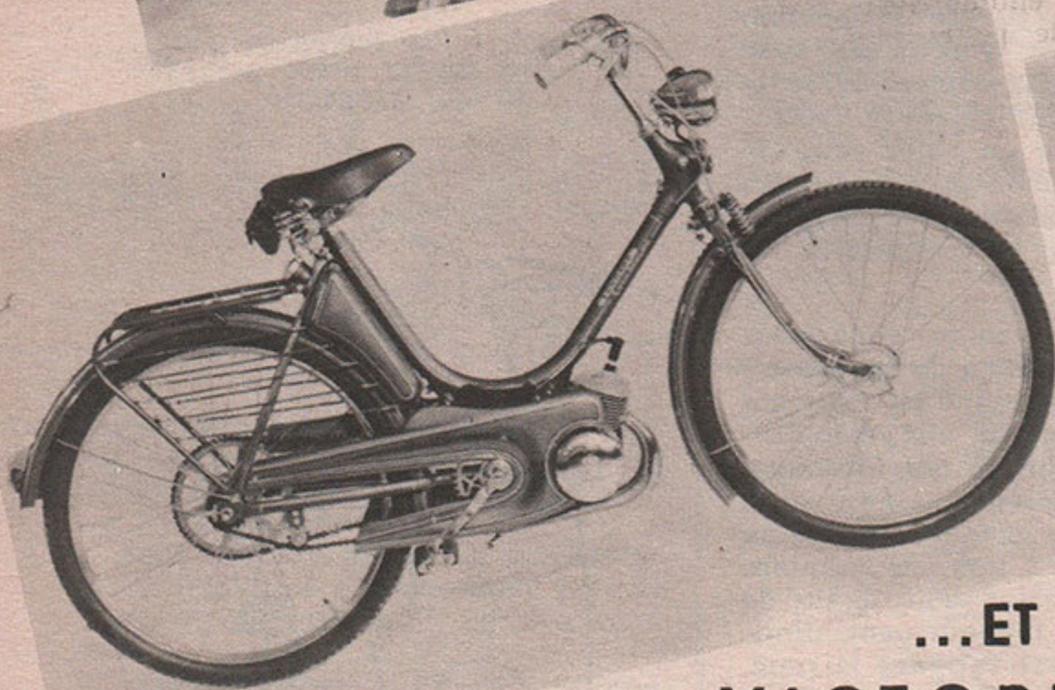
LE 50 cc ZUNDAPP



Détails du montage du Zundapp dans un cadre Hercules.

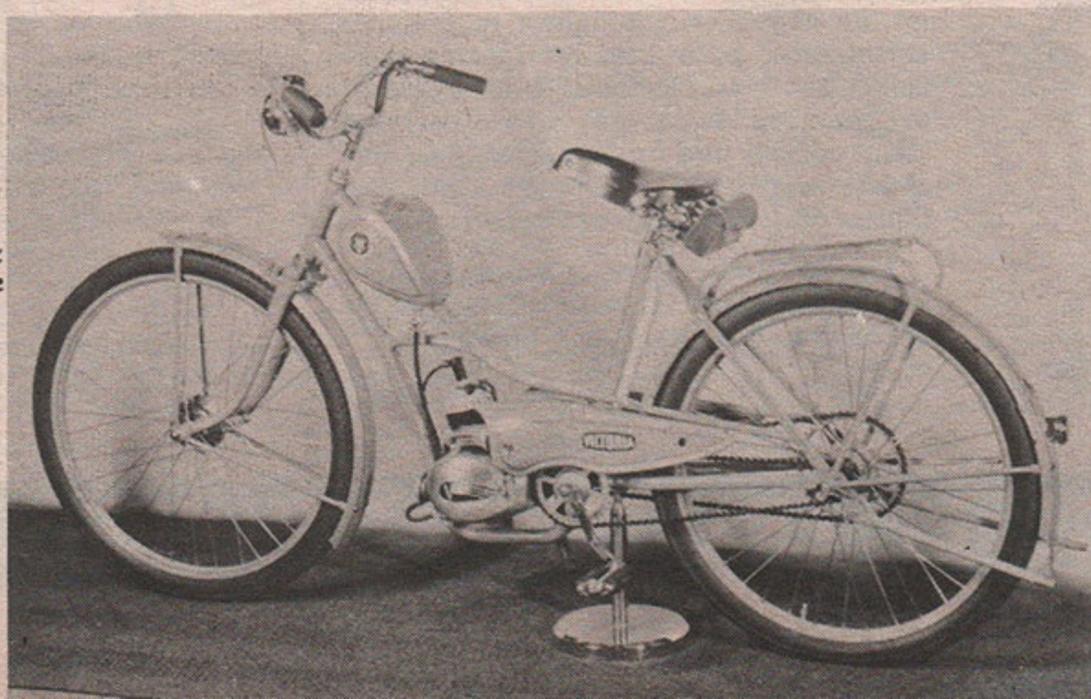


Le nouveau moteur 50 cmc. fabriqué par les usines Zundapp.



...ET LE VICTORIA

Ci-dessus, la « Combinette » ensemble cyclomoteur équipé du Zundapp. Remarquez la curieuse fourche élastique.



Le Zundapp est ici utilisé comme moteur auxiliaire. Transmission par courroie.



Ci-contre, le nouveau Victoria a le pédalier monté du côté gauche afin d'éviter que les deux chaînes se trouvent du même côté

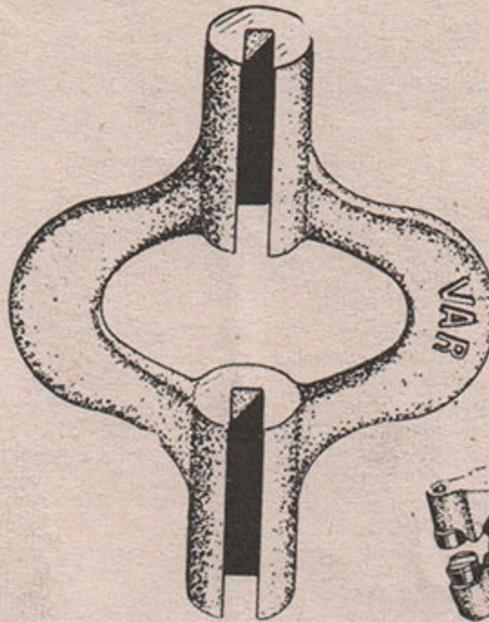
L'Outillage du Cyclomotoriste

(suite)

Pour en terminer avec la question de l'outillage de l'amateur, voyons ce qu'il peut faire lui-même au cas où une roue se trouve voilée ou si des rayons sont brisés.

Le rayonnage complet d'une roue n'est pas à la portée du premier venu. Si l'assemblage proprement dit n'offre pas de difficultés particulières surtout si l'autre roue peut servir de modèle, il n'en est pas de même pour la correction du voile et du saut. Le cyclomotoriste ne doit se préoccuper que du remplacement éventuel d'un ou plusieurs rayons cassés accidentellement. Une clef à rayons lui est donc nécessaire, ainsi qu'un bâti spécial où il pourra fixer la roue pour s'assurer qu'elle tourne bien rond, une fois la réparation terminée. On peut confectionner soi-même ce bâti avec trois planches et quatre équerres en fer plat assemblés par vis. Deux index permettront de localiser les points de la jante affectés par la déformation et de corriger progressivement celle-ci par resserrage ou desserrage des écrous de rayons.

Après la pose de ces derniers, il est indispensable d'affleurer très soigneusement la partie de tige filetée qui dépasse et dont le contact serait désastreux pour la chambre à air. Il existe des pinces spéciales, mais celles-ci ne se rencontrent guère que chez les vélocistes et dans les ateliers de montage. L'utilisateur se servira donc d'une petite pince coupante ordinaire et terminera l'opération à la lime, moyen module, de

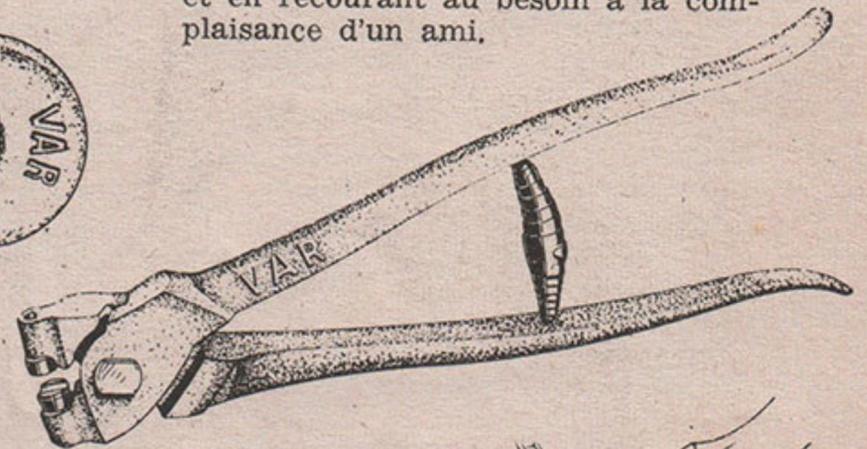


Une clé à rayons type « monteur ».

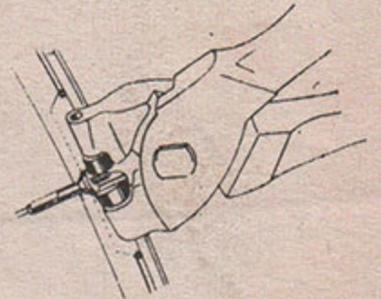
préférence demi-ronde. Cette lime sera solidement emmanchée, condition indispensable pour pouvoir limer bien à plat.

Comme ces outils sont d'un prix relativement abordable, on pourra également acheter deux autres limes, une assez fine et étroite et une bâtarde à dégrossir. La confection d'un collier dans du fer plat assez épais, peut s'avérer nécessaire un jour ou l'autre, et la grosse lime sera alors d'un grand secours au début de l'opération. En prévision de ce même travail, un burin et une scie à métaux pourront également prendre

place dans l'atelier. Toutefois, leur utilisation demande une certaine expérience. Celui qui n'a jamais eu l'occasion de s'en servir sera bien inspiré en économisant leur prix et en recourant au besoin à la complaisance d'un ami.



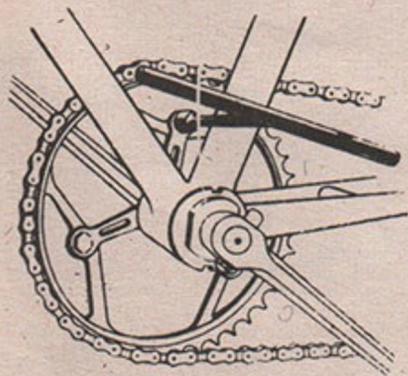
Ci-dessus et ci-contre, une pince coupe-rayons qui rabote sans laisser de bavures l'extrémité des rayons dépassant les écrous.



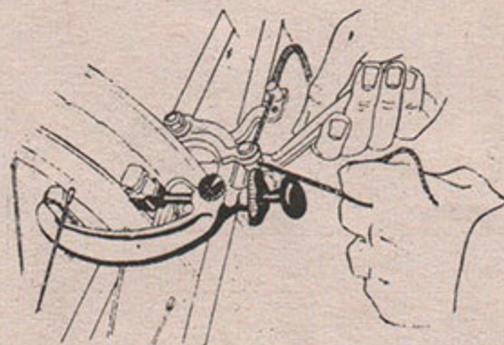
L'OUTILLAGE DU REPARATEUR DE B.M.A.

Laissons de côté les outils et le matériel qui figurent normalement et essentiellement dans l'atelier de tout vélociste ou motociste conscient et organisé.

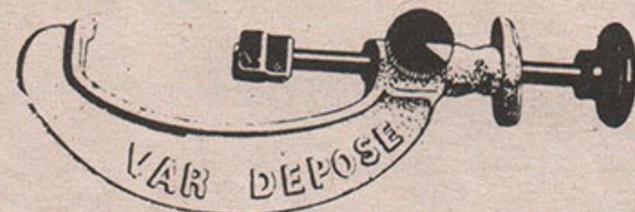
Cet équipement sera utilisé pour la réparation de la partie cycle des B.M.A. comme celle des vélos et des motos. Il en est ainsi pour les démonte roue-libre, chasse-clavettes, extracteurs de manivelle, outils des-



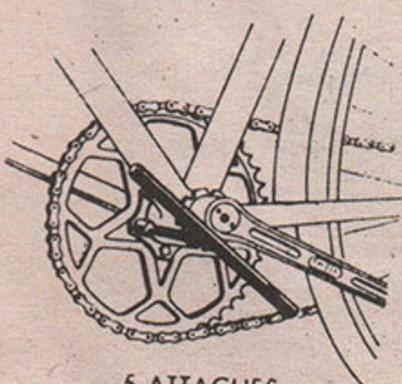
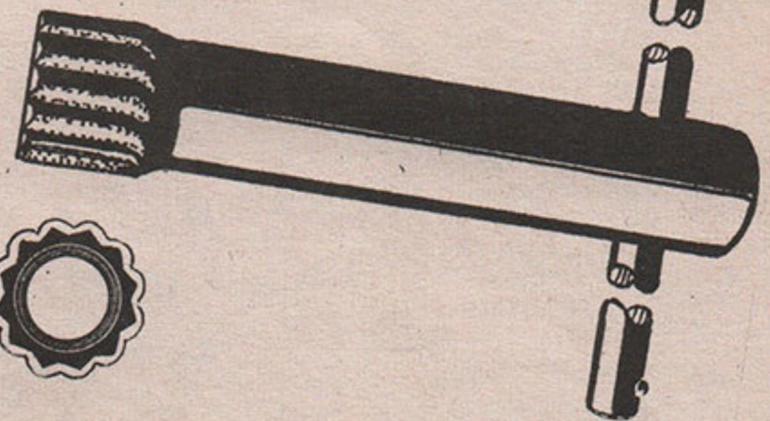
3 ATTACHES



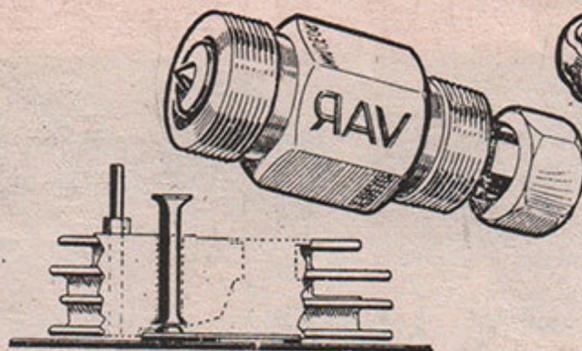
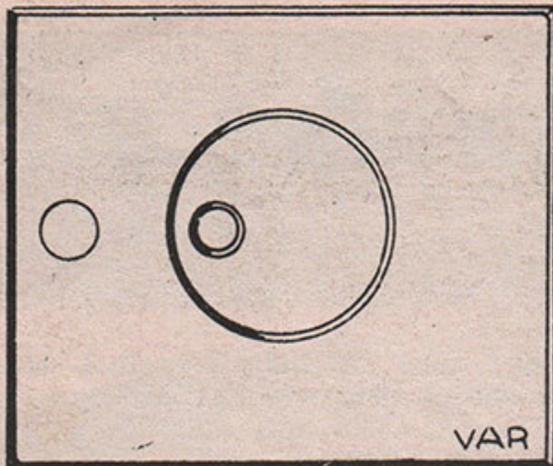
Ci-dessus, au centre et à droite, un serre-patins qui permet de régler bien et vite la tension du câble de frein. Et ci-contre, à gauche, une clé à tube pour visser ou dévisser les plateaux de pédaliers.



Ci-contre à droite, deux clés spéciales: une clé à bougie et à contre-écrou de galet pour Vélosolux et au-dessous, une clé pour volant magnétique de Mobylette.

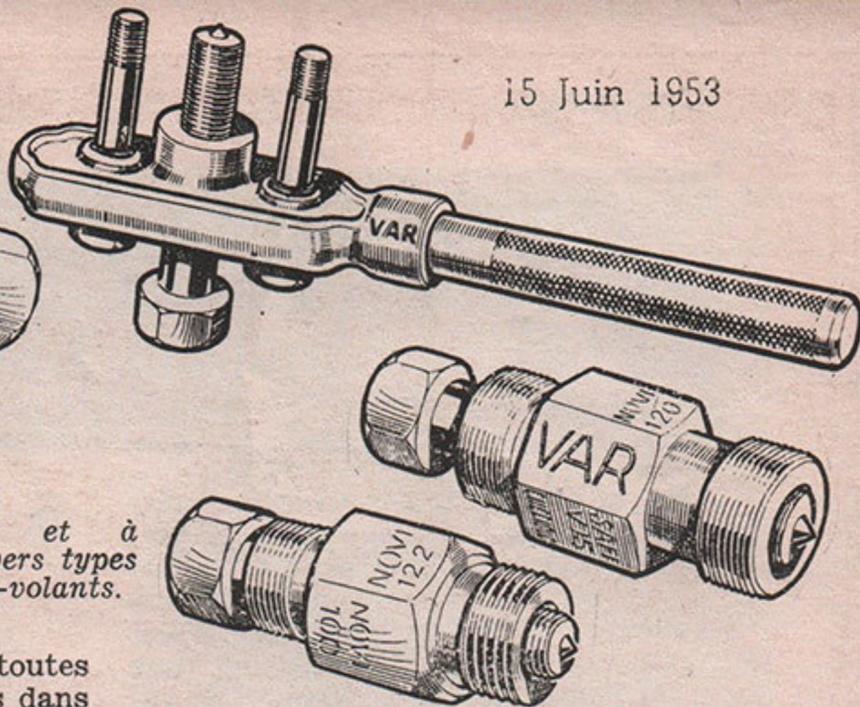


5 ATTACHES



A gauche, une plaque de réglage pour soupape de décompresseur de Vélosorex.

Ci-dessus, et à droite, divers types d'arrache-volants.



tinés au montage et au démontage des pédales, de la boîte de pédalier, de la direction, etc... Certains outils figurant dans la trousse ou au rate-lier de l'amateur se retrouveront également chez le spécialiste, mais sous une forme perfectionnée ou renforcée, tels les dérive-chaines, les clefs à rayons, etc... Par contre, quelques-uns sont d'un usage trop particulier ou trop peu courant pour le cyclomotoriste, alors que le réparateur en a un besoin constant et impérieux.

Citons, entre autres, un double-bloc permettant de serrer l'extrémité fileté des axes de roue dans un étau, sans risquer de détériorer le pas de vis. Celui-ci s'engage dans un double évidement qui ressemble un peu à la partie inférieure d'une filière. Il existe un modèle pour tous les axes filetés au pas de 100, d'un diamètre de 7 à 11 mm et un type pour les axes d'un diamètre de 9,5 mm au pas anglais, utilisé notamment sur de nombreux vélomoteurs d'avant 1939 (Peugeot par exemple).

C'est principalement pour le démontage et le remontage des moteurs que l'outillage spécial sera d'un grand secours à l'artisan. On ne saurait trop féliciter les fabricants de B.M.A. et de moteurs pour la création de stations service spécialisées dans l'entretien et la réparations de leurs productions. Grâce

à un agencement particulier, toutes les opérations y sont effectuées dans les meilleures conditions et dans les délais les plus brefs, ce que l'usager apprécie doublement.

Même en dehors de la création d'une station service, organisée avec la collaboration étroite de la marque qu'il représente, le professionnel a le plus grand intérêt à se munir d'outils permettant d'opérer sur la B.M.A. ou sur le propulseur avec le maximum de facilité et de rapidité. Les fabricants d'outillage ont prévu les principaux cas, et leurs différentes productions témoignent d'une remarquable ingéniosité.

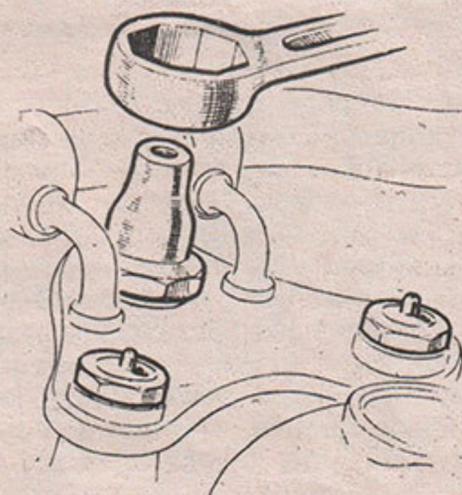
Pour le Vélosorex, il existe une clef mixte utilisable pour le serrage de la bougie comme pour la pose ou la dépose du galet. Il s'agit d'une clef à tube de 21 mm à 12 pans, à broche coulissante en acier au chrome molybdène. Une autre clef à tube de 9 mm. est commune pour le serrage des boulons de fixation de culasse et pour ceux maintenant les masses d'équilibrage sur le vilebrequin. Autre accessoire aussi simple que pratique : une petite plaque en duralumin maintenant la soupape de décompression à sa position ouverte, pendant qu'on procède à son montage ou à son réglage.

Pour l'ajustage des freins sur jante, un dispositif serre-patins à mise en place et blocage instantanés, laisse une entière liberté aux mains

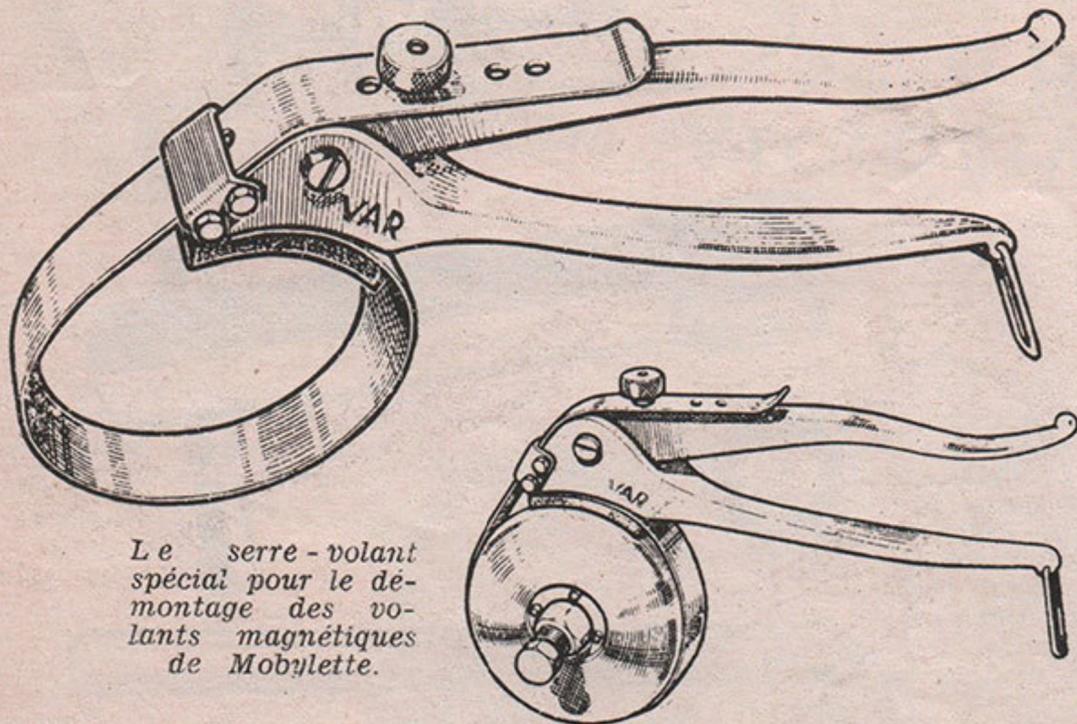
pour la pose et le réglage de tension du câble.

Le démontage de l'inducteur du volant magnétique peut être effectué en utilisant comme extracteur l'écrou de fixation du rotor sur son cône, mais lorsque le constructeur a pris soin de ménager dans ce but un filetage au centre du moyeu, il est bien préférable de se servir d'un arrache-volant.

Il est regrettable que les fabricants de volants magnétiques n'aient pu se mettre d'accord sur un système d'arrachage uniforme (même diamètre et même pas de vis). Aussi, les spécialistes ont dû créer des arrache-volants pour chacun des modèles des diverses marques (SAFI,



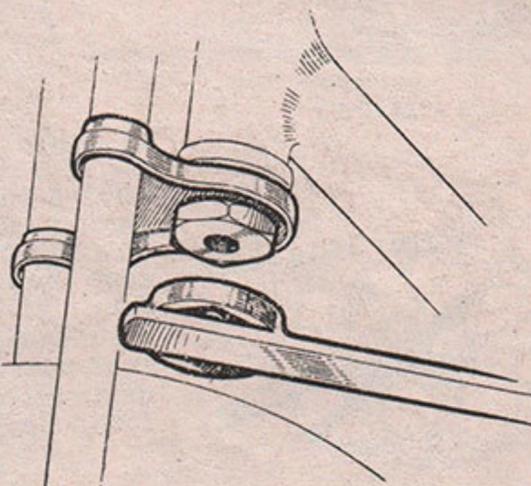
Une clé spéciale pour écrous de direction.

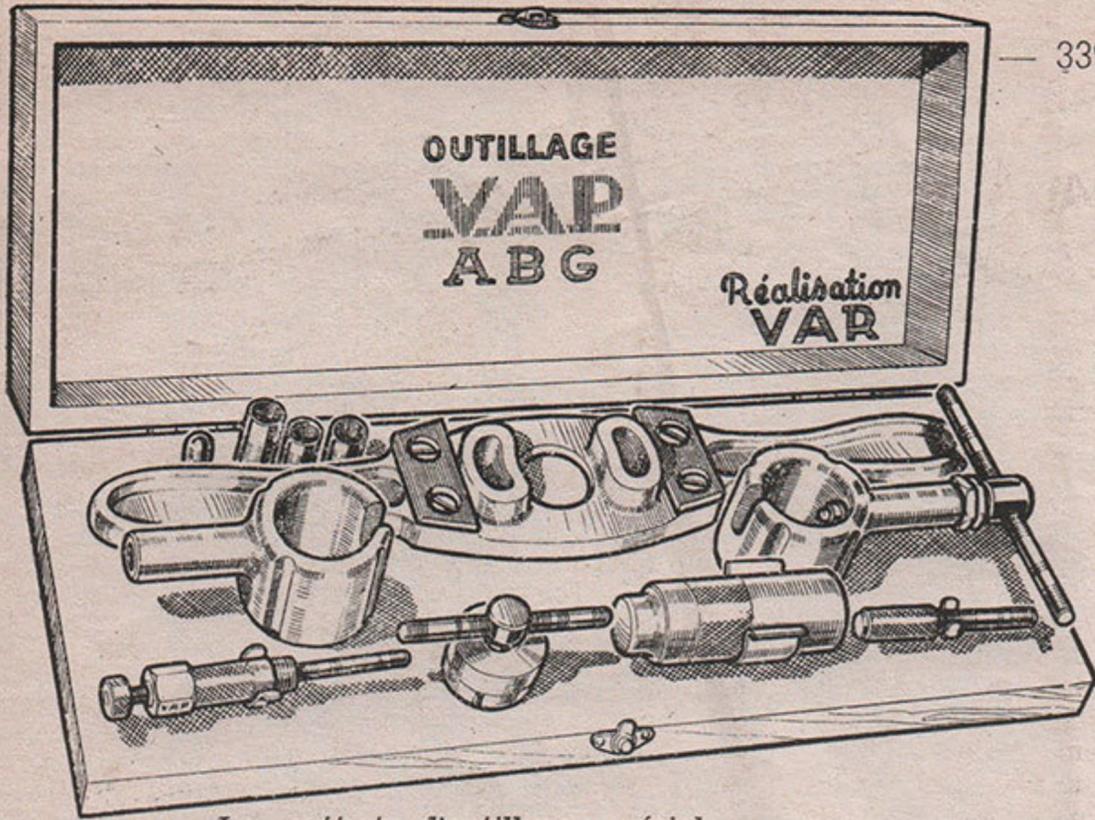


Le serre-volant spécial pour le démontage des volants magnétiques de Mobylette.



Ci-dessus, et à droite, une clé spéciale centrée pour le blocage de l'écrou inférieur de la douille de direction Mobylette.





Le coffret d'outillage spécial pour la réparation et l'entretien des moteurs Vap.

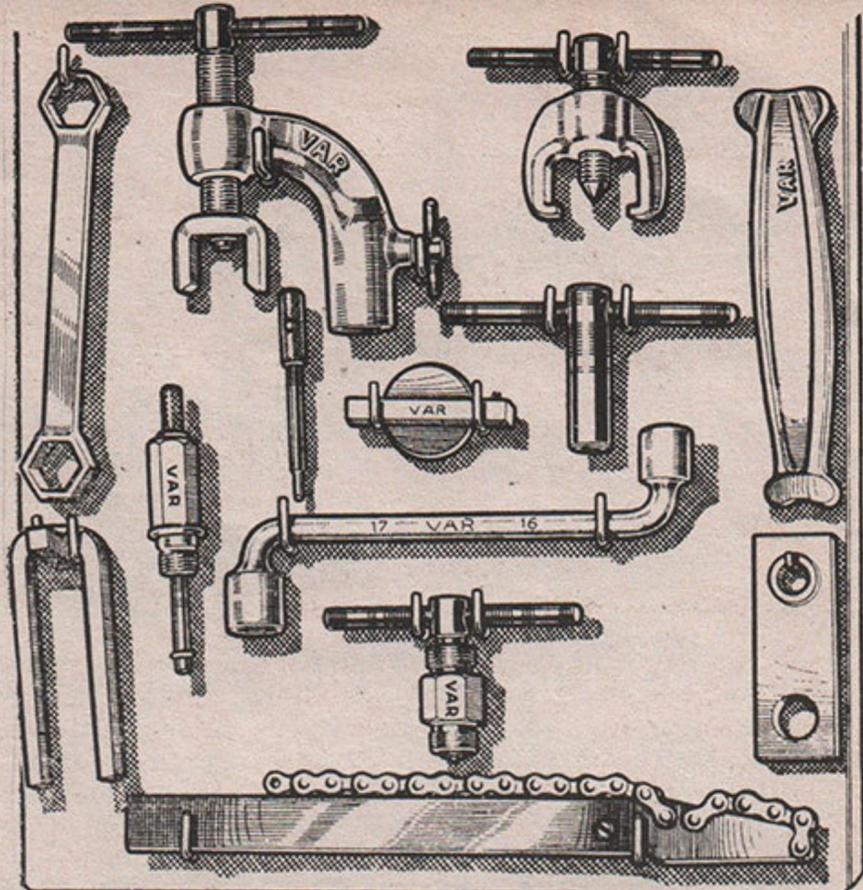
A.B.G., Dynex, Wagéor, Cucciolo, etc...). Au lieu d'un pas de vis central, concentrique par rapport au volant, un des modèles Noir comporte deux trous taraudés dans le portecame, de part et d'autre et à égale distance du centre. Certains extracteurs ont l'avantage d'être utilisables chacun pour deux types de volants différents, par simple retournement de la vis centrale d'extraction.

Maintenir le rotor du volant pendant l'arrachage n'est pas toujours aisé. Bloquer le moteur d'une façon ou d'une autre est tout à fait antimécanique et, pour peu que le cône témoigne d'une résistance opiniâtre, on risque même de décentrer le vilebrequin en agissant de la sorte. La seule solution rationnelle est l'emploi d'un serre-volant, outil comportant un ruban d'acier s'enroulant autour de la calotte, qu'un dispositif de serrage et de blocage permet de maintenir d'une seule main. Tout

risque de dérapage et de rayure du métal est rigoureusement exclu avec un appareil de bonne qualité.

Pour la Mobylette, il existe une clef à tube à extrémité amincie pour le blocage de l'écrou central de volant magnétique. La clef à œil 6 pans à téton de centrage est presque indispensable pour bloquer énergiquement l'écrou inférieur de la douille de direction sur le modèle luxe à fourche télescopique. La pince à ergots, présentée dans notre numéro antérieur, est nécessaire pour le blocage et le déblocage de l'écrou de fixation du tube d'échappement sur le cylindre comme d'ailleurs de tous les écrous similaires.

Le spécialiste de certains moteurs remarquera avec intérêt une panoplie d'outillage très complète, comprenant une clef à œil double de 21, une clef à tube contre-coudée de 16-17, un démonte-embayage, un chasse-goupille, un arrache-pignon, une clef de vilebrequin, une cale de vilebrequin, une pige et une cale pour le réglage de l'avance, un démonte-pignons, un arrache-volant,

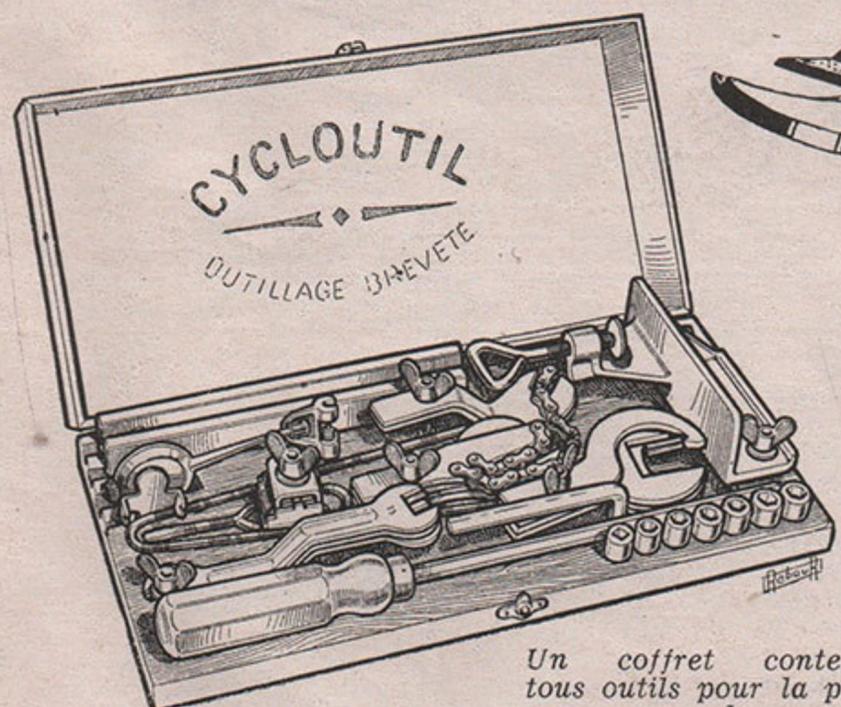


Une autre panoplie d'outillage spécial nécessaire aux professionnels.

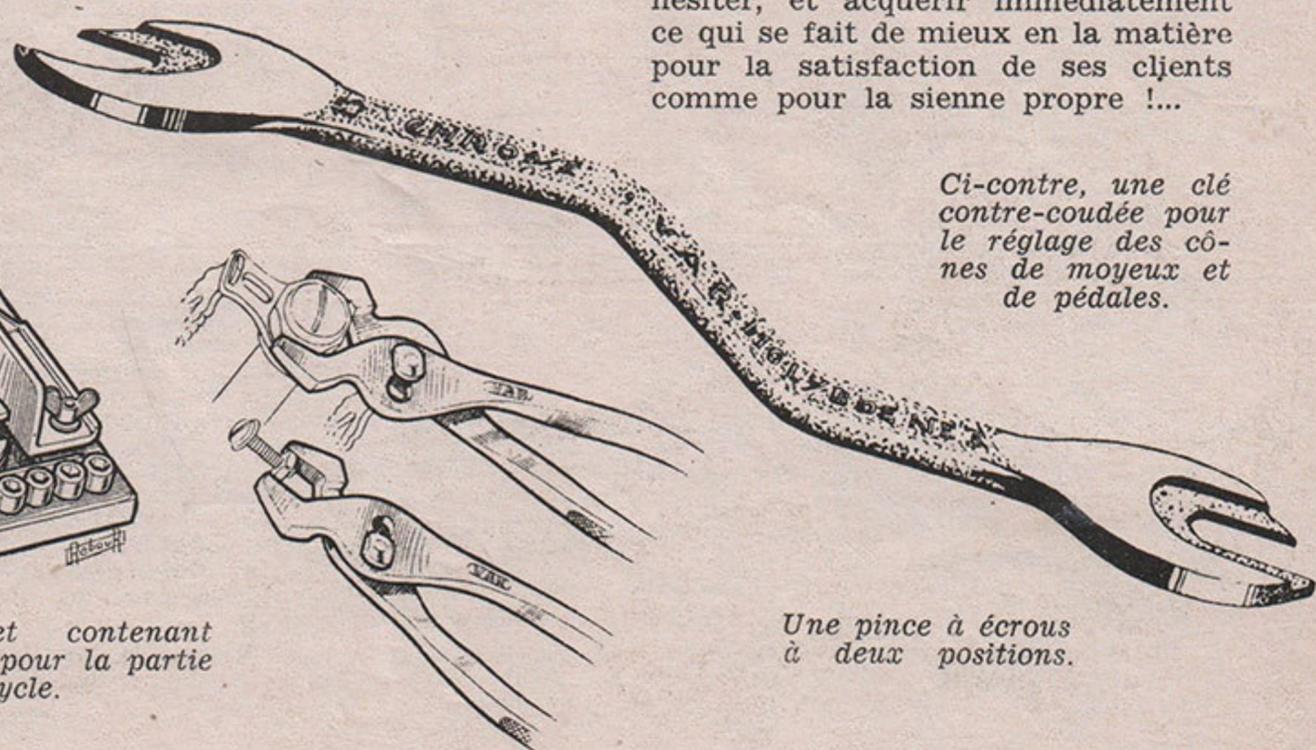
une cale d'embayage, une clef de volant.

A l'intention de l'agent Vap, il a été créé une trousse où figure un démonte-volant, deux boîtes à pistons (cote normale et réparation), trois embouts de roulements, un arrache-carter, une pige de réglage d'avance, un embout d'axe de piston, un guide d'axe de piston, un faux axe de piston et un montage de bague d'étanchéité.

Le prix de tous ces outils, pour la plupart en acier spécial à haute résistance, représente évidemment un petit capital, mais en considérant les heures de travail qu'ils permettent d'économiser, on s'aperçoit à l'usage que leur coût se trouve amorti très rapidement. De surcroît, l'emploi exclusif d'un matériel de bonne qualité élimine à peu près complètement les risques de détérioration des moteurs tout en inspirant la plus grande confiance à la clientèle. L'agent ne doit donc pas hésiter, et acquérir immédiatement ce qui se fait de mieux en la matière pour la satisfaction de ses clients comme pour la sienne propre !...



Un coffret contenant tous outils pour la partie cycle.



Ci-contre, une clé contre-coudée pour le réglage des cônes de moyeux et de pédales.

Une pince à écrous à deux positions.

Réalisations personnelles



Pour 35.000 francs
un lecteur Lillois
s'est fait son cyclomoteur



M. René Lasseaux posant avec le cyclomoteur qu'il a lui-même réalisé.

Monsieur René Lasseaux, de Lille, nous a adressé la lettre suivante :

« Ayant lu dans votre magazine les détails sur la réalisation d'un cyclomoteur construit par un amateur, je me permets de vous soumettre le cyclomoteur que j'ai réalisé moi-même.

Ne disposant pas d'un gros capital, j'ai donc acheté de l'occasion.

Je me suis procuré un cadre destiné à recevoir le moteur d'une certaine marque lequel se fixe par un petit berceau en tôle emboutie. Le tube qui va de la direction à la base du cadre était rompu.

De tout cela il fallait tirer un ensemble capable de recevoir un moteur Cucciolo T. 49.

J'ai donc scié le berceau de tôle et l'ai remplacé par un boîtier de pédalier, le tout renforcé et brasé. Quant au tube, je l'ai manchonné et soudé. J'ai trouvé, dans de bonnes conditions, une fourche « Souple » d'occasion, des roues de 600 x 50 en bon état, un guidon cyclomoteur, une selle, des garde-boue et différents accessoires.

Restait le moteur, après bien des recherches, pour la somme de 18.000 francs, je m'en procurais un dont le cylindre, les soupapes, le piston, les culbuteurs étaient morts.

Etant donné que ce moteur était un Cucciolo italien, pas question de trouver les pièces en France, sauf chez Rocher qui fabrique le T. 50 différent du T. 49. Ne pouvant plus reculer, je risquais le coup et achetais un cylindre français que je montais sur l'embase italienne, quelques petites modifications de la pipe d'admission et des tiges de culbuteurs et le tour était joué.

Je supprimais les pédales ce qui me permis de monter un frein au pied très efficace, un sélecteur et un petit pare-chocs ; le volant magnétique fut recouvert d'une casserole dont le manche fut enlevé et ce cache-volant est du plus bel effet. Il m'a coûté 200 frs.

Quand la machine fut peinte en noir avec des motifs vert pâle et que plus rien ne manqua, devant les compains moqueurs, je passais aux essais.

Dès les premiers tours du quartier j'eus tout de suite confiance, ça « donnait » et par la suite j'ai parcouru

nombre de kilomètres sans la moindre panne.

Ma machine tient bien la route, je me permets de rouler à 55, 60 kms à l'heure en lâchant le guidon. Quant aux reprises, elles sont terribles pour un 50 cmc. ; je consomme 1 l. 3/4 aux 100 kms.

Pendant les vacances j'ai parcouru des étapes de 200 kms sans m'arrêter et seul mon postérieur en souffrait.

En vous écrivant cette lettre je n'ai pas la prétention d'avoir inventer,

SUR DEUX ROUES AYEZ 2 FOIS PLUS DE PRUDENCE

...ET CES 2 ASSURANCES

C'est le slogan que viennent de lancer dans la Grande Presse les Cies d'Assurance de l'Entente.

Et d'ajouter : « 1° Pensez aux autres ; assurez votre responsabilité ».

« 2° Pensez à vous : Assurez-vous personnellement. Fragilement installé sur votre siège, sans aucune protection, vous risquez, plus qu'un automobiliste, l'accident grave, l'infirmité, le décès. Pour le prix de 3 cigarettes par jour, une assurance « individuelle » vous garantira jusqu'à concurrence d'un million ».

Et voilà les grands mots lâchés par les Cies elles-mêmes : elles insistent surtout pour que vous « pensiez à vous », ô cyclomotoristes. Elles sous-entendent les motocyclistes en général, mais ne pourraient pas faire remarquer aux compagnies d'assurances que les primes qu'elles demandent pour assurer les **DEGATS MATERIELS OU ACCIDENTS CORPORELS** que vous pourriez causer aux tiers sont un tantinet trop élevées. Les Cies reconnaissent elles-mêmes que le cyclomotoriste (ou le motocycliste) est surtout, lui, par rapport aux automobilistes, très vulnérable. C'est généralement lui qui prend. Alors nous pourrions proposer une solution qui pourrait donner satisfaction à tous les usagers, et les compagnies y retrouveraient leur compte.

La Cie, pour le montant de sa prime d'assurance, par exemple pour les scooters 125 cmc. et qui est de 8.712 fr. pour

mais j'ai tenu à vous prouver qu'un « petit bricoleur » pouvait sortir du beau travail, et certains constructeurs devraient quelquefois y penser en sortant des engins aux formes tourmentées, avec des moteurs anémiques. Qu'ils songent à leurs moyens et à ceux d'un modeste bricoleur !

L'ensemble me coûte 35.000 frs net. Qui dit mieux ?

LASSEAUX René
Lille (Nord)

Paris, devrait bien admettre que cette somme pourrait bien comprendre les « 3 cigarettes par jour », et en faire un cadeau au futur assuré, en lui garantissant cette « individuelle » qu'elle prône. Du coup, je suis persuadé qu'en ce qui nous concerne, notre Service des Assurances apporterait aux Cies les 3/4 et peut-être les 4/5 de nos lecteurs scootéristes qui actuellement roulent sans assurances. (Et sans compter les motocyclistes).

Je propose aux compagnies d'en faire l'essai pendant les 3 mois à venir : l'apport nouveau lui compensera largement la différence de prime, et les 3 cigarettes par jour.

Car si l'assuré, avec 3 cigarettes par jour, peut se garantir en cas d'accident (incapacité permanente ou décès) et laisser 1 million à ses ayants droits, doit payer pour une assurance contre les accidents et dégâts, que, lui, peut causer aux tiers, une prime qui dépasse amplement les 3 cigarettes par jour. Or ce risque coûte bien moins à la Cie d'Assurances que l'individuelle.

× × ×

DES PRIMES A CREDIT

Désireux de favoriser nos abonnés, nous pouvons leur faire des accords fractionnés du versement de leur prime d'assurance. Ils paieront ainsi une prime d'assurance, sans s'en apercevoir.

Nous écrire, Service des Assurances des Editions de Revues, 12, rue de Cléry (Joindre enveloppe adressée et timbrée, s.v.p.).

CYCLOMOTEUR ET VACANCES

Faisant suite à l'entrefilet publié dans le dernier numéro de « Cyclomoto », Monsieur Cambron, d'Aulnay-sous-Bois, nous écrit :

« Sous l'influence de votre appel concernant les photographies de vacances, je prends la liberté de vous adresser ci-inclus quelques souvenirs sur mes vacances de cyclomotoriste-campeur. En style pur « tout venant », j'ai couché sur le papier quelques impressions. Ces lignes touffues vous diront cependant, j'espère tout le plaisir que j'aurai, comme tant d'autres lecteurs, à suivre une rubrique dans votre revue relatant des anecdotes, des incidents de voyages à cyclomoteur.

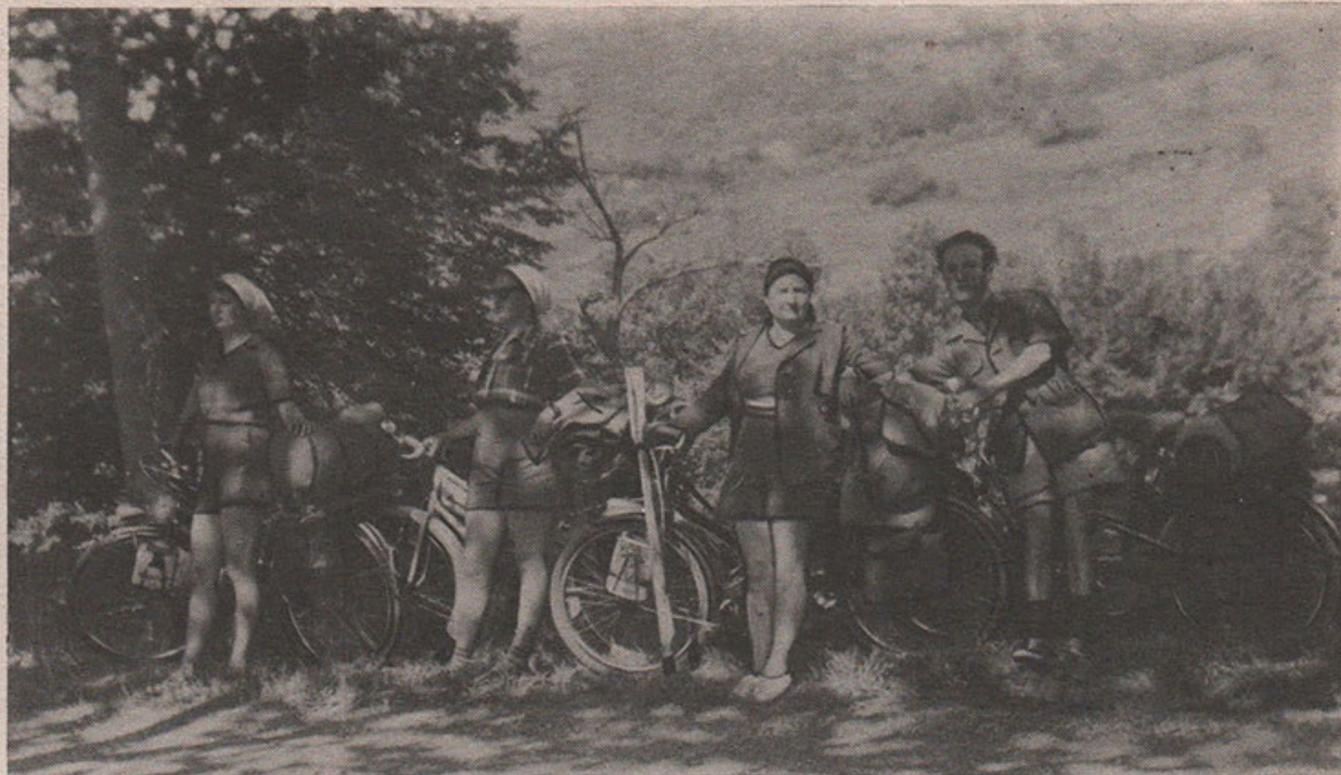
Enfin voici mon petit papier. A vous de juger s'il est digne d'être publié :

Amateur de grand air et ami de la nature, j'ai pratiqué la bicyclette et le tandem, de nombreuses années avant et après la dernière guerre. Je suis venu complètement au camping depuis 1950 après avoir goûté à ses joies avec des moyens modestes en 1937 et 1938.

Les revues de sport et plein air font ma joie par leur reportage vivant photographique et les relations de voyages ou de randonnées surtout quand celles-ci se rapportent à des paysages connus et traversés.

C'est donc avec une grande satisfaction que j'enregistre votre appel à des concours de lecteurs pour la publication de documents photographiques.

La revue se consacrant au cyclomoteur était nécessaire par le nombre d'adeptes que cet engin a rallié,



Près d'Alet-les-Bains, avant le départ pour une nouvelle étape.

aux merveilleuses satisfactions qu'il procure.

S'il est bon que cette revue soit bourrée de conseils de toutes sortes et qu'elle porte à la connaissance du lecteur toutes les nouveautés se rapportant au développement de son engin favori, il semble que la narration de voyages, étayée de photographies, captiverait au plus haut point l'amateur consommé de sorties touristiques pratiquant le cyclomoteur par les souvenirs que la narration peut lui faire revivre ; en même temps qu'elle attirerait de nouveaux adeptes par la connaissance qu'ils puiseraient des moyens mis à leur portée par les engins, dont jusqu'à présent ils ne connaissaient que l'existence et quelques caractéristiques.

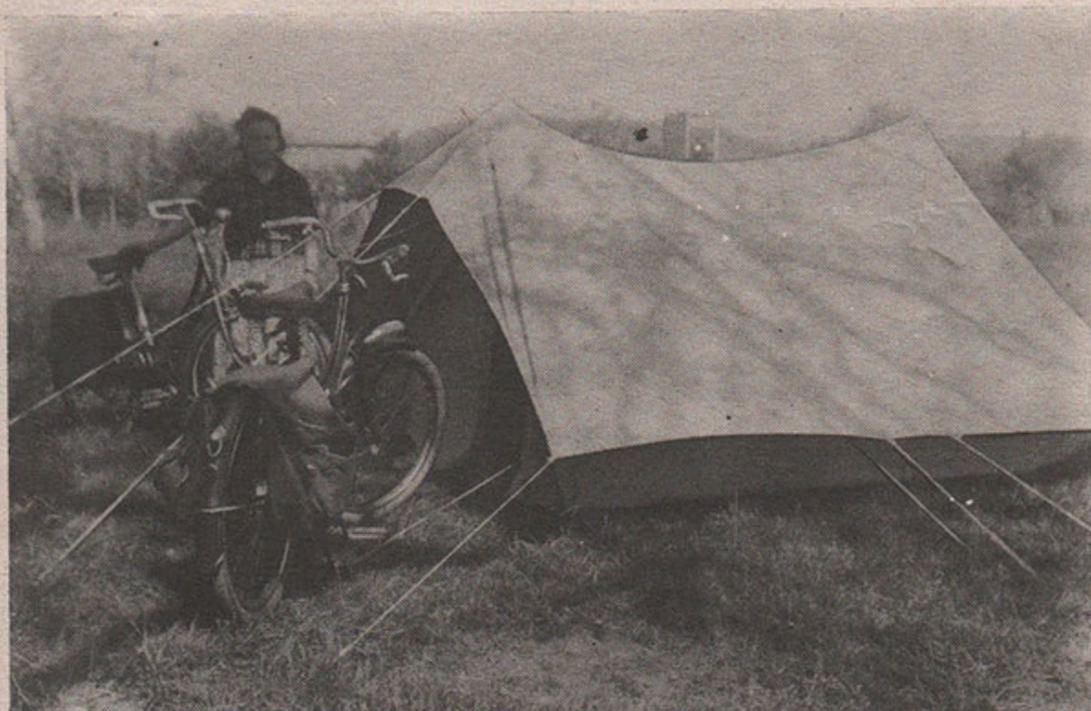
Je n'ai connu de meilleures vacances, n'ai savouré le bonheur de vivre, vu autant de paysages, accédé aussi facilement avec un minimum de difficultés dans certains coins tranquilles et n'ai vécu aussi complètement, à tous points de vue, les joies de la détente que, depuis que possesseur d'un cyclomoteur, je pratique à nouveau le camping en groupe de 3 ou 4 cyclomotoristes.

L'amateur cyclomotoriste, souvent profane en mécanique, sera plus sensible et intéressé aux conseils ou aux exposés théoriques que comporte votre revue, s'il retrouve dans chacun de ses numéros un récit attrayant qui l'entretiendra de ce que d'autres « amateurs » ont réalisé en pratique avec leur engin. Les performances mécaniques l'intéressent, certes, mais tout amateur de sorties touristiques n'éprouve pas forcément le besoin de soumettre son engin à l'épreuve « maximum ».

Si, personnellement, j'ai accompli en 1951 et en 1952 de merveilleuses randonnées en cyclomoteur, je n'ai pu, muni d'un mauvais appareil, que rapporter à mon grand désappointement, de mauvais souvenirs photographiques dont les deux exemples joints sont les moins pitoyables.

On ne peut pourtant pas passer d'aussi belles vacances sans en conserver de traces plus matérielles que les souvenirs et j'ai pris mes précautions pour que 1953 ne m'apporte pas de déception de ce côté.

J'espère que d'autres lecteurs auront d'ici là répondu à votre appel



Campement sur le terrain municipal de sport à Souillac (Lot)

et que nous pourrions revivre bientôt dans votre revue, qui sera ainsi complète, à mon sens, des souvenirs chantant l'air pur, les routes lumineuses du midi de notre France, ses rivières, ses forêts et ses plages incomparables.

S'il n'était que moi, je referai comme en 1951 les étapes Toulouse-Carcassonne-Perpignan (via Limoux-Quillan) : on suit l'Aude pendant plus de 50 kms, le défilé de Pierre-Lys, Elne, Argelès, la Côte Vermeille jusqu'à (et y compris une incursion en Espagne) Port-Bou avec un simple bulletin de résidence délivré par le maire de Banyuls (où j'ai seulement campé 2 jours) qui m'a permis de franchir la frontière.

Quelle plus douce évocation que celle des groupes folkloriques dansant la Sardane en costumes rutilants ?

Banyuls, Thuir, la vallée fruitière de Bouleternère, les Gorges sauvages de la Têt et ses pêches possibles, Prades, la surprise de se retrouver à 1.600 m. d'altitude à Montlouis, cam-

pant sur une plateforme de la citadelle devant la masse imposante du Pic Carlit. Evidemment, les cyclomoteurs ont demandé notre aide, mais croyez-vous que les automobilistes ne souffrent pas, eux, sous leur carrosserie surchauffée ? Après l'ascension du Col de Puymorens, quel autre moyen de locomotion peut-on conseiller à des campeurs modestes ne pouvant vivre à la même place, attirés sans cesse par d'autres paysages, quand la petite cylindrée répond d'elle-même à tant de tentations par son doux ronflement ? La descente ou le plat continu jusqu'à Toulouse vous font oublier l'effort précédent de l'ascension.

Tarascon-sur-Ariège (quel accueil et quel merveilleux camp gratuit) vous laisse déjà des regrets, les Pyrénées s'estompent et on se retourne bien souvent pour marquer en soi la pointe des dernière cimes.

Quelques grandes villes aux noms évocateurs d'histoire : Foix, Paniers, on se retrouve à Toulouse avant de reprendre le train du fatal retour.

On campe à l'emplacement de départ ce qui ne peut qu'aviver les regrets... de ne pouvoir recommencer, mais il faut tourner le dos à la route tentatrice pour rentrer en ville ou pendant 12 longs mois il faudra attendre d'autres nouveaux beaux jours.

Les centres, les monuments, les sites les plus recommandés, nous ont été accessibles sans les frais supplémentaires d'autocars ou autres moyens organisés, incombant aux pauvres gens qui, victimes d'on ne sait trop quelle injustice ou de méconnaissance des possibilités qu'offre le cyclomoteur, auront maigrement rayonné autour d'un seul point après un long déplacement dont ils n'auront pu tirer tout le profit désirable.

Oui, je referai bien ce parcours pour reprendre les photographies de Carcassonne, du défilé de Pierre Lys, des vues magnifiques de Collioure (le paradis des peintres) et chasser ainsi le remords de n'avoir su me prémunir mieux de ce côté et faire profiter les lecteurs de votre revue de ces beaux souvenirs ».

Que faire

Notre éditorialiste, dans le numéro du mois dernier, avait parlé de la situation embarrassante dans laquelle se trouvent certains ménages cyclomotoristes qui, souvent, renoncent à une randonnée parce qu'ils ne savent que faire de leurs enfants.

Nombreux sont ceux qui ont trouvé la solution

Répondant à notre appel, plusieurs lecteurs nous ont adressé des photographies accompagnées d'explications sur le système par eux imaginé.

Les deux photos situées en haut à droite et à gauche représentent la remorque construite par Monsieur René Schwab, de Mulhouse (Haut-Rhin), qu'il attelle à son « Pitard-Cucciolo » et dans laquelle voyage son fils âgé de 3 ans. Caractéristiques : long. 110 cm, larg. 0,70 cm, 2 roues de 400. Carrosserie coque en tôle. Suspension progressive télescopique à roues indépendantes. Siège à ressort coulissant pouvant se transformer en couchette. Pare-brise en plexi.

Les vues ci-contre, en bas, à droite et à gauche, nous montrent la remorque construite par M. Jack Pamart, de Solesmes (Nord). La carcasse est en lattes clouées et collées (comme on fait en modélisme aérien), le tout recouvert de contreplaqué 4 mm cloué et collé également. Trois fenêtres en mica ; une malle AR ouvrante ; une porte avant droite ; un toit ouvrable en toile imperméable. Après peinture, ponçage et peinture laquée, cette remorque devint absolument imperméable, ainsi que M. J. Pamart put le constater sous un violent orage. Trois enfants d'un an, deux ans et cinq ans voyagent commodément dans cette petite voiture

Cette remorque est attelée à un tandem qui, nous affirme son propriétaire, va être motorisé cette année.

M. Jack Pamart s'est offert aimablement pour répondre à tout lecteur qui désirerait de plus amples détails. Voici son adresse : 18, Grand Place, à Solesmes (Nord).

de l'enfant ?



Juillet 1952. Descente vers St-Claude du Jura.



Mai 1952. Près du Col de Busang (Haut-Rhin).



Juillet 1952. Le tandem et sa remorque sur la route.



Juillet 1952. Une halte au cours d'une randonnée.

LE CAMPING

Depuis quelques années, le camping s'est développé en France plus qu'en tout autre pays et il est à prévoir que cette progression continuera encore de très nombreuses années.

En effet, nous pouvons constater que tout concours dans ce sens, tout d'abord le lancement sur le marché par les fabricants de types de matériel de camping de plus en plus étudiés et de mieux en mieux adaptés, ensuite l'intense activité des nombreux détaillants en ces articles, puis les différentes publicités faites par les journaux, les revues, la radio et la télévision, les foires et expositions qui apportent au grand public une sérieuse et impartiale documentation, enfin, cela est très important, les fédérations de campeurs qui, avec beaucoup de diplomatie, d'efforts, imposent de plus en plus le campeur dans la vie sociale.

Et si actuellement le campeur est bienvenu, si son arrivée dans une région est presque toujours souhaitée d'un côté par la gaieté qu'il amène avec son optimisme vivifié au contact de la nature, d'un autre côté par l'augmentation très sensible du commerce, dans un lieu où il plante sa tente aux couleurs vives, il n'en a pas toujours été ainsi.

ET

SES JOIES



Mais à l'heure actuelle le camping est devenu un fait social avec lequel chacun doit compter et il serait une profonde erreur, comme certaines municipalités ont pu s'en apercevoir que de ne pas l'accepter.

L'été approche à grands pas et avec lui la période des vacances. Bientôt tous les campeurs et futurs

*En haut, halte du soir au village avant de chercher un emplacement.
Ci-dessous, dans les Alpilles, un arrêt pour contempler le panorama.*

campeurs vont se trouver dans l'obligation de mettre définitivement sur pied l'organisation de leur période de congés.

Aussi nous les incitons, pour le choix de leur matériel, à s'adresser à des spécialistes détaillants d'articles de camping qui seuls pourront leur donner une entière satisfaction.

~~~~~  
Pour les campeurs

## LE CAMPING DE MIRA MONTES

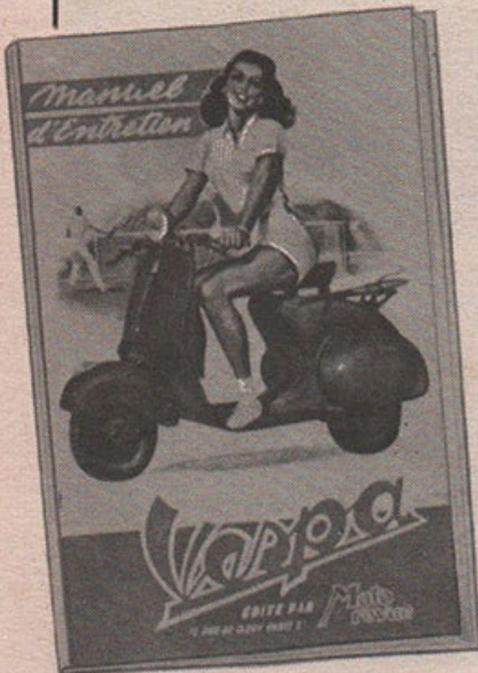
Situé entre Lourdes, Pau et Tarbes, aux pieds des Pyrénées, le camping de Mira-Montes vous offre un camp de séjour idéal. Il est tout particulièrement recommandé à ceux qui désirent faire une cure de grand air et de repos.

Mais « Mira Montes » peut aussi être pour les campeurs le point de départ de multiples excursions et promenades. Les Pyrénées sont là, toutes proches, pour les amateurs d'ascensions. La mer ne se trouve qu'à quelques kilomètres et on peut, en cyclomoteur, aisément, pousser jusqu'à Biarritz. La proximité de Lourdes et de nombreux autres centres d'excursions comme le Château de Pau, la cathédrale d'Auch, etc... donnent à chacun la possibilité d'apprécier les beautés de la région.

Pour tous renseignements, écrivez à « Mira Montes » à Ossun (Hautes-Pyrénées).



# MANUEL D'ENTRETIEN DU SCOOTER



# Vespa

UNE VÉRITABLE  
ENCYCLOPÉDIE  
INDISPENSABLE  
AUSSI BIEN À  
L'USAGER QU'AU  
MECANICIEN

## TABLE DES MATIERES

### CHAPITRE I.

- a) Comment est né le scooter Vespa.
- b) Le scooter Vespa-A.C.M.A. 1952.

### CHAPITRE II. - DESCRIPTION.

- a) Le moteur.
- b) Transmission primaire et boîte de vitesses
- c) Allumage et carburation.
- d) Châssis et suspension.

### CHAPITRE III. - CONDUITE.

### CHAPITRE IV. - GRAISSAGE - ENTRETIEN.

- a) Lubrification.
- b) Nettoyage.
- c) Opérations diverses.

### CHAPITRE V. - DEMONTAGE ET REMONTAGE DU MOTEUR.

#### Avertissement.

- a) Dépose du moteur.
- b) Démontage du moteur.
- c) Remontage.

29 outils spéciaux pour le démontage et le remontage utilisés par les Agents Officiels du scooter Vespa.

### CHAPITRE VI. - LES ACCESSOIRES.

#### CONCLUSION.

Résumé des caractéristiques de la Vespa.  
Liste des Vespa-Clubs.  
Tableau synoptique des pannes.

Édité par : « MOTO-REVUE »

12, rue de Cléry - PARIS-2<sup>e</sup> - C.C.P. Paris 297-37

Prix : à nos bureaux : 525 fr. (par poste 580 fr).

Etranger : 600 fr. (français)

# MOTOCYCLISTES...

pour éviter en toutes saisons les mauvais démarrages,  
les manques de reprise, les ratés, les encrassements  
et l'usure prématurée des électrodes:

Exigez les bougies AC.

SELON  
LA MARQUE DE  
VOTRE MOTO, DE VOTRE  
VÉLOMOTEUR, OU DE VOTRE  
CYCLOMOTEUR, MONTEZ L'UN  
DES TYPES DE **BOUGIES AC**  
CI-DESSOUS :

## TERROT

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| Sport, 18 m/m            | Bougie AC 84   |
| Autres modèles, 18 m/m   | Bougie AC 86   |
| Super Sport, 14 m/m      | Bougie AC 44   |
| Motorette 125 cc. 14 m/m | Bougie AC 44 L |

## PEUGEOT

|                            |                |
|----------------------------|----------------|
| Soupapes en tête, 18 m/m   | Bougie AC 84   |
| Soupapes latérales, 18 m/m | Bougie AC 86   |
| Soupapes en tête, 14 m/m   | Bougie AC 46   |
| Soupapes latérales, 14 m/m | Bougie AC 45 L |
| Vélocycle, 14 m/m          | Bougie AC 44 L |

## MOTOBLOC

|                      |                |
|----------------------|----------------|
| Tous modèles, 14 m/m | Bougie AC 44 L |
|----------------------|----------------|

## CYCLOMOTEURS

### LE POULAIN

Moteur auxiliaire, 14 m/m Bougie AC 44 L

### MOSQUITO

Moteur auxiliaire, 14 m/m Bougie AC 44 L

Pour d'autres marques ou modèles consultez chez votre garagiste le tableau d'allumage AC. Vous y trouverez le type de bougie AC qui vous permettra d'obtenir de votre moteur les performances les plus brillantes et un service impeccable.

**TERROT**

**LE POULAIN**

**MOSQUITO**

sont équipés à l'origine  
de bougies AC

**AC-DELCO DIVISION**

GENERAL MOTORS (FRANCE)

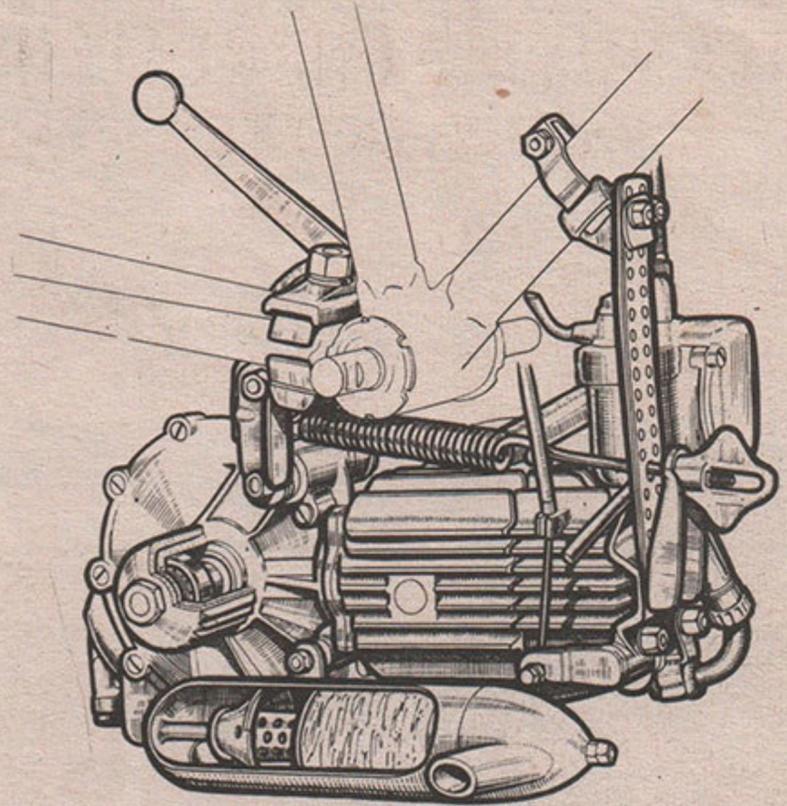
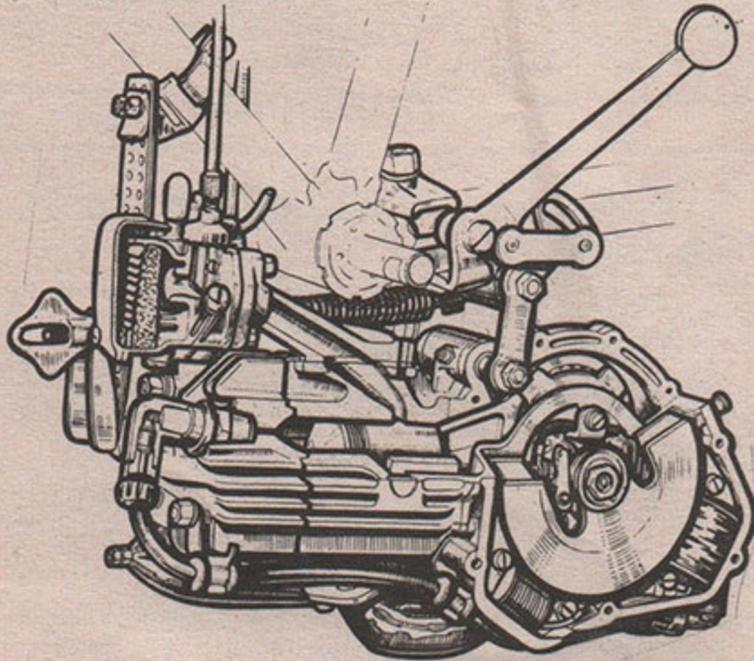
89-95, Bd. Général Leclerc

Clichy (Seine)



# LE MOSQUITO 50 cc

la dernière Foire de Milan, la société italienne « Mecanica Garelli » a présenté son nouveau modèle de 49 cmc. à prise directe. L'arbre-moteur est réalisé d'une seule pièce. La tête de bielle, d'un diamètre peu commun, est montée sur un roulement à galets de grande dimension. Cette dernière particularité doit donner à l'embielage une solidité à toute épreuve.



Le carburateur est tout à fait nouveau, absolument automatique, ce qui élimine toute commande d'air pour les départs à froid.

La pression du galet sur le pneu est réglable au moyen d'un écrou papillon.

Le levier permettant de mettre le galet en contact avec le pneu est facilement accessible et peut même être manœuvré au pied.

Ce nouveau Mosquito n'est pas importé en France.

## DANS LES CLUBS

### 65<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE DU VELOCE CLUB HAVRAIS

Le Président et les membres du Véloce Club Havrais vous invitent à honorer de votre présence la concentration qui se déroulera au Havre du 11 au 14 Juillet à l'occasion du 65<sup>e</sup> anniversaire du Club. Cette concentration sera placée sous la présidence d'honneur de M. Courant, député-maire de la ville du Havre.

Au cours de ce meeting, il vous sera permis de participer aux festivités et de visiter le port, la ville, et d'admirer les sites pittoresques de la région.

#### PROGRAMME

**Début de la concentration :** Samedi 11 Juillet à 12 h.

**Dimanche à 12 h. :** Apéritif d'honneur au Siège social.

**Dimanche après-midi :** visite de la ville et du port.

**Lundi matin :** visite du port en vedette (1 h. environ - 150 fr. par personne) - (Visite d'un paquebot, 1 h. environ : 150 fr. par personne).

**Lundi après-midi :** sortie sur Honfleur - Trouville - Deauville.

**Lundi à 20 h. :** banquet chez M. Thibouville et remise des Coupes (banquet 880 fr. - service compris).

**Mardi matin :** visite de la ville.

**Mardi après-midi :** clôture du meeting à 15 h.

**Clôture du contrôle arrivée :** le 13 Juillet à 18 h.

Vous pourrez participer :

- a) à un concours photos - 4 épreuves sur scènes concentration ou camping - 2 épreuves sur vues touris-

tiques prises au Havre (3.000 fr. en espèces).

- b) à un concours littéraire, meilleur récit sur la concentration (1<sup>er</sup> prix : un stylo).

Pour tous renseignements complémentaires, veuillez adresser la correspondance au Siège Social du Véloce Club Havrais : 163, Cours de la République - Le Havre.

### 2<sup>e</sup> RALLYE CONCENTRATION CYCLOMOTEUR

organisé par la C.I.F. et la F.S.G.T.

Le 31 Mai 1953 a eu lieu le 2<sup>e</sup> Rallye concentration Paris-Baillet où était organisé un trial cyclomoteur. Ce rallye obtint un beau succès et était patronné par le « Pastis Janot ». Fabia Gringor, vedette du disque et de la radio, assistée de Miss Janot, remit les lots tirés au sort aux participants et signa de nombreux autographes. La direction du Parc des Loisirs de Baillet offrit une superbe gerbe à Fabia Gringor et Pierre Nicon, vainqueur des 24 Heures de Belgique 1952, secrétaire de la Commission Cyclomotrice offert au nom du C.I.F. de la F.S.G.T. une gerbe à Miss Janot et tout se termina par un apéritif d'honneur où étaient présents MM. Parent de chez « Janot », Lacoste de l'AFCM, François, etc...

### RESULTAT DU TRIAL CYCLOMOTEUR

1. Merel, sur Merel-VLT (U.S. Villejuif) ;
2. Pascaud (USM Audonien) ;
3. Lajon (US St-Denis) ;
4. Flahot (US Villejuif) ;
5. Latestaire (JSG Alfortville) ;
6. Nicon (JSG Alfortville).

### CHAMPIGNY C.T.

La section cyclomotoriste de Champigny C.T. a le plaisir d'informer toutes les sociétés de cyclomoteurs et tous les individuels qu'elle organisera sa concentration amicale le Dimanche 21 Juin à 10 h. 45, au Point de Vue de La Roche-Guyon dominant la vallée de la Seine. La participation à cette concentration est entièrement gratuite.

La Coupe « Emeriau-Aquistapace » offerte par les constructeurs de la rue de Lyon à Paris et de Gagny, sera mise en compétition pour la seconde année (société détentrice en 1952 : St-Denis U.S.). Cette coupe sera confiée pour un an à la société présentant à l'arrivée le plus grand nombre de sociétaires motorisés jusqu'à 98 cmc.

#### Parcours libre.

Fermeture du contrôle à 11 heures au Point de Vue de La Roche-Guyon. Le responsable de chaque société devra remettre aux organisateurs une liste des arrivants pour le classement du challenge.

### DIRT TRAK

#### EN CYCLOMOTEUR

Dernièrement, l'U.S. Villejuif a fait disputer une épreuve de cyclomoteurs sur cendrée au Stade Karl Marx. La finale a donné les résultats suivants :

1. Mérel de l'U.S. Villejuif ;
2. Pascaud de l'U.S.M.A. ;
3. Pillot de la S.D.U.S.

# LA PLUS GROSSE PRODUCTION MONDIALE

(30 ANS DE SUCCÈS)

PERFECTION d'USINAGE

PRÉSENTATION  
IMPECCABLE

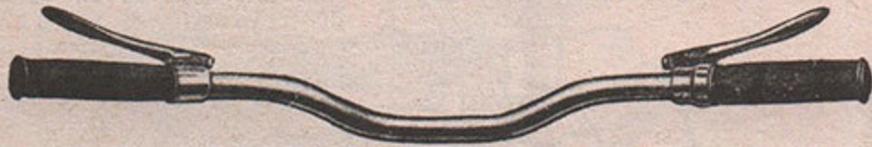


SÉCURITÉ

DOUCEUR DE COMMANDE  
JAMAIS DE CABLES CASSÉS

une MANETTE, une POIGNÉE TOURNANTE  
et un GUIDON COMPLET POUR CHAQUE USAGE

Catalogue franco



L'Accessoire Motocycliste

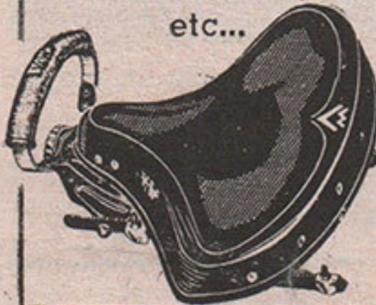
9, rue Béliador PARIS-17<sup>e</sup>



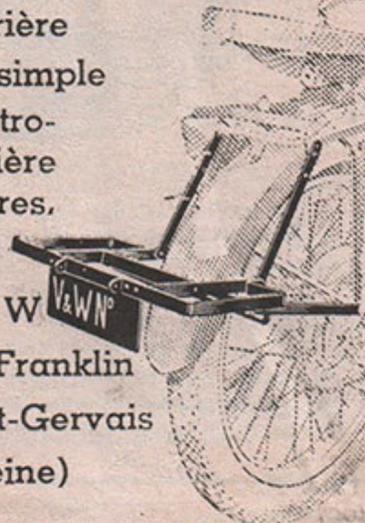
Accessoires pour Cycles et Motos

Sièges arrière  
à double ou simple

feuille - Repose-pieds - Rétro-  
viseurs - Porte-bagages arrière  
Porte-bidon de 1 ou 2 litres,  
etc...



Ets V et W  
5, rue Franklin  
le Pré-St-Gervais  
(Seine)



## JEANNERET, de Nice

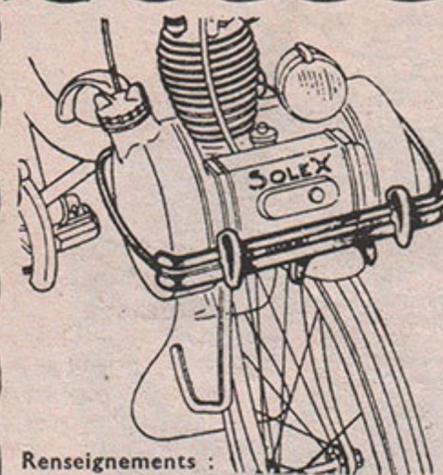
vous offre pour votre  
**VELOSOLEX**

3 articles de sa fabrication :  
Le **PARE-CHOCS** amovible  
(breveté S.G.D.G.), d'une  
efficacité extraordinaire, qui  
donne un cachet très élé-  
gant à votre Vélosolex.  
La **POIGNEE** pour porter  
très facilement votre Vélo-  
solex d'une main  
La **BAVETTE** de **CARBURA-  
TEUR**, évitant les projec-  
tions d'huile.  
Le **FIXE-PAQUET**

Renseignements :

Etabl<sup>ts</sup> H. JEANNERET & C<sup>ie</sup>

14 bis, r. Reine-Jeanne - NICE (A.-M.) Tél. 821-97



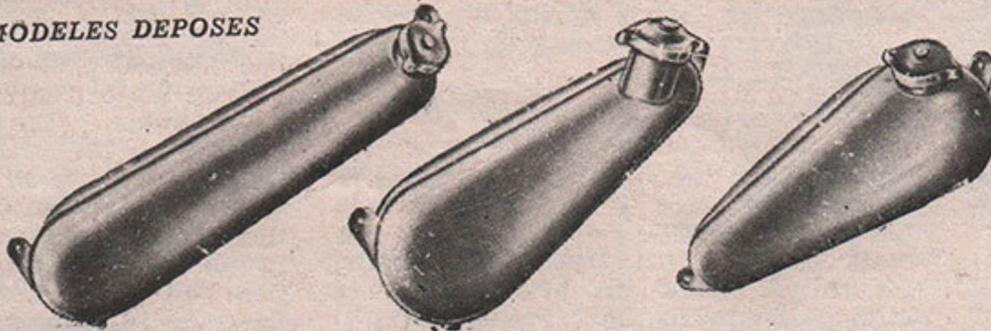
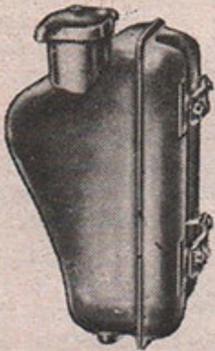
## ETS MOTTAZ

307 à 311 rue de la Garenne  
NANTERRE (Seine) - MAL. 29-77

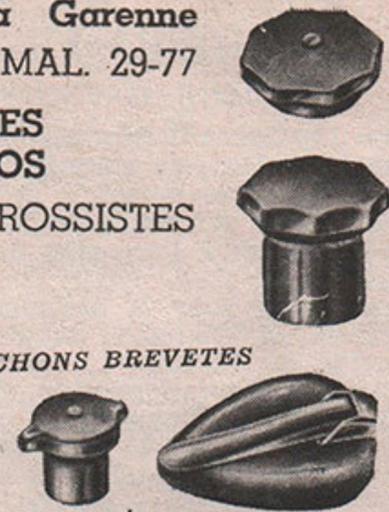
LE SPECIALISTE DES RESERVOIRS ET ACCESSOIRES  
POUR CYCLOMOTEURS, VELOMOTEURS ET MOTOS

FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

MODELES DEPOSES



BOUCHONS BREVETES



## MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

Station-Service VAP et DELL'ORTO

ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREYON - VALLEE

1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14<sup>e</sup>

# ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)



# ASSOCIATION FRANÇAISE DES CYCLES A MOTEURS

## BREVET MONTAGNARD PYRENEEN CYCLOMOTEURS HENDAYE-PERPIGNAN

760 kms - Dénivellement 15.000 m.  
18 cols.

Le brevet montagnard pyrénéen organisé par l'A.F.C.M. aura lieu cette année les 15 et 16 Août prochain.

*Itinéraire.* - D. 10 - Urrugne - D. 4 - Ascaïn - Col de St-Ignace - Sare Dancharia - Ainhoa - Espelette - IC 49 - Louhossoa - St-Jean-Pied-de-Port - Larceveau - Col d'Osquitch - Mauléon. Tardet - Lanne - Arette - Asasp - Lurbe - RN 618 - Arudi - Pau (contrôle fixe) - Laruns - Eaux-Bonnes - Col d'Aubisque - Col de Soulor - Argelès-Gazost - Pierrefitte - Luz-Saint-Sauveur - Col du Tourmalet - Ste-Marie-de-Campan - Col d'Aspin - Arreau - Port de Peyresourde - Luchon - Cierp - Montrejeau ou Saint-Gaudens (étape fixe de nuit) - Sauverterre - Col des Ares - Col du Buret - Col du Portet d'Aspet - St-Girons - Col de Port - RN 618 - Tarascon - Ax-les-Thermes (contrôle fixe) - Col de Puymaurens - RN 20 - Bourg-Madame - Montlouis - Olette - Prades - RN 116 - Ile-sur-Têt - Perpignan - Thuir.

### REGLEMENT

*Article premier.* - Le B.M.P.C. organisé un an dans un sens, un an dans l'autre, sera contrôlé et homologué par l'Association Française des Cycles à Moteur (Amicale).

*Art. 2.* - L'épreuve est ouverte chaque année ou chaque 2 ans en Juillet ou en Août.

*Art. 3.* - Cette épreuve est ouverte à tous cyclomotoristes âgés d'au moins 18 ans (avec autorisation des parents) et muni d'une assurance aux tiers.

*Art. 4.* - Les participants seront versés dans deux catégories :

a) jusqu'à 50 cmc. moyenne minimum exigée sur l'ensemble du parcours : 20 kmh.

b) jusqu'à 100 cmc. moyenne minimum exigée sur l'ensemble du parcours : 24 kmh.

Toute machine devra posséder un pédalier en état de marche efficace.

*Art. 5.* - L'entraide sera autorisée entre les pilotes, mais en aucune manière il ne sera admis de voitures suiveuses qu'à la condition qu'il y ait un commissaire à bord et une insigne sur la glace.

*Art. 6.* - Le droit d'engagement est fixé à 500 frs donnant droit à la plaque de contrôle, cartes de contrôle et insigne dans le cas de parcours dans les délais.

Il pourra être fait par correspondance au plus tard 8 jours avant l'épreuve à l'A.F.C.M., 120 rue de la Tombe-Issoire, Paris. - C.C. Postal Lacoste 7582-53.

*Art. 7.* - Les contrôles seront désignés au moment du départ de l'étape. Ils consistent soit à se présenter, soit à poster des cartes contrôles en certaines postes.

Les machines devront porter de chaque côté de la roue avant une plaque

ronde de 7 cm. de rayon avec le numéro de la feuille de route. Des contrôles secrets seront établis sur le parcours.

Pau et Ax-les-Thermes seront deux villes demi-étape, une neutralisation d'une heure y sera accordée. Les machines devront rester au contrôle.

Montrejeau ou St-Gaudens seront considérées comme villes-étape. Chaque pilote veillera à son hébergement et à sa nourriture. Des listes seront remises au départ d'Hendaye.

L'absence d'un contrôle sur la feuille de route, ou d'une carte-contrôle, amènera l'élimination du pilote.

A chaque instant le participant devra être en mesure de prouver son identité à l'aide d'un document muni d'une photo. En aucun cas, il ne devra s'éloigner de l'itinéraire, ce qui signifierait un abandon.

*Art. 8.* - Toute fraude ou tentative de fraude d'un participant entraînera son élimination à vie de l'épreuve.

*Art. 9.* - Tout participant doit être assuré contre les tiers. L'A.F.C.M. est couverte par la Mutuelle Cycliste.

Le participant reste toutefois considéré comme Touriste ; le B.M.P.C. restant dans la formule des Brevets de Tourisme. Il devra respecter le Code de la Route ainsi que tout arrêté émanant des autorités locales, départementales, etc...

*Art. 10.* - La Commission du B.M.P.C. se réserve le droit de modifier le présent règlement en cas de nécessité.

## BREVET TOURISTIQUE CYCLOMOTEUR AFCM

### REGLEMENT

*Article premier.* (Candidats) - Ne peuvent participer aux brevets cyclomoteurs que les personnes ayant 18 ans révolu. Au-dessous de 18 ans une permission des parents sera exigée. Le contrat d'assurance sera demandé, mais non exigé.

Les BTC-AFCM peuvent être organisés dans tout le pays. Ils seront homologués par l'AFCM.

*Art. 2.* (Marche) - La moyenne minimum exigée pour l'obtention des brevets est de : 20 kmh. pour les Vélo-Solex ; 25 kmh. jusqu'à 50 cmc. ; 30 kmh. jusqu'à 100 cmc.

Sur le parcours la vitesse est donc libre compte tenu du minimum exigé, des arrêtés municipaux, communaux et Préfectoraux. Les participants devront respecter le Code de la Route. Ils ne devront rouler qu'en file indienne et former des groupes ne dépassant pas 4 cyclomotoristes.

*Art. 3.* (Engagements) - Les organisateurs délivreront les fiches de route aux réunions ou sur les lieux de départ. Les droits d'engagements sont fixés à : 100 kms : 200 frs ; 200 kms : 200 frs ; 300 kms : 300 frs (insigne compris). Aucun temps ne sera porté sur l'insigne. Tout candidat engagé ayant pris le départ ne pourra prétendre au remboursement des droits d'engagement. Les insignes seront délivrés 15 jours à 3 semaines après la date de l'épreuve.

*Art. 4.* (Contrôles) - Les lieux de contrôle seront indiqués sur la carte de route. Aucun contrôle ne sera évité, sous peine d'annulation du Brevet. En dehors des contrôles fixes, il sera prévu un ou plusieurs contrôles secrets. Aucune pénalité ne vise celui qui arrivera avec une certaine avance, à la seule condition qu'il n'arrive pas en groupe et ne lutte de vitesse avec un autre concurrent. Dans ce cas, une amende de 500 frs sera exigée avant la remise de la médaille.

*Art. 5.* (Itinéraire) - Les organisateurs ont le choix du parcours qui devra être, autant que possible, pittoresque et quelque peu accidenté. Les brevets pourront également avoir lieu à l'occasion d'une manifestation quelconque et avoir comme point de départ le Club, comme point d'arrivée le lieu de la manifestation. Les cartes de route seront délivrées par l'A.C.M.F.

*Art. 6.* (Organisation) - Les sections ou Clubs Cyclomoteurs qui désirent organiser des B.T.C.-A.F.C.M. devront en faire la demande 15 jours avant la date du Brevet. Ils demanderont la quantité de cartes qu'ils paieront à la commande. Toute carte non utilisée devra être rendue sous 8 jours, passé ce délai, elle ne sera pas remboursée.

Les frais d'envoi sont à la charge des organisateurs. Les insignes seront envoyés 15 jours après le Brevet. Ils sont payables d'avance.

*Art. 7.* - La Commission des Brevets A.F.C.M.-Amicale tranchera tous différents qui pourraient opposer participants et organisateurs. Sa décision est sans appel.

Tout concurrent ayant été passible au cours de l'épreuve de contravention pour faute grave envers le Code de la Route, verra l'annulation de son brevet après décision de la commission.

Tous renseignements : A.F.C.M.-Amicale (Commission des Brevets), 120, rue de la Tombe-Issoire, Paris-14<sup>e</sup>.

## COMMUNIQUE DE SERVICE DES DIAGONALES AFCM - AMICALE

Ainsi que nous l'avons annoncé, la première tentative de Diagonale à allure réglée, a été tentée Dimanche à 0 heure au départ de Brest par H. Lacoste des « Cheminots Sportifs de Paris ».

Malgré un temps magnifique sur la presque totalité de la France, un brouillard des plus épais régnait sur la Bretagne depuis Morlaix sur plus de 200 kms. Ceci fut la cause du retard de 2 h. 16' à Pontorçon, premier contrôle officiel à 260 kms du départ.

A la Ferté-Macé, le concurrent marquait 2 h. de retard, à Mortagne et à Senonches aucun gain de temps n'ayant été marqué.

Au passage à Arpajon, le retard était de 2 h. 20'. Ne désirant pas pousser sa machine au-delà de la vitesse permise (10 % au-dessus de la vitesse adoptée) H. Lacoste abandonna.

La Diagonale Brest-Strasbourg n'est donc pas encore exécutée.

H. Lacoste a répondu qu'il tenterait une autre diagonale dans quelques jours.

# MANUEL D'ENTRETIEN DU SCOOTER

# Lambretta



UNE VERITABLE  
ENCYCLOPEDIE  
INDISPENSABLE  
AUSSI BIEN A  
L'USAGER QU'AU  
MECANICIEN

## TABLE DES MATIERES

### AVANT-PROPOS.

#### COMMENT EST NE LE SCOOTER LAMBRETTEA

- a) Les raisons d'un succès.

### DESCRIPTION

- a) Evolution du Lambretta.
- b) Caractéristiques communes.
- c) Détails particuliers aux divers modèles.
  - 1) Lambretta A (modèle 1947).
  - 2) Lambretta B (modèle 48-49).
  - 3) Lambretta C et LC (modèle 1950).
    - a) Lambretta C.
    - b) Lambretta LC.
  - 4) Lambretta D et LD (modèles 51-52).

### DESCRIPTION

Principe de fonctionnement.  
Le moteur Lambretta.  
Embrayage, boîte de vitesse, transmission.  
Allumage et carburation.  
Châssis-Carrosserie.  
Roues et pneus.  
Accessoires principaux.

### CONDUITE

Un démarreur électrique pour Lambretta.

### GRAISSAGE-ENTRETIEN

Lubrification.  
Tableau de graissage.  
Nettoyage.

### DEMONTAGE ET REMONTAGE

### OUTILLAGE

### CARACTERISTIQUES ET REGLAGES

### CONCLUSION

### CODE DE LA ROUTE

Edité par : « MOTO-REVUE »

12, rue de Cléry - PARIS-2° - C.C.P. Paris 297-37

Prix : à nos bureaux : 490 fr. (par poste 537).

Etranger : 565 fr (français).

# FOURCHES TELESCOPIQUES " SLEEPING "

CYCLOMOTEURS — VELOMOTEURS

— SCOOTERS — MOTOS —

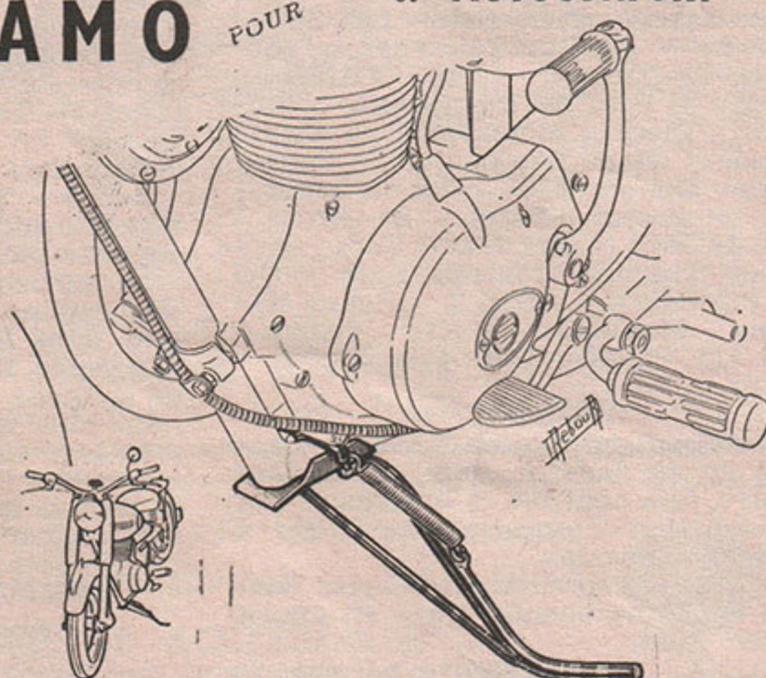


GROS ET DOCUMENTATION :

81, rue Cambronne - PARIS-15° — SEG. 99-29

BEQUILLE  
LATERALE  
AMO

MOTOBECANE 125 cc.  
175 cc.  
et MOTOCONFORT



une Béquille qui ne tourne pas, qui tient la machine quelle que soit la nature du sol.

Spécialement étudiée pour Motobécane et Motoconfort, elle est montée sur une semelle épousant la forme du cadre et se fixe sous celui-ci en serrant un seul écrou.

Béquille seule ..... 1.550 fr.  
Pare-choc combiné avec béquille latérale.. 3.570 fr.

## L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, rue Béliador - PARIS-17°

# Les Etablissements VICKERS SAINT-ANTOINE (Isère)

Fabricants spécialistes du caoutchouc moulé, pour MOTOS, VELOMOTEURS, SCOOTERS, etc... assurent dans leur nouvelle installation une qualité supérieure et des prix très étudiés à leur fidèle et nombreuse clientèle.

Demandez leurs tarifs et catalogues.

# VOTRE BIBLIOTHÈQUE

## ● OUVRAGES TECHNIQUES

**L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE.** Mise au point, réparation, entretien de toutes motos, éd. 1953 : 500 fr. (poste 545).

**MANUEL DU 2 TEMPS** Motos - Scooters - Vélocycleurs : 485 fr. (poste 535 fr.).

**L'ART DE CONDUIRE** Tourisme et compétitions pour motos, sidecars, vélocycleurs, cyclomoteurs : 430 fr. (poste 475 fr.).

**LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE.** L'ouvrage technique et pratique le plus complet et le plus luxueux sur les cyclomoteurs, vélocycleurs, motos, scooters, sidecars. 380 p. : 750 fr. (poste recom. 850).

**LA TRACTION AVANT (9-11-15) :** 480 fr. (poste 530 fr.)

**LA 4 CV RENAULT.** Technique - Pratique - Entretien - Réglage - Réparation. Impression et couv. 2 coul. Edition Standard : 530 fr. (poste 575 fr.). - Edition Luxe : 590 fr. (poste 650 fr.).

## ● MANUELS D'ENTRETIEN

Toute la technique, pratique, entretien, dépannage, démontage des machines ci-après. Couverture cartonnée.

**TERROT et MAGNAT-DEBON 125 cmc.** Type ETD et M 4 TD : 400 fr. - Franco 445 fr.

**MOBYLETTE :** 410 fr. (poste 455 fr.).

**MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 lat.) :** 300 fr. (poste 345 fr.).

**MOTOBECANE ou MOTOCONFORT (125 et 175 à soupapes en tête) :** 460 fr. (poste 510 fr.).

**PEUGEOT P 55 - 56 - 155 - 156 et 176 :** 475 fr. - Franco 520 fr.

**LA VESPA :** 525 fr. (par poste 580 fr.).

**LE LAMBRETTA :** 490 fr. (poste 537 fr.).

## ● TABLEAUX MURAUX

**PLANCHES MURALES 65x100** Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr et 20 fr. par tableau supplémentaire.

**PEUGEOT P 55 :** 450 francs.

**TERROT 500 RGST :** 500 francs

**125 TERROT E.T.D. :** 500 francs.

**LIGHT 125 :** 1 000 francs.

**Le Moteur VELOSOLEX :** 350 francs.

**4 CV RENAULT :** 300 francs.

**Bloc-Moteur A.M.C. 125 et 150 :** 500 francs.

**Bloc-Moteur YDRAL 125 :** 450 francs.

## ● DIVERS

**LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE.** Aide-mémoire permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, vérifier le kilométrage des pneus, noter toutes adresses : 60 fr. (poste 80)

**UNE BELLE RELIURE POUR VOTRE COLLECTION.** Fixation des revues par agrafes spéciales. Couverture élégante. Dos et coins pégamoid. - Prix 350 fr. Par poste 425 fr.

Les timbres poste ne sont pas acceptés en paiement.

Edité par « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry - PARIS-2<sup>e</sup>  
C.C.P. « MOTO-REVUE » PARIS-297-37  
Nous ne faisons aucun envoi contre remboursement

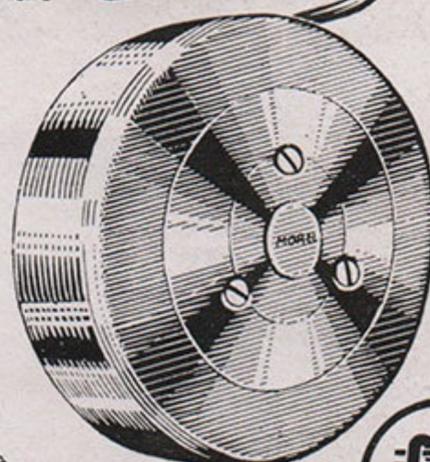
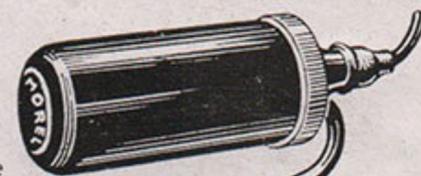


## VOLANT MAGNÉTIQUE VBS 50 pour cyclomoteurs

A BOBINE HAUTE TENSION SÉPARÉE

BREVETÉ S.G.D.G.

- rigoureusement étanche
- isolement parfait
- Départs faciles
- Ralenti très bas
- Eclairage puissant



PUIS-GRANCE  
SECURITE



# MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (Isère) TÉL. 18 et 19

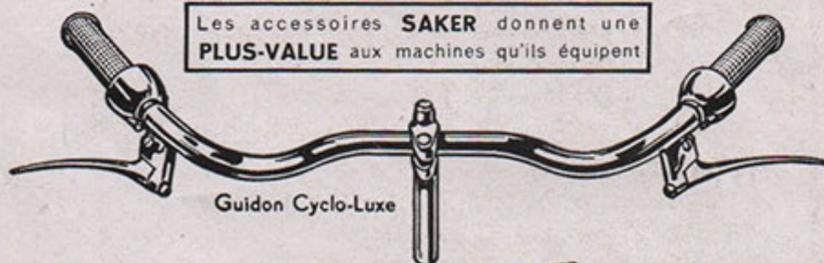
USINES :  
LA SONE (ISÈRE)  
DOMÈNE (ISÈRE)

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE (17<sup>e</sup>) TEL. WAGram 78-45

## ACCESSOIRES SAKER POUR CYCLOMOTEURS

Équipent tous les constructeurs

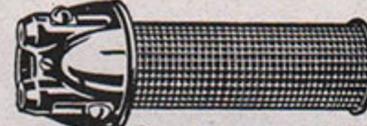
Les accessoires SAKER donnent une PLUS-VALUE aux machines qu'ils équipent



Guidon Cyclo-Luxe



Poignée tournante simple 722 S  
Droite ou Gauche. 723 S



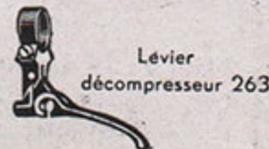
Poignée tournante double 722 DD 723 DD



Clé à Bougie 86



Capuchon de Bougie



Lévier décompresseur 263



Lévier Air  
Incorporé dans la poignée



Lévier de débrayage

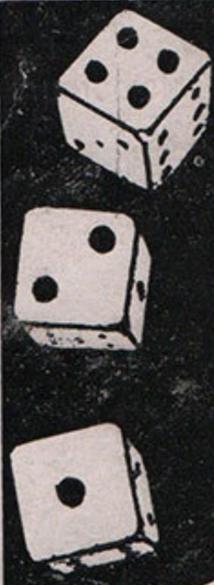


Manette 270



Dérive-Chaine Universel 391

SAKER équipe tous les constructeurs



**4 TEMPS**  
culbuteurs

**2 VITESSES**  
embrayage

**1 CHAINE**  
unique

Après les raids extraordinaires :

**ATHENES-PARIS**  
4.200 km. (3 cyclomoteurs)

**JUDENNE - BAULERET - PITARD**  
PARIS-HELSINKI-PARIS  
7.000 km. par 6 cyclomoteurs

Après les sensationnelles victoires dans  
**PARIS-NICE 1951-1952**  
et surtout, 1953, où le moteur

**“cucciolo” M. ROCHER**  
avec l'équipe ERIAC, grande gagnante de l'épreuve, se  
taillait la part du lion. Après la non moins sensationnelle  
victoire de BRUNET, sur BERNET CUCCILO-  
M. ROCHER, au

**GRAND PRIX D'OSTENDE**  
**“cucciolo” M. ROCHER**  
confirme sa valeur une nouvelle fois par une performance  
de grande classe :

**RALLYE DU NORD**  
2 PREMIERS ex-æquo :  
TOUSSAINT, sur DERCHE-CUCCILO  
MANTOVANI, sur ECLAIR-CUCCILO  
(Médaille d'Or)

Epreuve de côte (Coupe de la Ville de Roubaix)  
1. BRUNET, sur BERNET-CUCCILO

TOUS RECORDS MONDIAUX  
DE VITESSE

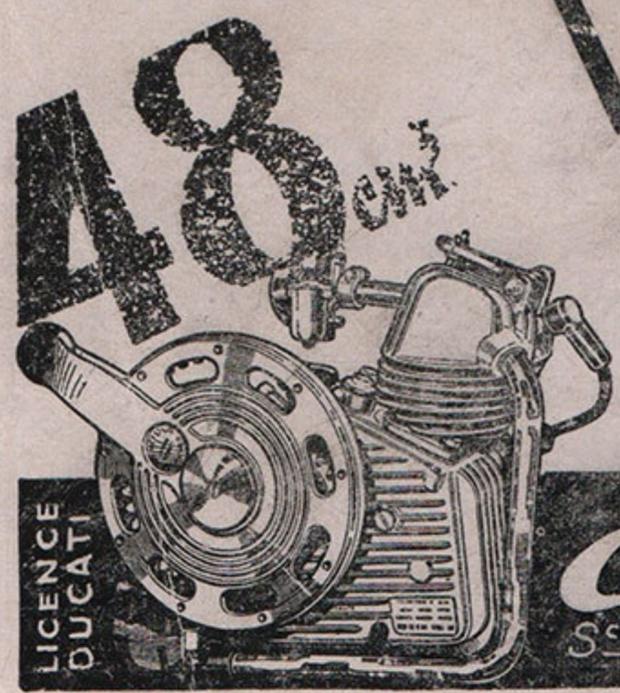


1 LITRE D'ESSENCE PURE  
AUX 100 KM.

**“cucciolo”**

dont la qualité n'est contestée par personne  
EST FABRIQUE ET VENDU exclusivement  
en FRANCE et UNION FRANÇAISE par

**M. ROCHER 9 USINES**



LICENCE  
DUCATI

**cucciolo-M.ROCHER**

Scs Caux 36 bis Av. de l'Opera, Paris - Tel. Opé. 03-40