

# CYCLOMOTO

magazine

revue

15 AOÛT 1953  
2<sup>e</sup> ANNÉE N° 14  
CE NUMERO 50 FRS



RYER



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

**48<sup>cm³</sup>**

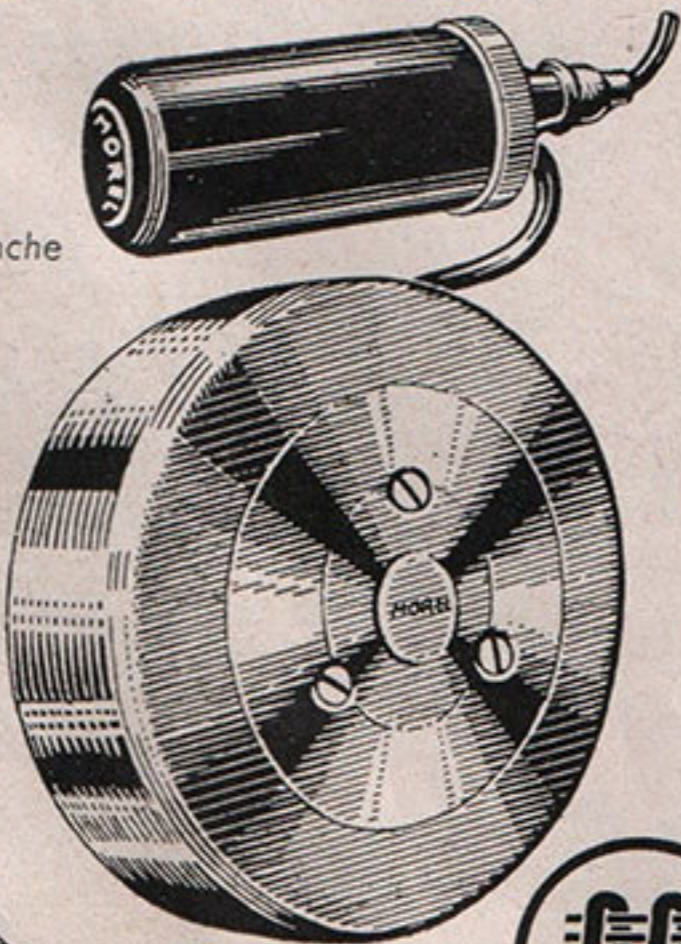
*C'est  
 autre  
 chose!*

MONTÉS AVEC LE FAMEUX MOTEUR  
**MOREL-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**

**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



**PUISANCE  
 SECURITE**

**MOREL**

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (Isère) TÉL. 18 et 19  
 AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE (17<sup>e</sup>) TEL. WAGram 78-45  
 USINES :  
 LA SONE (ISÈRE)  
 DOMÈNE (ISÈRE)

*Le Bottin du cycle et de la  
 moto...*

est dès sa parution entre les mains de  
 tous les professionnels du CYCLE...

Une annonce dans le

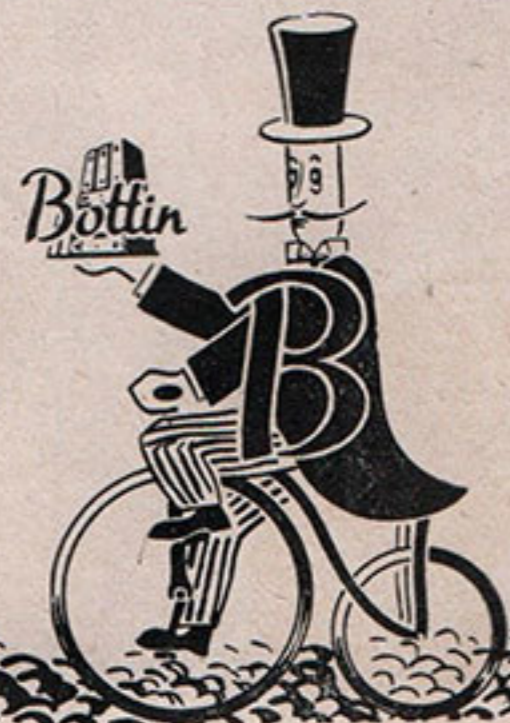
**BOTTIN DU CYCLE**

"accrochera" au moment favorable tous vos clients  
 en puissance, fera connaître votre maison et les  
 articles que vous vendez, augmentera votre  
 chiffre d'affaires.

La période de remise des  
 annonces est limitée...  
 Demandez aujourd'hui  
 même le passage de  
 notre agent...

**BOTTIN**

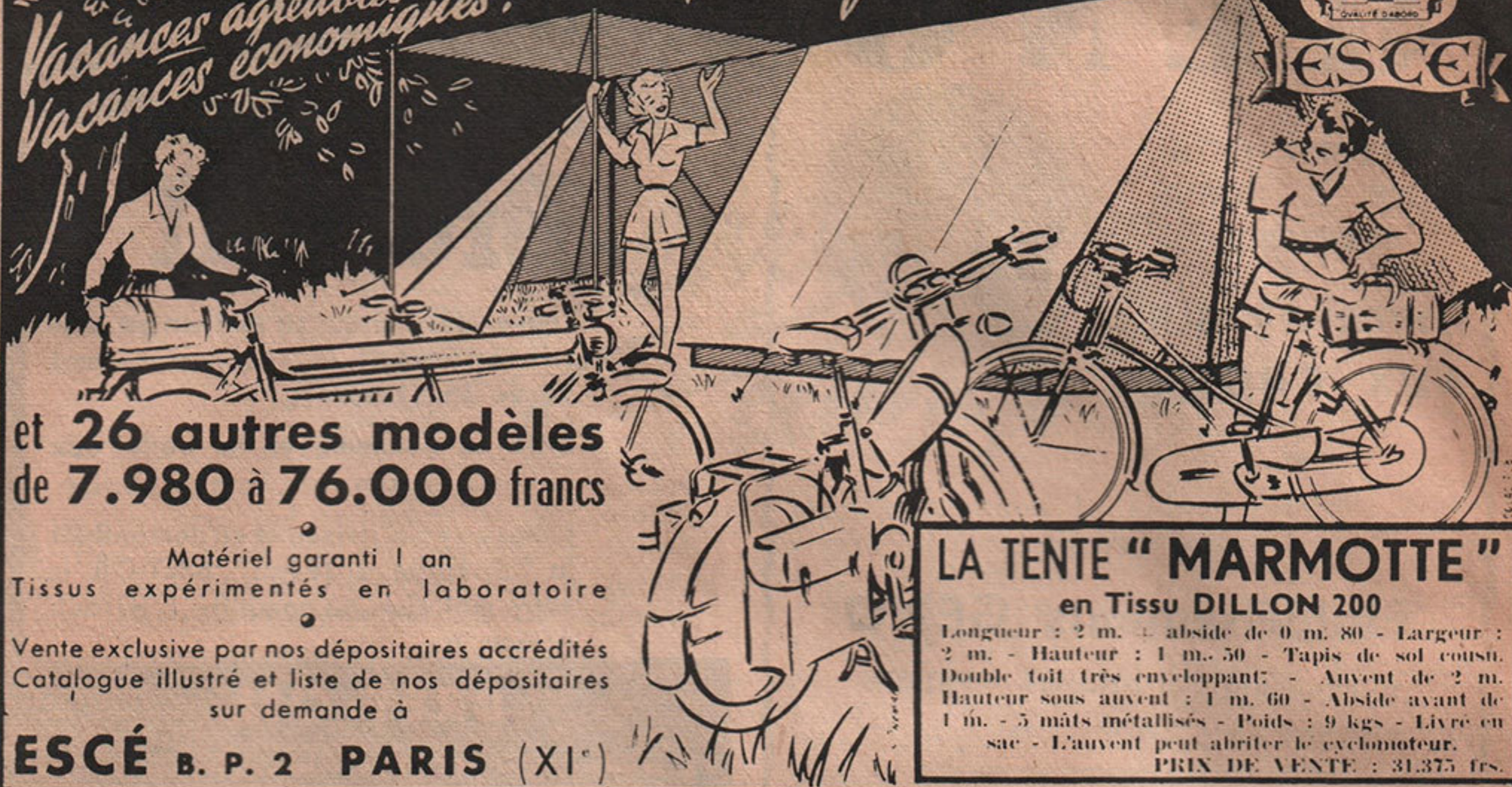
1, Rue Sébastien Bottin, PARIS (7<sup>e</sup>)  
 Babylone : 00-80



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<sup>e</sup>)**

**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.  
**PRIN DE VENTE : 31.375 frs.**

**AMAC**

présente son  
**NOUVEAU CARBURATEUR**  
 pour

**CYCLOMOTEURS**

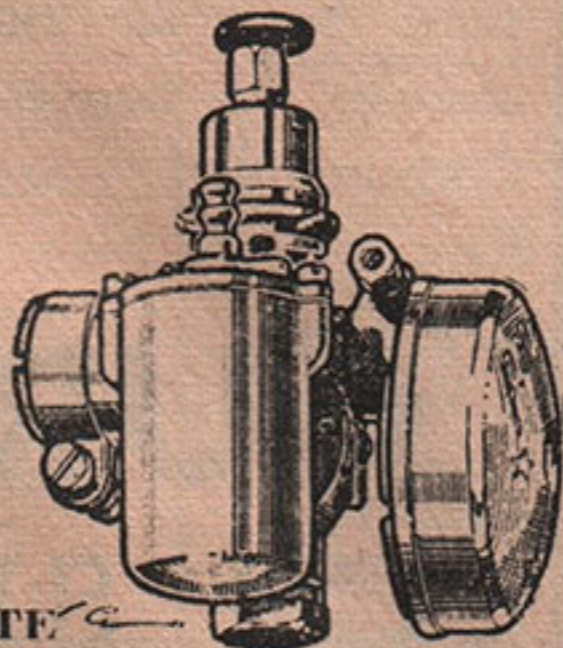
STARTER à enclenchement  
 commandé { directement  
 ou du guidon

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



Brevetée France et Etranger

**MERAT**

30, rue de la Procession - SURESNES (Seine)

# LE CASQUE GENO

A CALOTTE METAL  
LEGER A HAUTE  
RESISTANCE

IMPERFORABLE  
AUX CHOCS



★

VENTE EN GROS :

**Etablissements GENO**

6, Faubourg Saint-Honoré - PARIS-8<sup>e</sup>

Tél. : ANJ. 12-38

Méfiez-vous des contrefaçons

**MON "2 TEMPS"  
ROULE  
"LE TONNERRE"**



Avec la  
"SPÉCIALE 2 TEMPS"

## Bret-oil

l'huile spéciale qui se **mélange instantanément** et reste parfaitement diluée dans l'essence.

Evite la calamine et la perle aux bougies, augmente la puissance

Faites un essai immédiat en demandant la "Spéciale 2 Temps" BRET-OIL à votre motoriste ou pompiste; à défaut, écrivez à :

**BRET-OIL**

1 R. Jeanne-d'Arc • MIC. 18-30 • Issy-les-Moulineaux (Seine)

*Une gamme complète !*

**MOTEURS  
2 TEMPS 49 cc.  
65 cc.**  
Embrayage  
Commande  
Transmission par  
courroie

**MOTEURS  
2 TEMPS 49 cc.  
65 cc.**  
2 VITESSES  
Transmission  
par chaîne

Une qualité  
Des performances

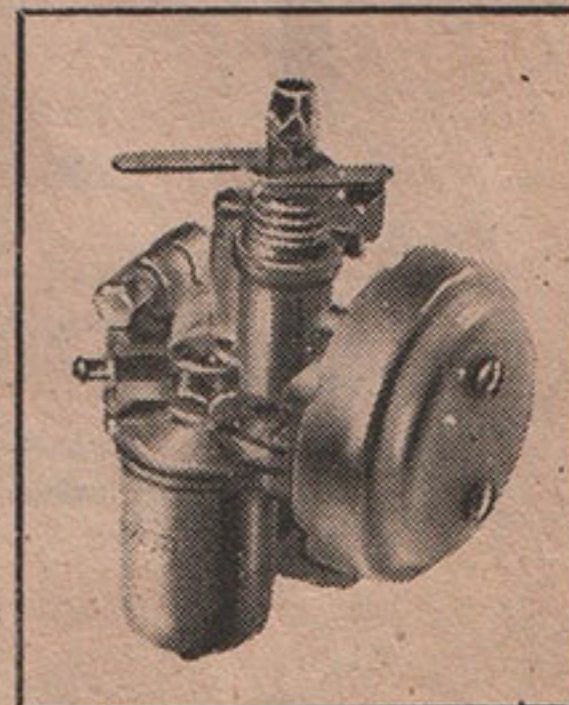
# S. E. R.

Ets Louis S E R O U G E  
(5 usines)

6, rue Deguingand - LEVALLOIS (Seine)

## Cyclomotoristes !

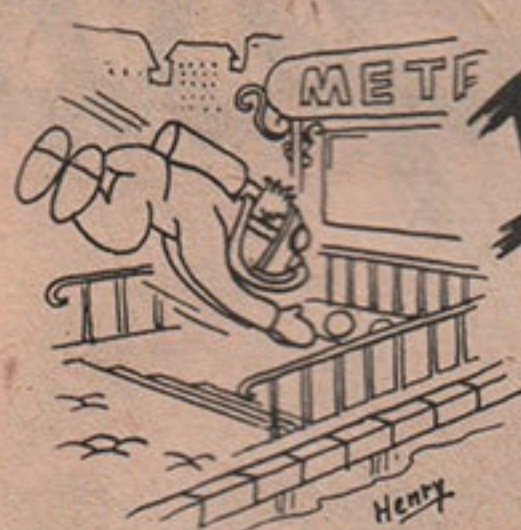
Pour obtenir le rendement maximum de votre machine demandez à votre motociste de vous faire essayer le nouveau Carburateur



## 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<sup>e</sup>



*Prenez-le donc!*



Les Parisiens (qui cependant en ont vu d'autres !...) n'ont pas été peu surpris de voir s'étaler dans leurs journaux, depuis quelque temps, d'amples placards publicitaires les engageant... à prendre le métro.

En cette époque de l'année où l'invitation au voyage est de rigueur, où nos murs se couvrent d'affiches vantant la claire beauté et le pittoresque ensoleillé de toutes les régions de France et d'ailleurs, cet appel en faveur d'un mode de locomotion souterrain, inconfortable et nauséabond ne manque pas, lui non plus, de pittoresque.

Mais que se passe-t-il donc à la R.A.T.P. ? Le métro ne ferait-il plus ses affaires ?

Notre petit doigt nous a dit que, si à certains moments de la journée l'affluence est grande dans les voitures et les couloirs du réseau métropolitain, par contre il y a de longues heures creuses au

creux des tunnels. Le « client » semble bouder et préférer, à la belle saison, les moyens de transport « en surface ».

Mais nous, nous avons fait d'autres déductions non moins logiques : le nombre des cyclomoteurs en circulation va sans cesse en augmentant. L'ouvrier, l'employé, le commerçant utilise son petit engin plutôt que les wagons du métro. Il préfère le cuir souple de sa selle aux noyaux de pêche des banquettes que lui offre (avec parcimonie) une prévenante administration.

Ayons, néanmoins, le triomphe modeste et versons un pleur sur les difficultés présentes de ce bon vieux métro, obligé de battre le rappel pour attirer les voyageurs.

Remarquons, en passant, qu'on aurait pu, pour commencer, essayer de baisser le prix du ticket par exemple. Mais en réalité cet aspect du problème ne nous concerne pas...

## 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<sup>e</sup>

Tél. : GUT. 73-34



## LISEZ DANS

### CE NUMERO :

Essai Mosquito .....	p. 378
L'usager opine .....	p. 384
Vélosolex, cyclomoteur populaire .....	p. 386
Vacances .....	p. 388
Nouveautés .....	p. 390
Freins de cyclomoteur ..	p. 393
De l'humour, des photos, des nouvelles diverses, etc...	



### NOTRE COUVERTURE :

Le cyclomoteur simple, léger, économique est le préféré des jeunes, et il est aussi le moyen de transport de tout le monde.

# ESSAI

# DU 38 cc Mosquito

**D'**origine italienne, cet intéressant moteur auxiliaire est actuellement fabriqué, sous licence, par les Etablissements Chapuis Frères.

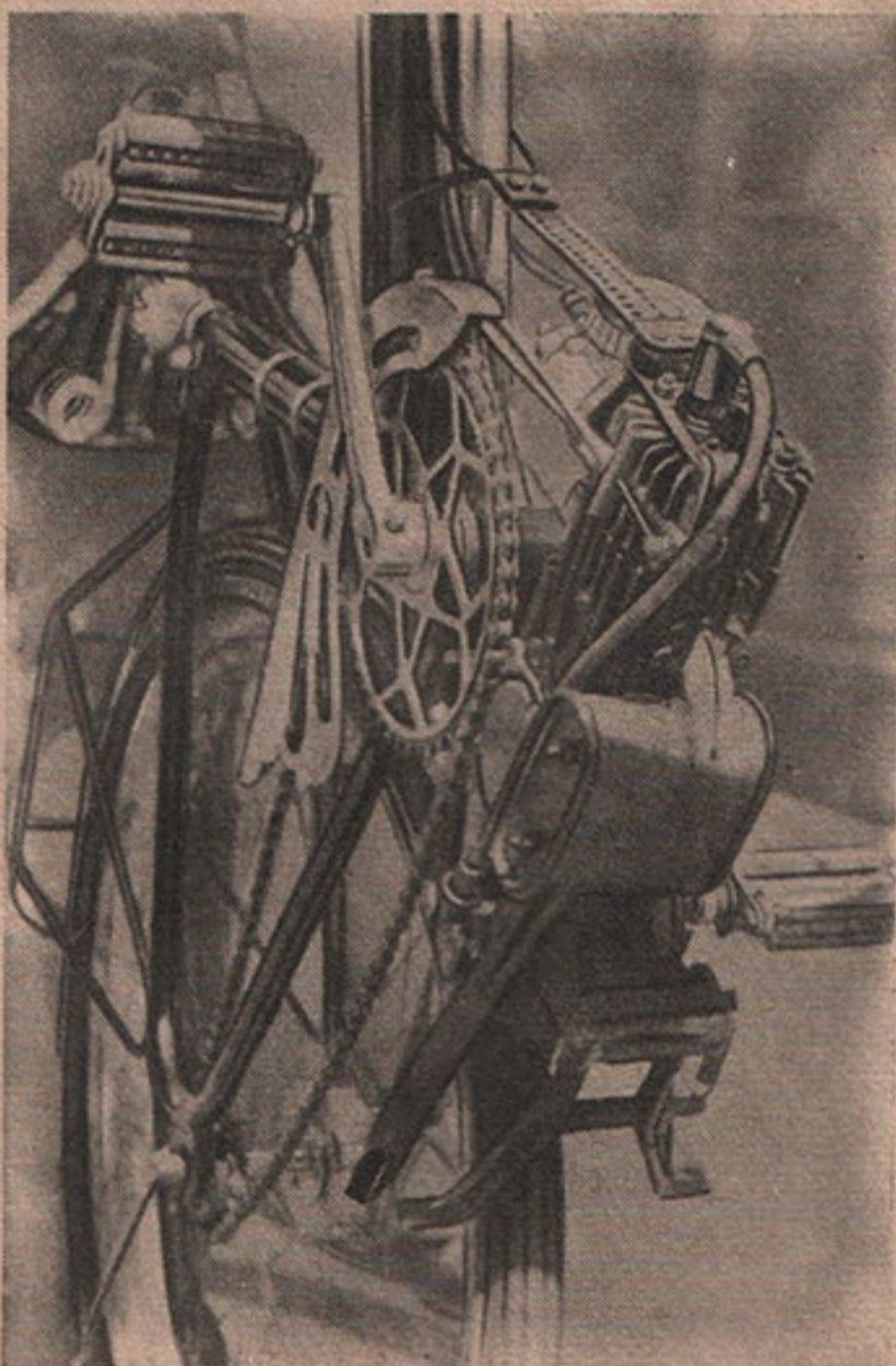
Réandu à un grand nombre d'exemplaires dans notre pays, le Mosquito 38 cmc. donne amplement satisfaction à ses usagers de par sa puissance étonnante pour un aussi petit cube, et sa robustesse. Les moteurs totalisant plus de 50.000 kms sont légion et nombre d'entre eux continuent après un tel kilométrage à rendre d'inappréciables services.

Nous connaissons plusieurs porteurs de journaux qui l'utilisent quotidiennement dans Paris et la banlieue, roulant par tous les temps et faisant 70 ou 80 kilomètres par jour. Tous se déclarent enchantés du rendement extraordinaire de leur Mosquito, de son économie et de sa sécurité de marche.

C'est un Mosquito 38 cmc. monté dans le cadre d'un cycle Presto-Sport, que les Etablissements Chapuis Frères ont mis, durant une dizaine de jours, à notre disposition pour en réaliser l'essai.

## DESCRIPTION

Les cyclomoteurs Presto, fabriqués spécialement pour recevoir le Mos-



*Les dessous du Mosquito 38 cmc. Remarquez les vastes dimensions du pot d'échappement qui sert en même temps de chambre de détente des gaz dès leur sortie du cylindre.*

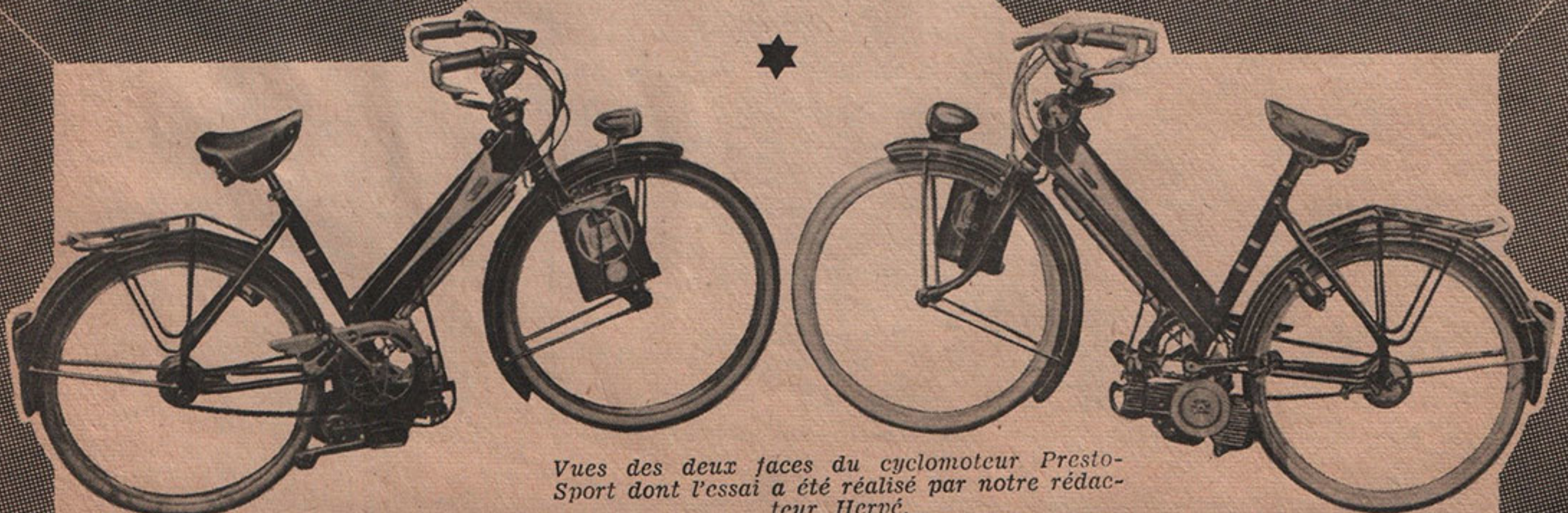
quito, existent en trois modèles : Touriste, Confort et Sport.

Le modèle Sport que nous avons utilisé, se compose d'un cadre-poutre formant réservoir d'une contenance de 4 litres environ, frein AR à tambour, frein AV sur jante, des pneus à flancs blancs 650 1/2 ballon, émail noir et crème.

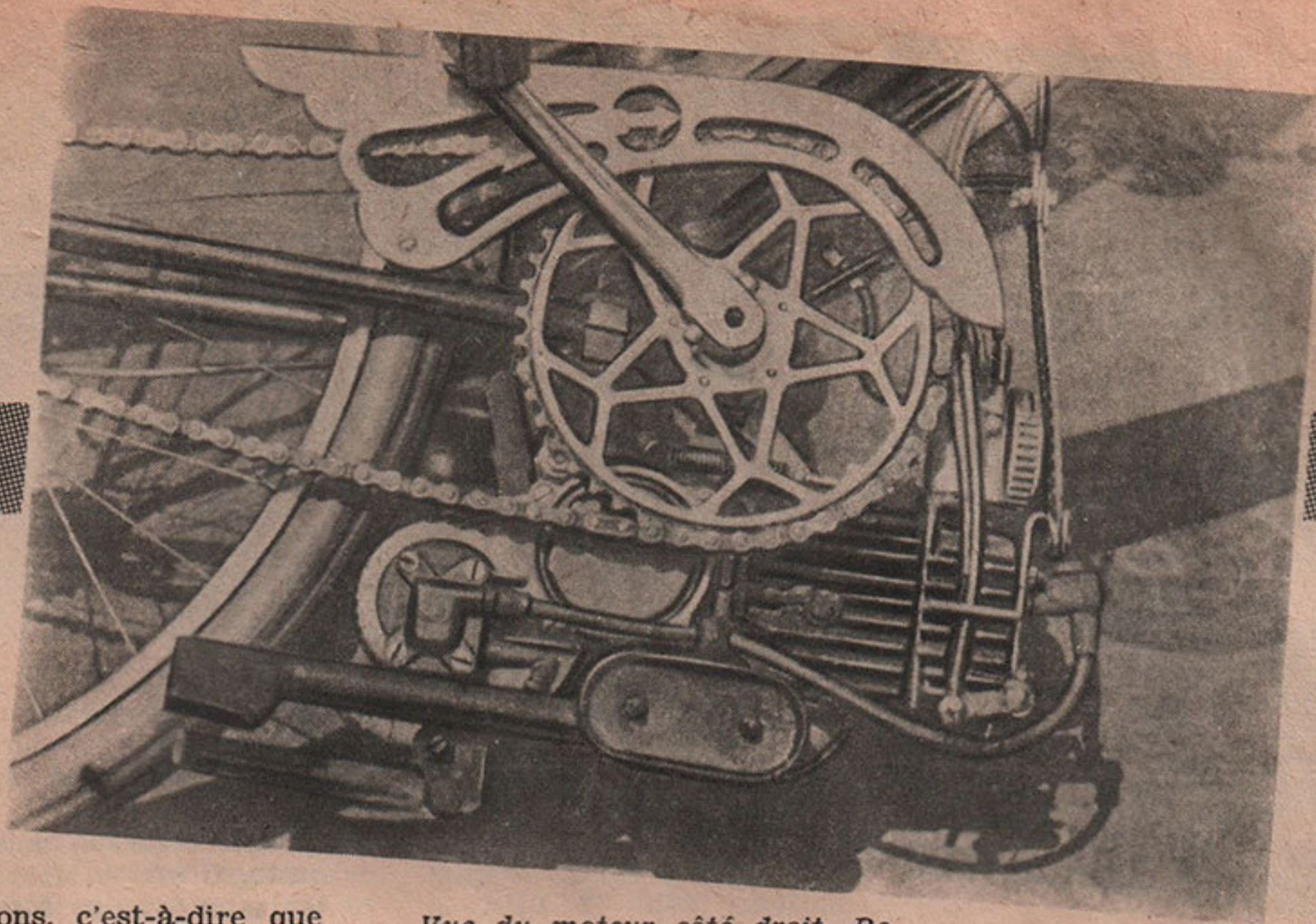
Le moteur est un deux temps à cylindre horizontal. Alésage : 35 mm. Course : 40 mm. Cylindrée : 38,5 cc. Puissance : 0,9 CV à 4.200 t. m. Piston plat. Balayage à contre courant. Le graissage se fait par mélange d'huile à l'essence dans une proportion de 5 %. Allumage par magnéto. La transmission s'effectue par l'intermédiaire d'un galet strié de grand diamètre s'appliquant sur le pneu arrière et réalisé de telle manière que, s'il est correctement monté, il ne peut absolument pas patiner, même par temps de pluie ou dans les pires conditions.

## SUR LA ROUTE

Le cyclomoteur mis à notre disposition étant parfaitement rodé, nous partons immédiatement sur la route afin de nous rendre compte de ses aptitudes.



*Vues des deux faces du cyclomoteur Presto-Sport dont l'essai a été réalisé par notre rédacteur Hervé.*



*Vue du moteur côté droit. Remarquez la magnéto située à l'intérieur même du galet.*

Nous embrayons, c'est-à-dire que nous mettons en contact le galet sur le pneu arrière au moyen d'un levier ad-hoc placé sur le côté gauche du réservoir, nous pédalons environ 2 mètres moteur décompressé puis nous mettons les gaz très légèrement (ces deux manœuvres s'effectuant au moyen de la poignée tournante placée à main droite sur le guidon). Le moteur démarre illico, claquant sec et donnant d'emblée une agréable impression de puissance à bas régime.

Parti de la Porte Maillot, nous traversons une partie du Bois de Boulogne et, par Longchamp et les bords de la Seine, nous gagnons St-Cloud, dont nos 38 cmc. grimpent

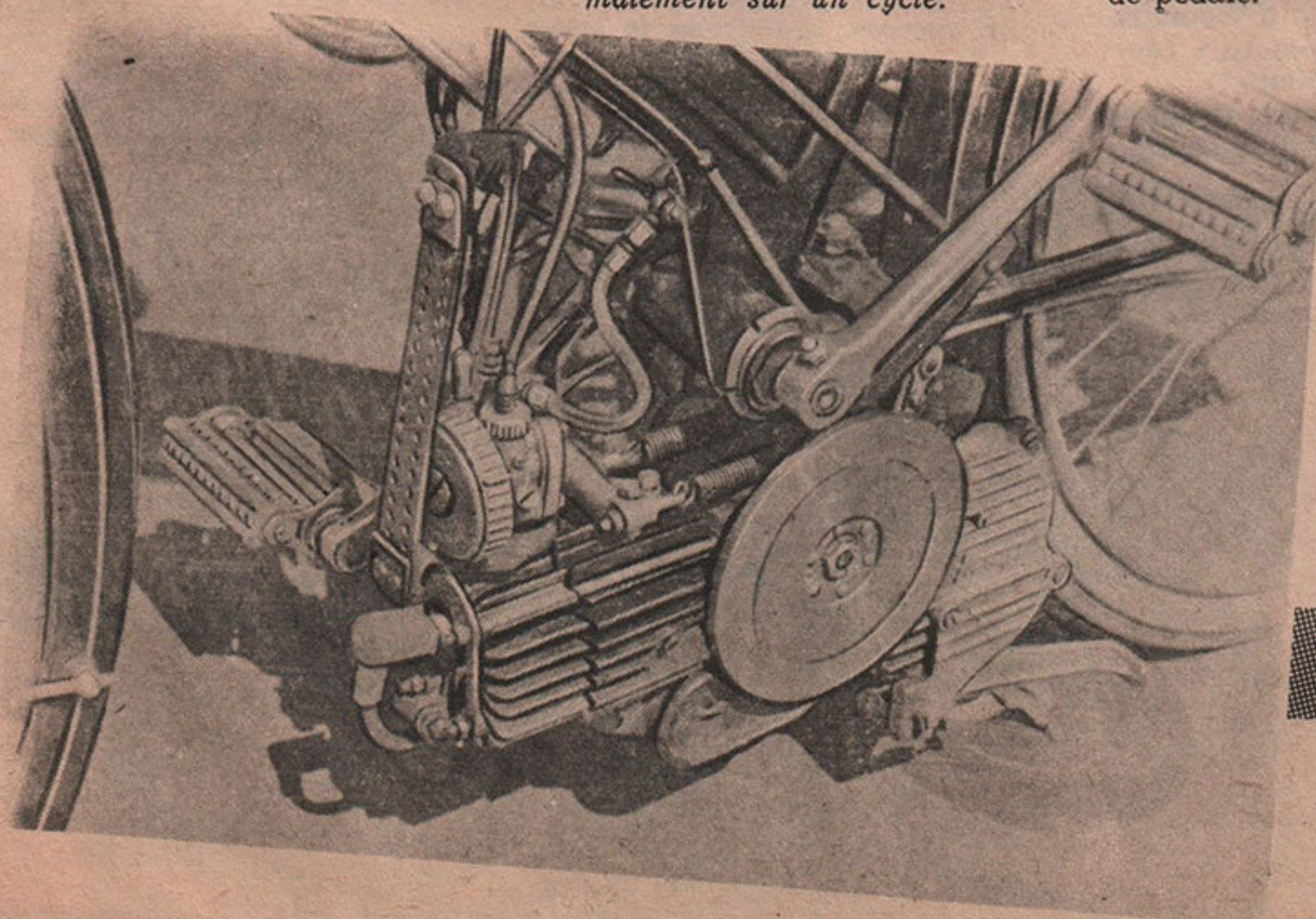
allègrement la célèbre côte. Dans les virages à pourcentage assez élevé, où nous sommes obligés de ralentir, force nous est de pédaler afin de reprendre du régime, chose qui par ailleurs se produit instantanément. Nous gagnons Ville d'Avray par le Pont Noir, puis Versailles par la côte de Picardie. Sur la fin de la côte, nous aidons notre moteur de quelques coups de pédale et cela est suf-

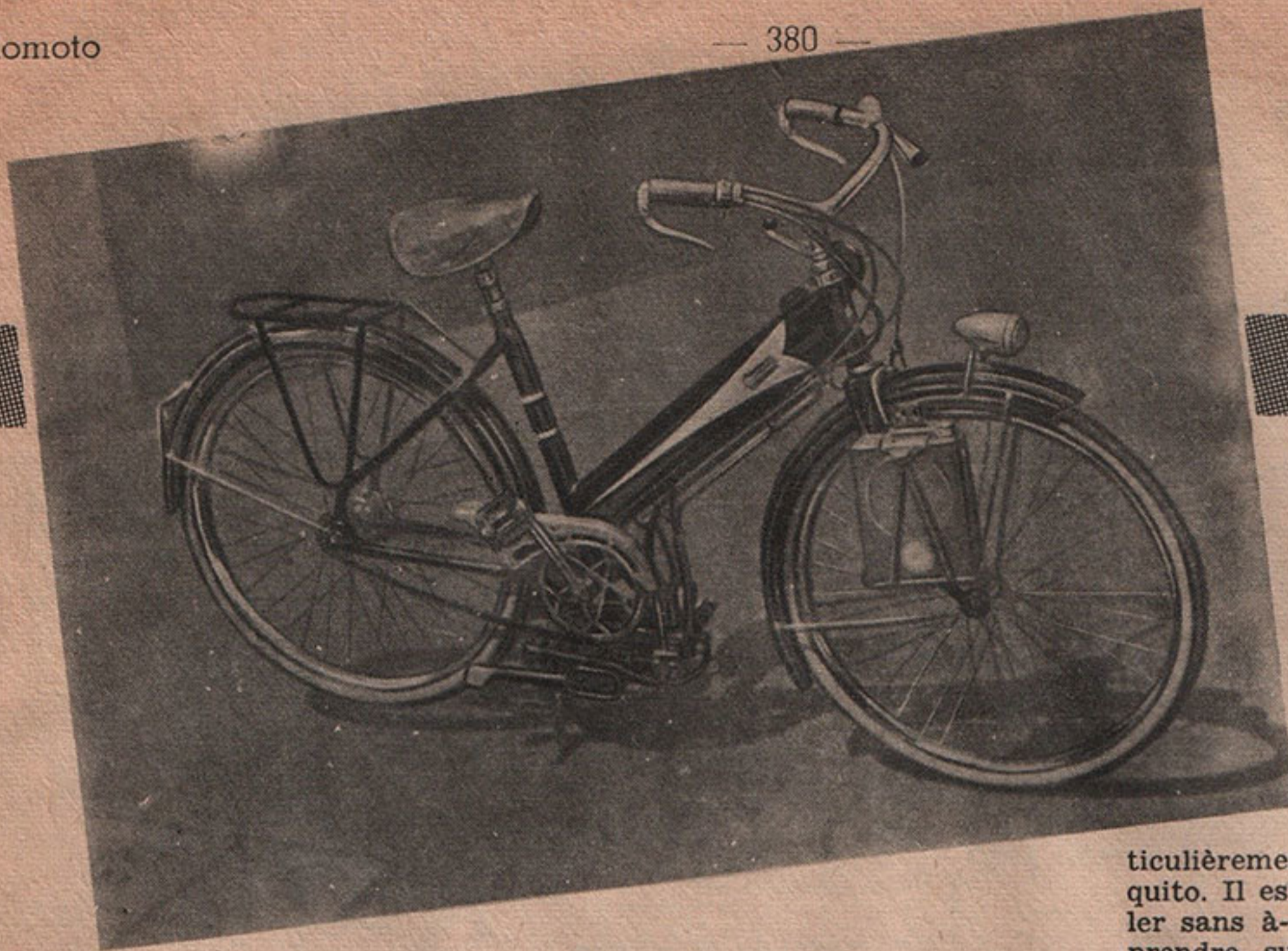
*Ci-dessous, le moteur vu du côté gauche. L'étroitesse du bloc Mosquito permet de conserver au pédalier la largeur qu'il a normalement sur un cycle.*

fisant pour lui permettre de terminer seul cette dure montée.

Sur les pavés inégaux existant dans certaines rues de Versailles, aux alentours du Château, nous apprécions tout particulièrement le guidon souple Girel qui équipe le Presto-Sport, bien qu'à notre avis il soit monté un peu trop relevé. Son inclinaison est d'ailleurs réglable et nous aurions pu, ainsi qu'il nous fut dit chez Chapuis, l'ajuster à notre goût.

Nous rentrons à Clamart par Villacoublay et le Rond-Point du Petit-Clamart. Notre Mosquito grimpe facilement la grande côte située à la sortie de Versailles sans qu'il soit nécessaire de donner un seul coup de pédale.





*Vue de 3/4, l'allure du cyclomoteur Presto-Sport est très nette.*

Sur la partie légèrement ondulée de la route qui longe l'aérodrome de Villacoublay, nous roulons pleins gaz, à bonne allure, nos 38 cmc. ronronnant gentiment. Aucune défaillance, aucun échauffement anormal du moteur. Nous avons l'impression que le régime maximum pourrait être ainsi maintenu des heures entières sans aucun danger pour la mécanique.

#### EN VILLE

Pour compléter nos essais, nous avons, selon notre habitude, utilisé le Presto-Sport durant une semaine comme moyen de transport quotidien entre notre domicile à Clamart et les bureaux de « Cyclomoto » (environ 25 kms aller et retour).

Chaque matin, le moteur a démarré au bout de deux mètres de pédalage

sans qu'il soit nécessaire de fermer l'air. Il suffisait de « titiller » trois ou quatre fois pour obtenir un bon départ.

Il nous est arrivé de rouler par temps de pluie, et jamais le galet n'a patiné, l'adhérence étant parfaite en tous moments et en tous endroits.

Le côté de Vanves que nous montions chaque soir était avalée sans l'appoint du pédalage et à bonne vitesse.

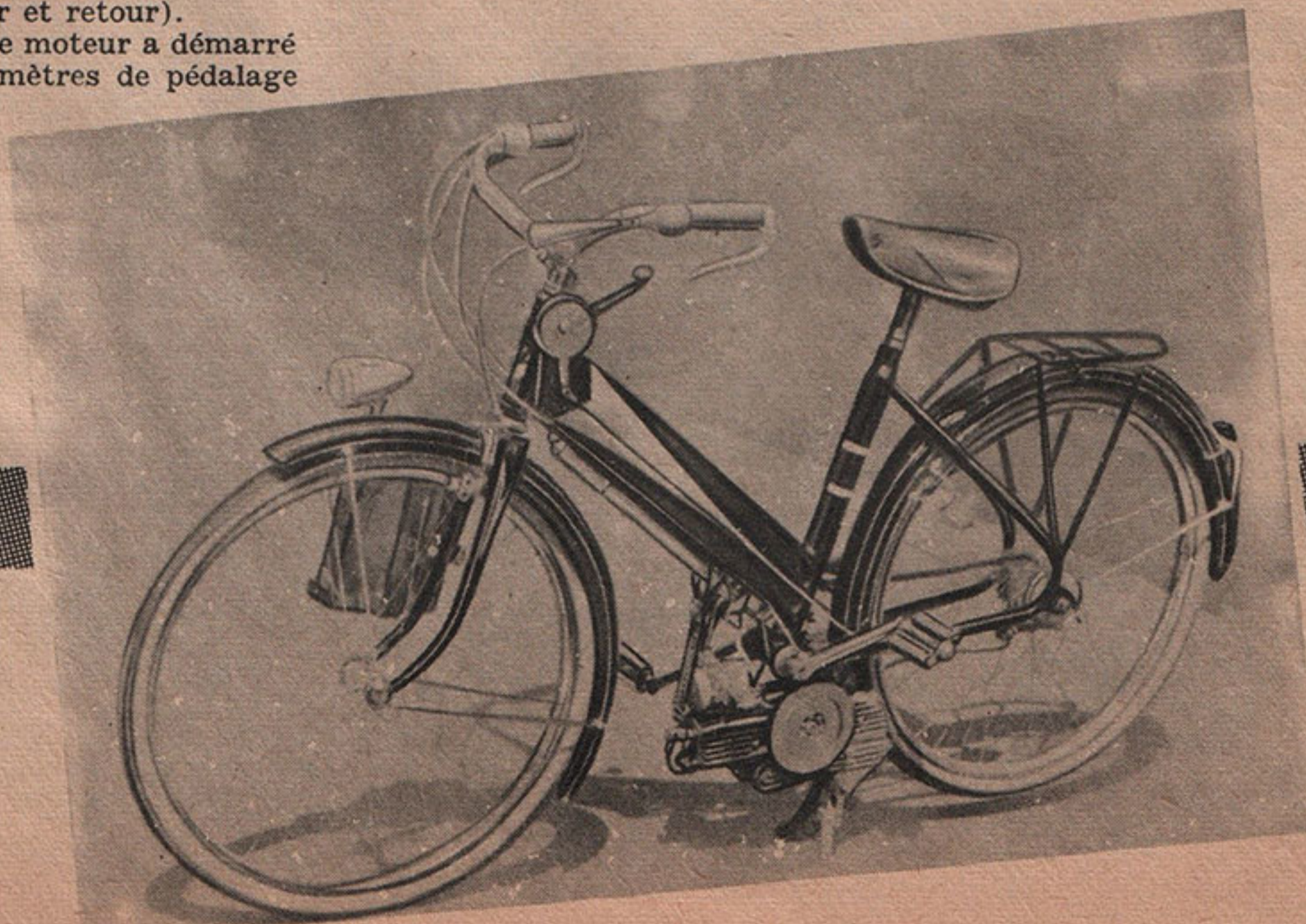
Dans les encombrements urbains, on a l'occasion d'apprécier tout par-

*Sur le côté gauche du réservoir, on aperçoit, ci-dessous, le levier de commande d'embrayage.*

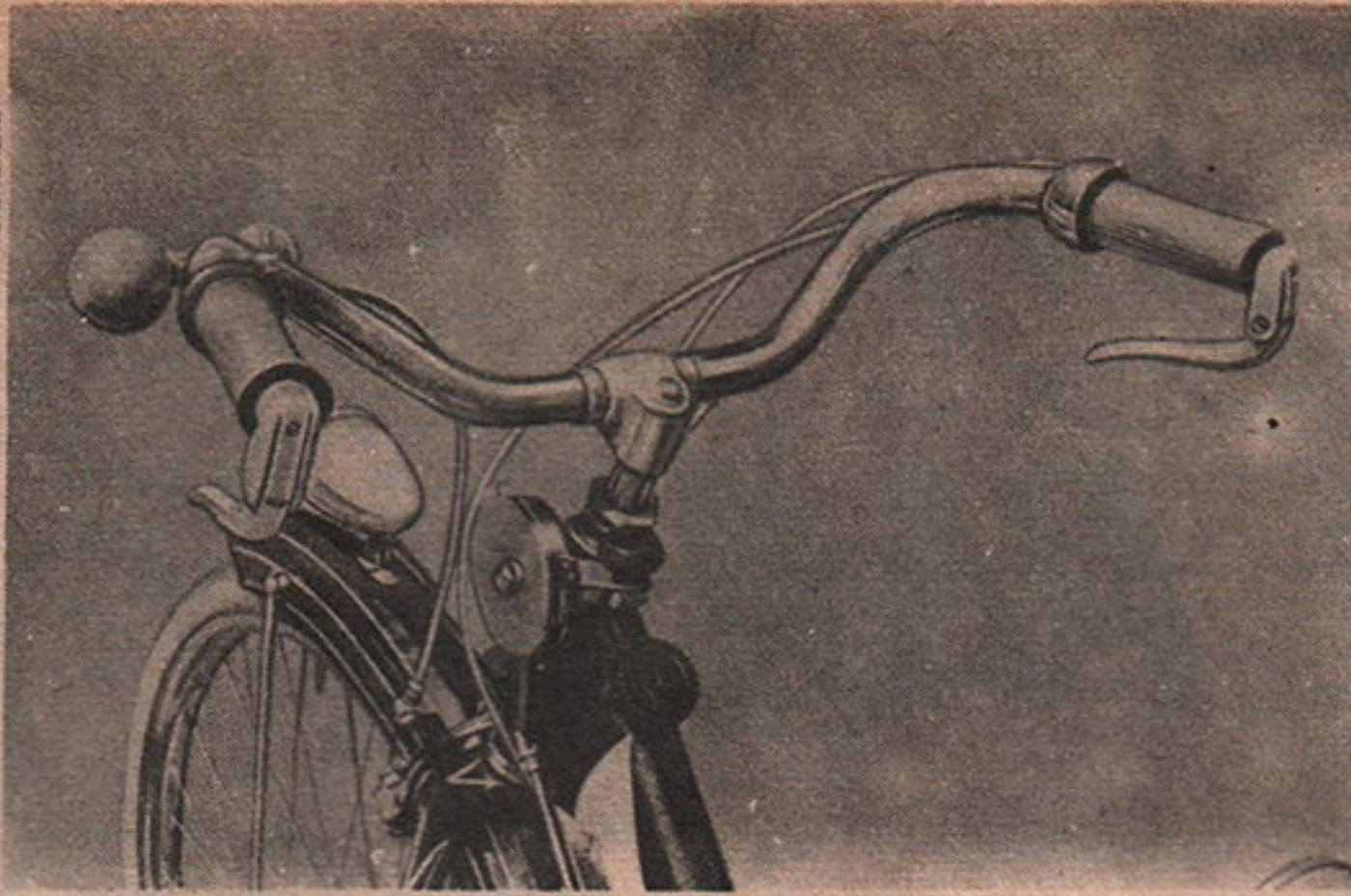
ticulièrement la souplesse du Mosquito. Il est en effet possible de rouler sans à-coups à 6 kmh. et de reprendre, sur terrain plat, sans aider le moteur, par la seule manœuvre de la commande des gaz.

#### VITESSE ET FREINAGE

Le moteur Mosquito que nous avons utilisé était parfaitement rodé, ayant couvert 5 à 6.000 kilomètres. C'était le cyclomoteur personnel d'un des employés des Etablissements Chapuis Frères qui ne lui ménage pas ses soins et l'entretien comme un bijou. Aussi les performances enregistrées sont-elles excellentes. Nous avons en effet atteint 39 kmh. en position normale et 43,500 kmh. en position effacée. Les régimes moteur étant respectivement de 5.120 t.-m. et 5.710 t.-m.







*Ci-contre, le guidon souple Girel, équipant le cyclomoteur ayant servi à nos essais. Il assure un grand confort et permet de rouler longtemps sans éprouver de fatigue excessive.*

La vitesse de croisière conseillée par les constructeurs est de 32 kmh. C'est à ce moment que le moteur tourne à son régime optimum de 4.200 t.-m.

En ce qui concerne le freinage, grosse surprise : le frein avant sur jante s'est avéré supérieur au frein arrière à tambour.

Normalement le freinage sur la roue avant est plus efficace que sur la roue arrière, mais étant donné que le seul frein à tambour existant se trouvait sur la roue arrière, nous nous attendions à voir inversés les résultats. Il n'en fut rien. A quoi cela est-il dû ? Sans doute à une usure prononcée du frein arrière et à un excellent état des patins du frein avant. Quoi qu'il en soit, voici les chiffres :

A 30 kmh., l'arrêt est obtenu en 11 m. 40 avec le seul frein arrière ; en 5 m. 45 avec le frein avant et en 4 m. 80 en utilisant simultanément les deux freins.

#### CONCLUSION

Le Mosquito a été créé et perfectionné pour motoriser de façon simple une bicyclette ordinaire.

Monté dans un cadre spécialement étudié pour lui, comme c'est le cas

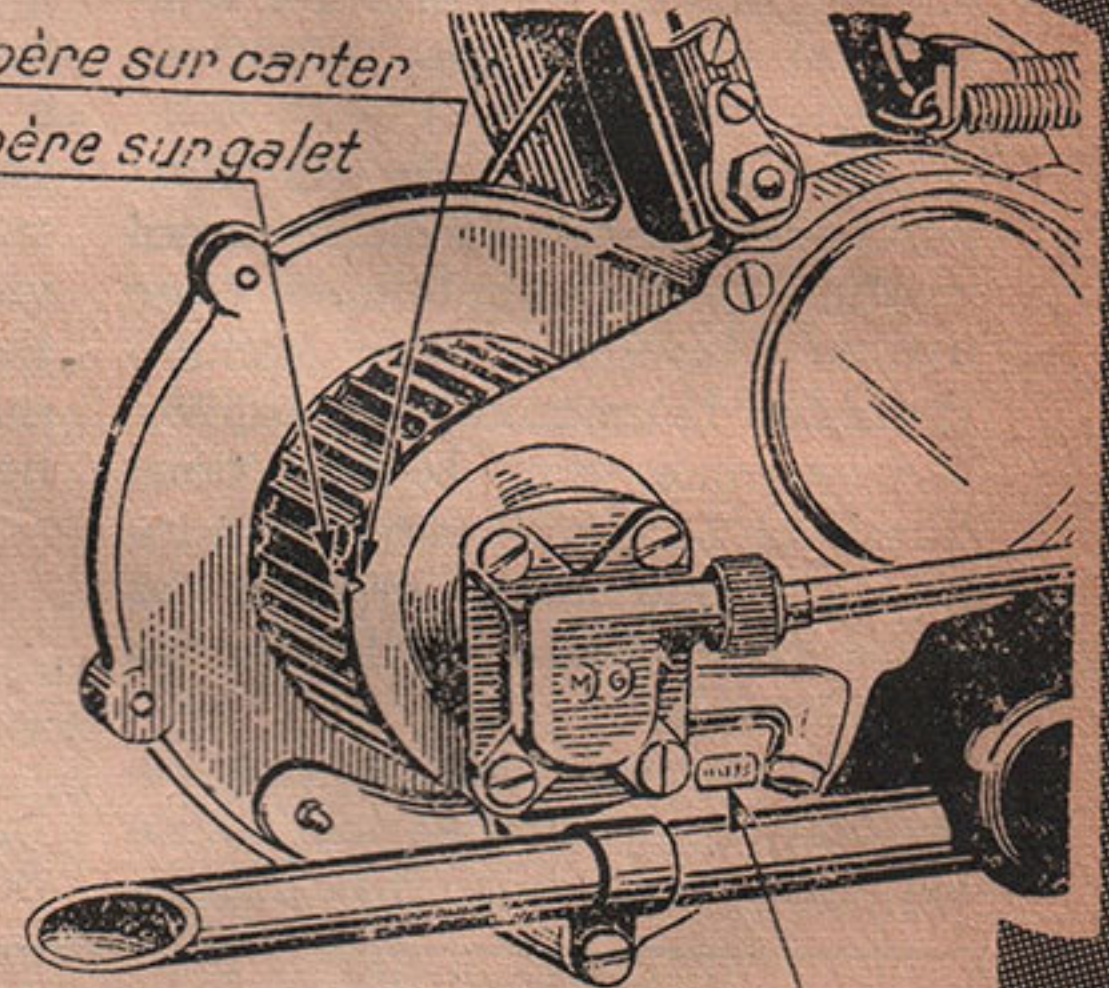
du Presto, son utilisation est encore plus rationnelle et aussi plus agréable. Les Etablissements Chapuis

*Pour le calage de l'allumage, il suffit de faire coïncider l'encoche existant sur le galet avec l'encoche faite sur le carter (du côté de la prise de courant) ainsi qu'on le voit sur le dessin ci-contre.*

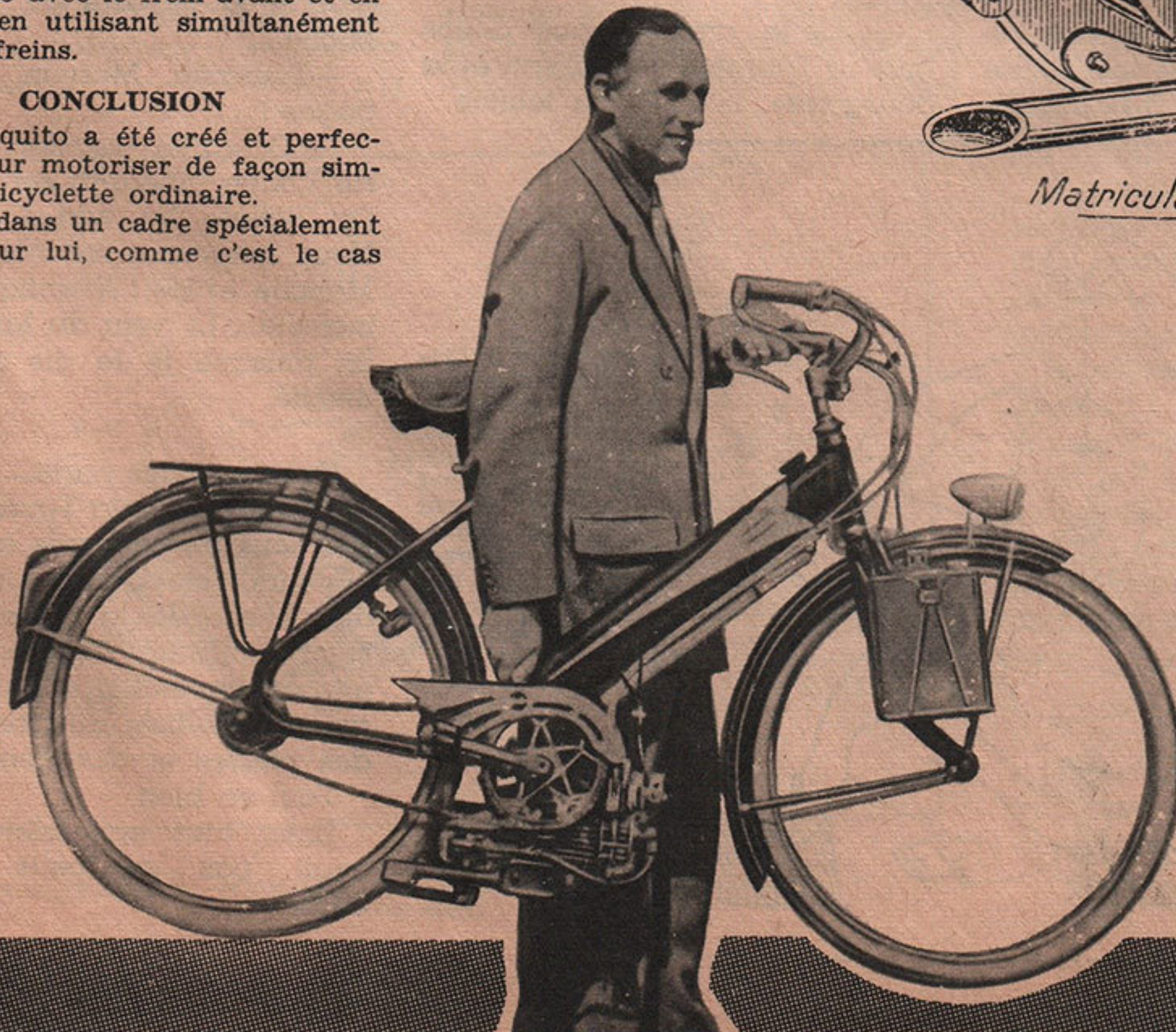
*Ci-dessous, la légèreté du Presto-Sport permet son transport facile et on peut sans aucune fatigue le monter chez soi pour le garer.*

*Repère sur carter*

*Repère sur galet*



*Matricule du moteur*



# Le Feu QUELQUE PART

**P**eu de gens, en notre époque surexcitée, savent encore conjuguer le verbe flâner. Les heures, les minutes, les secondes nous sont comptées. Faire le maximum de choses dans le laps de temps le plus court, telle est l'aspiration suprême des femmes et des hommes d'aujourd'hui.

Loin de nous l'idée de nous percher au sommet d'un piédestal imaginaire et de contempler avec mépris l'agitation dont semble possédée l'humanité tout entière. Nous sommes dans le bain, nous aussi, et la trépidante vie quotidienne que nous menons ne nous incite guère à méditer ou à philosopher.

Profitant des vacances annuelles que nos modernes lois sociales accordent aux travailleurs,

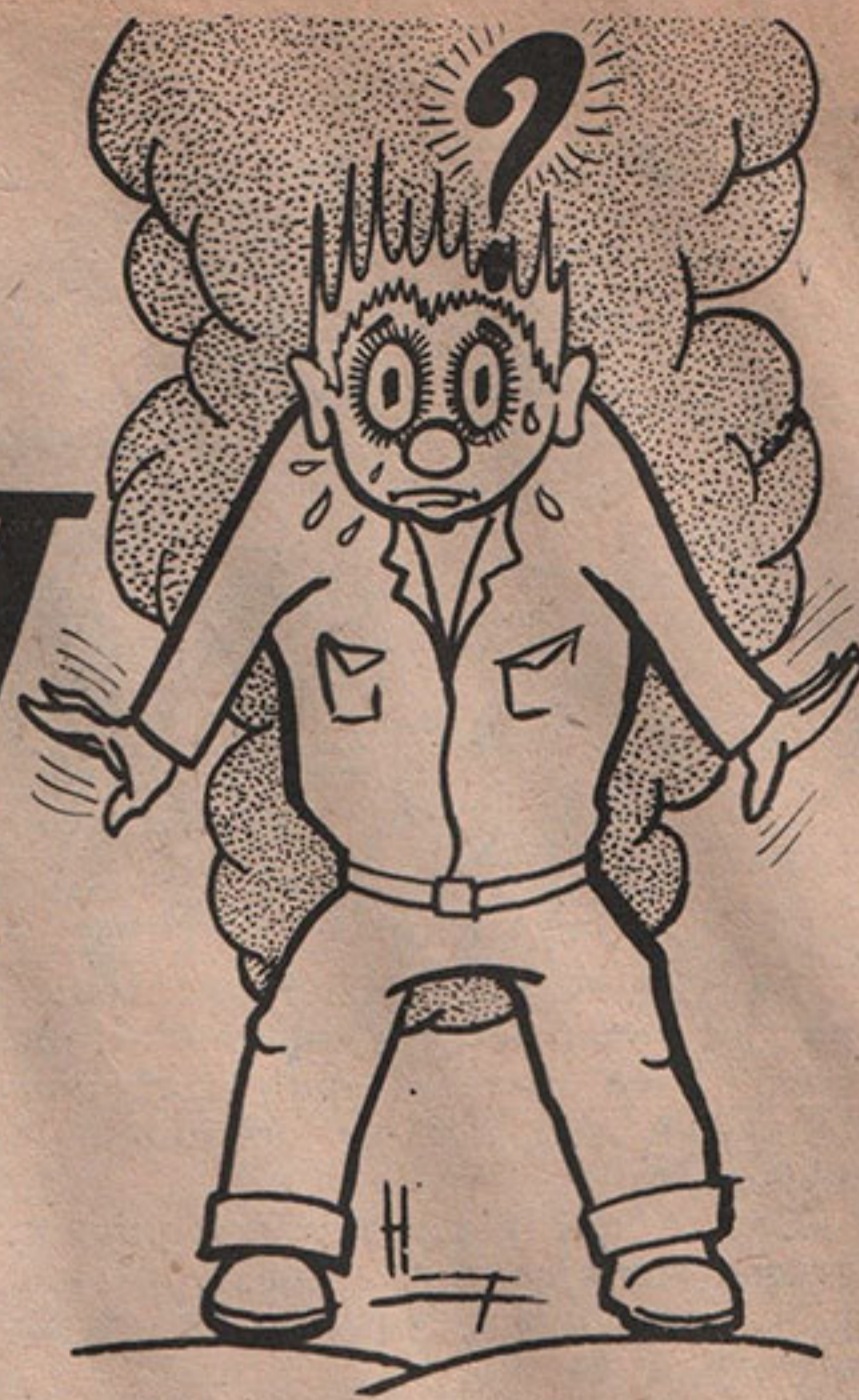
nous sommes partis... et, bien sûr, nous sommes partis sur la route. Bravant la pluie, le soleil, le vent, la tempête, les cinq francs par litre de M. Laniel, les embûches de la circulation qu'avec une joie sadique de vieille fille refoulée souligne chaque jour certaine branche de la presse, face à face avec nos responsabilités, en dépit de la platitude de notre porte-monnaie, sans vouloir envisager sérieusement de quoi Septembre serait fait (pas plus qu'Octobre, Novembre, la Noël...) nous sommes partis...

× × ×

Nous sommes partis !

Nous n'en revenons pas d'être partis.

— Cette année, nous allons faire la Touraine, le Morvan et la Bourgogne, m'a dit ma femme.



— Non, ai-je répondu, nous irons d'abord en Normandie, puis en Bretagne. Première étape : Paris-Lisieux. Le lendemain nous toucherons la côte à Deauville, Houlgate, Cabourg. Le surlendemain, après le bain, nous verrons les plages du débarquement et nous sauterons le Cotentin pour atteindre Granville et aborder finalement la Bretagne après avoir admiré la majesté du Mont St-Michel...

— Touraine, Morvan et Bourgogne !...

— Pourquoi discuter, ma chérie ? Mon itinéraire est préparé : j'ai acheté les cartes Michelin. Nous longerons les côtes de la Manche et de l'Atlantique. L'immensité... Le vent du large... Enfin puisque je te dis que c'est décidé.

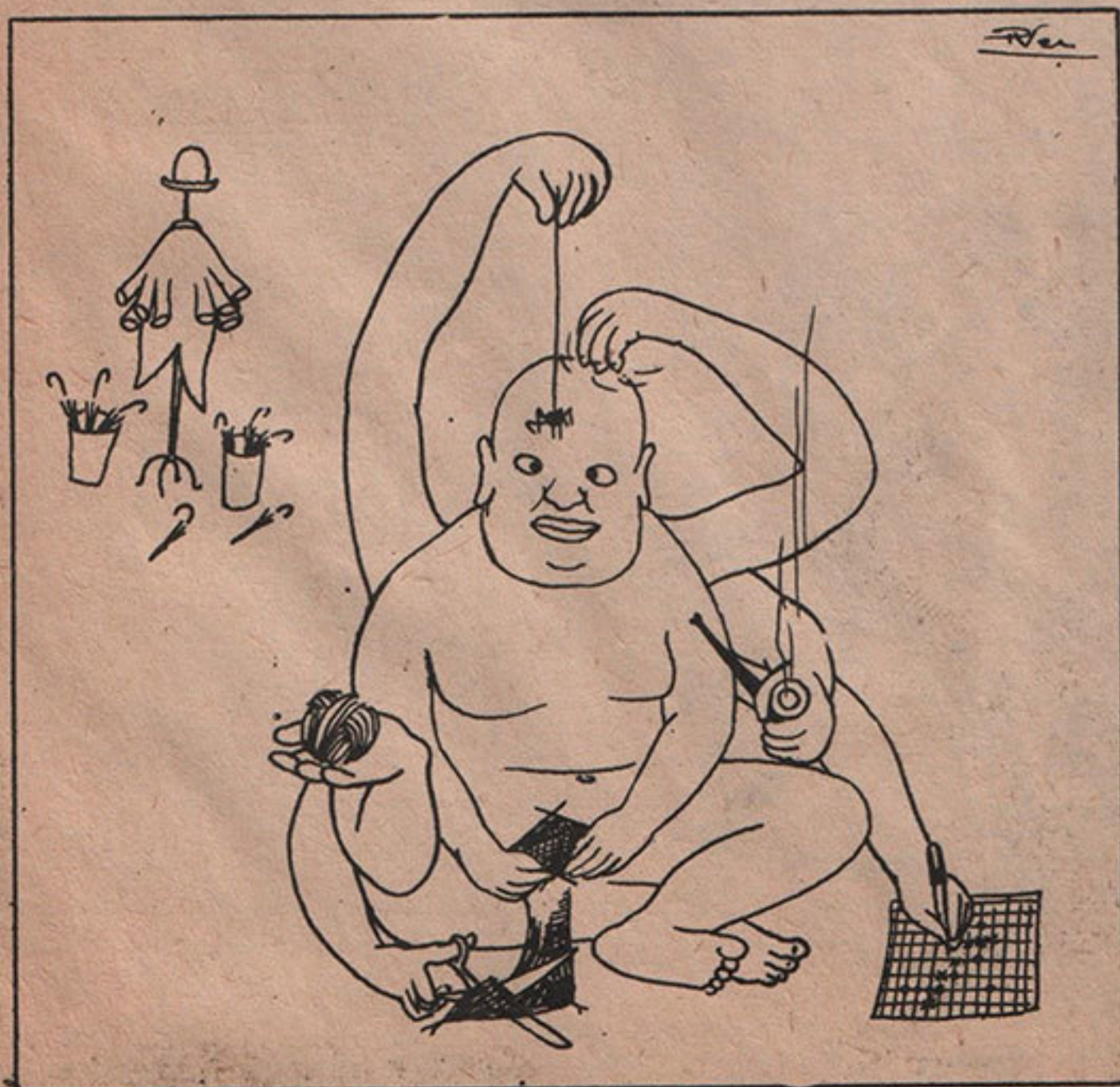
× × ×

Nous sommes partis...

Les routes de la Touraine défilent sous les pneus de nos cyclomoteurs. Les paysages reposants des bords de la Loire où tout semble mesure, équilibre, pérennité enchantent nos yeux de Parisiens habitués au gris du ciel, des pierres et des gens.

Tout va bien.

Enfin tout irait bien s'il n'y avait pas ce petit quelque chose...



*Faire le maximum de choses dans le minimum de temps. L'homme moderne se prend pour une de ces antiques divinités asiatiques qui avaient autant de bras que l'araignée a de pattes.*

## Cyclomoto

Il faut que je vous explique ça :

Au mois de Mai dernier, j'ai acheté deux cyclomoteurs identiques : un pour ma femme et un pour moi.

J'avais pensé tout d'abord à un modèle vu au Salon de la Porte de Versailles : moteur 4 temps, débrayage, deux vitesses. Mais ma femme a pensé (avec raison sans doute) qu'il valait mieux ne pas nous compliquer l'existence avec des tas de leviers, difficiles d'ailleurs à manipuler à bon es-

J'ai donc choisi deux monovitesse deux temps. Après un rodage consciencieux, nous avons effectué plusieurs petites randonnées pour nous habituer aux machines et puis ce fut le grand départ.

Nous avons en conscience pesé nos bagages et nos personnes afin de charger nos engins chacun d'un poids identique. Et voilà où est le mystère : le cyclomoteur de ma femme va plus vite que le mien. Que la route soit plate ou accidentée, je suis toujours semé.

Dans les séries, les constructeurs savent bien qu'il y a toujours des moteurs dont le rendement est supérieur ; ça arrive ces choses-là ! Le conducteur n'a



*Malgré le bien-fondé des arguments employés, l'échange fut impossible.*

rien à voir là-dedans ! N'est-ce pas ?

C'est ce que j'ai répondu à ma femme et je lui ai même proposé (histoire de se rendre compte) de piloter durant une étape sa machine et elle la mienne.

Elle n'a pas voulu en me rétorquant : « Ouais, pour que tu m'assassines mon moulin, comme tu as fait avec le tien ! ».

× × ×

Dans les monts du Morvan, ce fut une autre histoire. Je pédalais comme un forcené dans les côtes pour coller à sa roue, mais elle s'en allait, semblant voler, avec

la désinvolture d'un Coppi au sommet de l'Aubisque.

Un jour, nous nous sommes perdus. Comme elle avait pris de l'avance dans une longue côte, j'ai descendu l'autre versant à tombeau ouvert et là... j'ai pris une route à droite alors qu'il fallait aller à gauche. J'ai erré tout le jour, sans manger, car c'est elle qui s'occupe des casse-croûte... et nous nous sommes retrouvés le soir à la ville étape convenue.

Je passe sur les termes employés au moment où nous nous retrouvâmes, heureux malgré tout.

× × ×

Je ne vais pas vous raconter par le menu ce que furent nos vacances. J'en viens au point qui me paraît le plus intéressant :

Pourquoi les fabricants de cyclomoteurs ne s'arrangent-ils pas pour que les machines, par eux élaborées, aillent toutes à la même vitesse ?

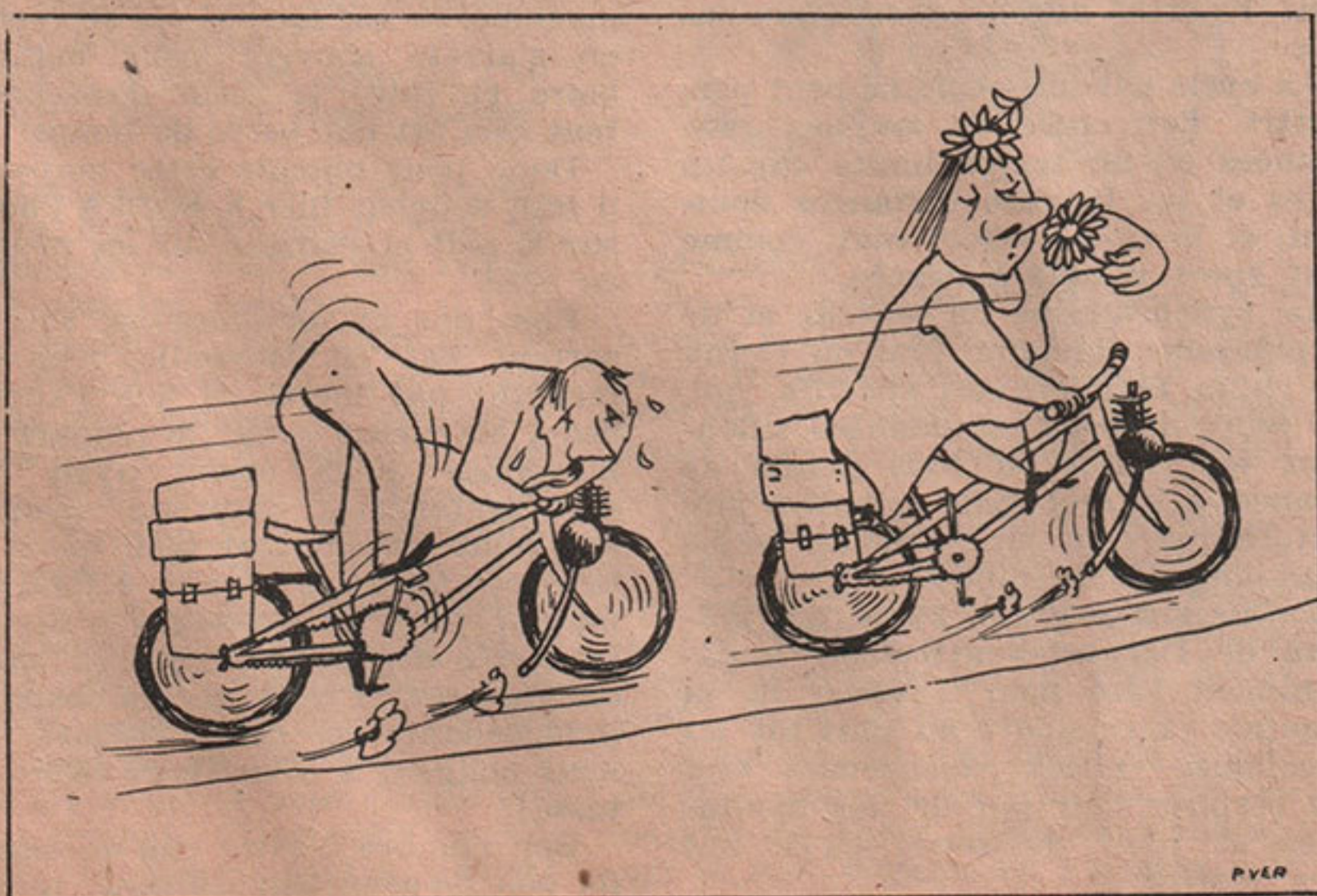
Pourquoi la mienne fait-elle du 35 à tout casser et celle de ma femme plus de 40 ?

Qu'on les mette toutes à 35 maximum. À cette vitesse on peut mieux admirer le paysage, on jouit davantage du spectacle enchanteur que nous offre la nature.

On peut flâner, on peut rêver...

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire, pour être heureux, de se déplacer tout le jour comme si on avait le feu quelque part...

N'est-il pas vrai ? N. R. V.



*La différence de rendement s'est fait particulièrement sentir dans les côtes.*

# L'usagez OPINE...

**D**epuis la première parution de « Cyclomoto », bon nombre de lecteurs, tous amateurs passionnés du cyclomoteur, quelques-uns bricoleurs, d'autres seulement néophytes, nous écrivent pour nous exposer leurs points de vue sur les engins dont ils sont propriétaires.

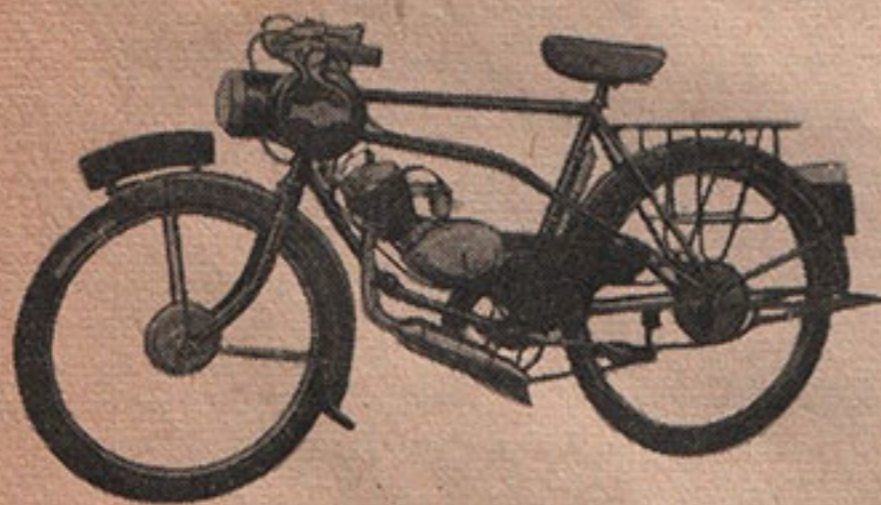
Nous avons pensé que l'opinion d'un usager pouvait être profitable dans bien des cas à un autre usager, et que, de toutes façons, elle était susceptible de compléter la documentation de chacun.

Aussi inaugurons-nous aujourd'hui cette rubrique en publiant quelques-unes des opinions émises par nos lecteurs.

Nos lecteurs savent fort bien que, comme on dit, nous n'avons pas un bœuf sur la langue et que nous écrivons, sans ambages, ce que nous pensons de telle ou telle machine, dût-il en cuire à certains.

Cependant, dans cette rubrique, nous tenons à faire remarquer que les points de vue ici exposés engagent la seule responsabilité de ceux qui nous les font parvenir.

## LE DERNY (Sport solo)



J'ai fait l'acquisition, en Mai 1951, d'un DERNY (solo) neuf. L'ayant utilisé durant deux années, je crois pouvoir affirmer, et ce, en connaissance de cause, quelles sont ses possibilités, défauts, avantages ou autres.

Si j'ai choisi le DERNY, c'est parce que j'en avais conçu l'utilisation dans un but nettement défini.

Sportif dans l'âme, j'aime la bicyclette, mais préfère le DERNY pour ses efforts moins pénibles.

Je ne veux point vanter ici spécialement la maison DERNY, d'autres marques font je crois aussi bien, et je cite dans la cylindrée des 98 cmc. : Syphax, Narcisse, Follis, etc...

Le DERNY de par sa conception originale a l'avantage d'être à la fois moto et vélo.

1<sup>o</sup>) moto : car le moteur (98 cmc. Zürcher) propulse de lui-même l'engin ;

2<sup>o</sup>) vélo : il possède ses mêmes caractéristiques, avec pédalier adéquat placé pour aider le moteur.

Ce moyen de locomotion, destiné à des fins sportives est utilisé par ceux qui apprécient à sa juste valeur, le goût de l'effort. Il en découle, pour le bien de l'usager, un développement musculaire, la souplesse des membres inférieurs, et une amélioration de volume de la cage thoracique, meilleur garant des troubles qu'occasionnent l'inertie des organes fonctionnels.

Le cycle par lui-même ne peut permettre d'effectuer de longues randonnées en un temps limité car les côtes et les longues distances épuisent, et le trop d'effort nuit, comme tout sport poussé à l'excès.

Le synchronisme du moteur et de la puissance humaine font du DERNY un engin apprécié des sportifs, qui, au cours de leurs randonnées sillonnent les routes en tous points de France, à la recherche soit d'un site pittoresque ou de plaisirs sains (camping par exemple).

Délaissant le grand Paris, des milliers de DERNYistes attendent impatiemment l'été pour s'évader de la Capitale et rejoindre au plus tôt les bucoliques vallées pyrénéennes afin d'y respirer l'air pur de nos montagnes et jouir du repos qu'ils ont bien mérité.

Mais revenons à nos moutons, et voyons ce qu'il y a lieu de dire sur le DERNY.

A ce jour, j'ai parcouru environ vingt mille kilomètres. J'ai fait, dans un jour et demi, 680 kilomètres : Lit-et-Mixte (Landes) à Domfront (Orne), puis de plus longues distances : Lit-et-Mixte-Menton, en deux jours et demi, soit 900 kilomètres environ, puis retour.

Pendant ces parcours, j'ai tenu une moyenne de 33 kmh., soit 400 kilomètres par jour. Bien entendu, je ne suis pas comme le moteur, une machine, on est fatigué, on se repose, on s'arrête souvent pour manger, boire et faire le plein d'essence ; tout cela est une perte de temps.

Donc pour obtenir cette moyenne, il faut souvent filer à 45-50 à l'heure sur le plat et pousser sur les pédales en côte.

Bien des cyclomotoristes, s'ils ne sortent pas de Marseille, n'en demeurent pas moins ce que j'appelle des « blagueurs », car la plupart des moyennes qu'ils disent avoir fait sont fantaisistes. Ceux qui voyagent sur route savent fort bien qu'on ne peut pas toujours pousser à fond son moteur (il y a : passages à niveau, traversée des agglomérations, haltes obligatoires, et mille autres obstacles indépendants de notre volonté, qui nous obligent à restreindre notre vitesse).

Bon nombre d'entre eux ne disent-ils pas qu'avec leur 49 cmc. il font du 45 de moyenne et poussent jusqu'à 54 à l'heure (tel est paraît-il les possibilités de l'Alcyonnette) ; et bien

j'opposerai mon démenti jusqu'à preuve du contraire.

Jamais je n'ai vu un petit cube (modèle utilitaire) de 49 cmc. me dépasser ou tenir mon train de route même sans pédalage. Toutefois je tire mon chapeau devant le Cucciolo, qui lui, tient le 45 à l'heure ; j'en ai fait l'expérience sur la route de Pau.

Avec mon Derny, en quelques coups de pédale, je l'ai semé et ne l'ai plus revu, mais il n'en demeure pas moins que pour un 50 cmc. ses performances sont vraiment prodigieuses ; il n'en est pas de même pour tous les petits cubes.

#### Voici comment se comporte mon Derny

En première vitesse : 25 kmh. environ (sans l'aide des pédales) ; en deuxième vitesse, maximum entre 50 et 55, sans l'aide des pédales. Peut-être arrive-t-on à le pousser en pédalant à 60 à l'heure, mais il faut avec pédalier de 60 et roue-libre de 13 dents, tourner ses jambes très vite (c'est-à-dire faire 102 tours de pédalier en une minute). Essayez donc. Personnellement mes jambes ne sont pas des bielles et je ne puis y arriver.

En première, en raison de sa forte démultiplication, certaines côtes ne peuvent être gravies et je cite : la côte du pont située à Gurs, la côte d'Oloron (Béarn) et bien d'autres.

Heureusement l'appel du pédalage aide considérablement le moteur dans de telles circonstances. Après bien des efforts on arrive quand même à gravir les fortes côtes.

**Partie cycle :** Cadre robuste. En cas de crevaison, le processus de démontage et remontage est malaisé ; trop de chaînes, une roue à broche aurait été souhaitable.

Dérailleur, roue-libre, pédales, guidon : rien à dire, très bonne fabrication.

Un désavantage : le pneu arrière de 650 x 50 B, est mort tous les 2.600 kilomètres. J'en ai fait l'expérience à maintes reprises.

Il est vraiment regrettable que la maison Derny n'ait pu faire fabriquer par une maison de pneumatiques des 650 x 50 B, renforcés, surtout sur la bande de roulement. En ce cas particulier, bien des Dernystes me donneront, je crois, raison.

Pour pallier à ces inconvénients, Derny a uniformisé pneus et roues dans ses nouvelles créations ; c'est très bien, mais les détenteurs des anciens modèles en pâtissent.

Il en est de même pour l'éclairage, qui avec dynamo de 12 volts est défectueux, et les ampoules grillent très souvent. Heureux les dernystes qui possèdent l'éclairage par volant magnétique.

**Conduite du Derny :** Assez bonne stabilité, mais il ne faut pas s'amuser à lâcher le guidon, ni même conduire d'une main, car le Derny tressaille surtout sur de mauvaises routes. La suspension avant à anneaux Neimann est excellente ; silencieux parfait ; mais, ah ! le moteur, excellent, robuste, mais c'est un casse-oreilles, son sifflement et le bruit des pignons ou d'embrayage vous exaspèrent. Maintenant, la maison Derny s'est mise à la page avec ses nouveaux moteurs Zurcher silencieux.

Pour ma propre gouverne, j'ai fait subir à mon Derny quelques modifications :

- remplacement d'un pignon acier par un en bronze et céloron pour atténuer le bruit du moteur. Résultat : amélioration notable ;
- une deuxième dynamo de 6 volts 5 watts alimente un deuxième phare ;
- j'ai changé la selle par une Reydel à sandows équipant les Bima Peugeot, on y est très bien ;
- j'ai relevé le guidon ou plutôt je l'ai inversé, pour une position plus stable, car sur de longs parcours, et toujours penché en avant, l'échine me faisait mal.

En résumé, malgré quelques défauts, Derny a su mériter de son renom, nous l'en félicitons, car ses succès sont de plus en plus nombreux.

M. RICHARD Paul  
Gendarmerie  
à Lit-et-Mixte (Landes)

#### LA MOBYLETTE



Messieurs,  
Je suis propriétaire d'une « Mobylette » et, avant de partir à nouveau en vacances, j'ai pensé vous envoyer un court récit du voyage effectué en Août 1952 sur ma petite machine.

Parti de Paris à 11 h. le Samedi 9 Août, je suis arrivé à Laval à 21 h. 30, après avoir couvert en conséquence 287 kms en 10 h. 30, c'est-à-dire à une moyenne de plus de 27 kmh. (arrêts compris).

Le lendemain, j'ai démarré à 6 h. 30 et ai couvert les 181 kms me séparant de Theix (près de Vannes), but de mon voyage, en 7 heures, soit à une moyenne horaire de plus de 25 km. En réalité, la moyenne fut de plus de 30 km. car je me suis ar-

rêté plusieurs fois, entre autres près d'une heure, 40 kms avant Vannes pour déjeuner.

J'ai passé mes vacances à Theix réalisant plusieurs excursions sur mon cyclomoteur, entre autres, à Belle-Ile et à Pouliguen, d'où d'ailleurs j'entrepris le 29 Août le retour vers la Capitale.

Parti à 7 h. 15 de Pouliguen, j'arrive à Tours (279 kms) à 20 h. 30 soit 13 h. 15 de route à la moyenne de 21 kmh. (moyenne réelle : plus de 25 kmh.).

Enfin, dernière étape : Tours-Chilly Mazarin (près de Paris) soit 216 kms en 7 h. 55, le samedi 30 Août. Moyenne horaire : plus de 27 km., et, arrêts déduits, plus de 30 km.

Voilà ce que j'ai pu réaliser l'an dernier. Je ne suis pas guidé par un désir de faire de la publicité pour la marque (car malgré tout, la Mobylette est loin d'être parfaite), mais je pense que d'autres usagers tireront profit de ma petite « virée ». Salutations distinguées.

G. PERREARD  
Paris (2<sup>e</sup>)

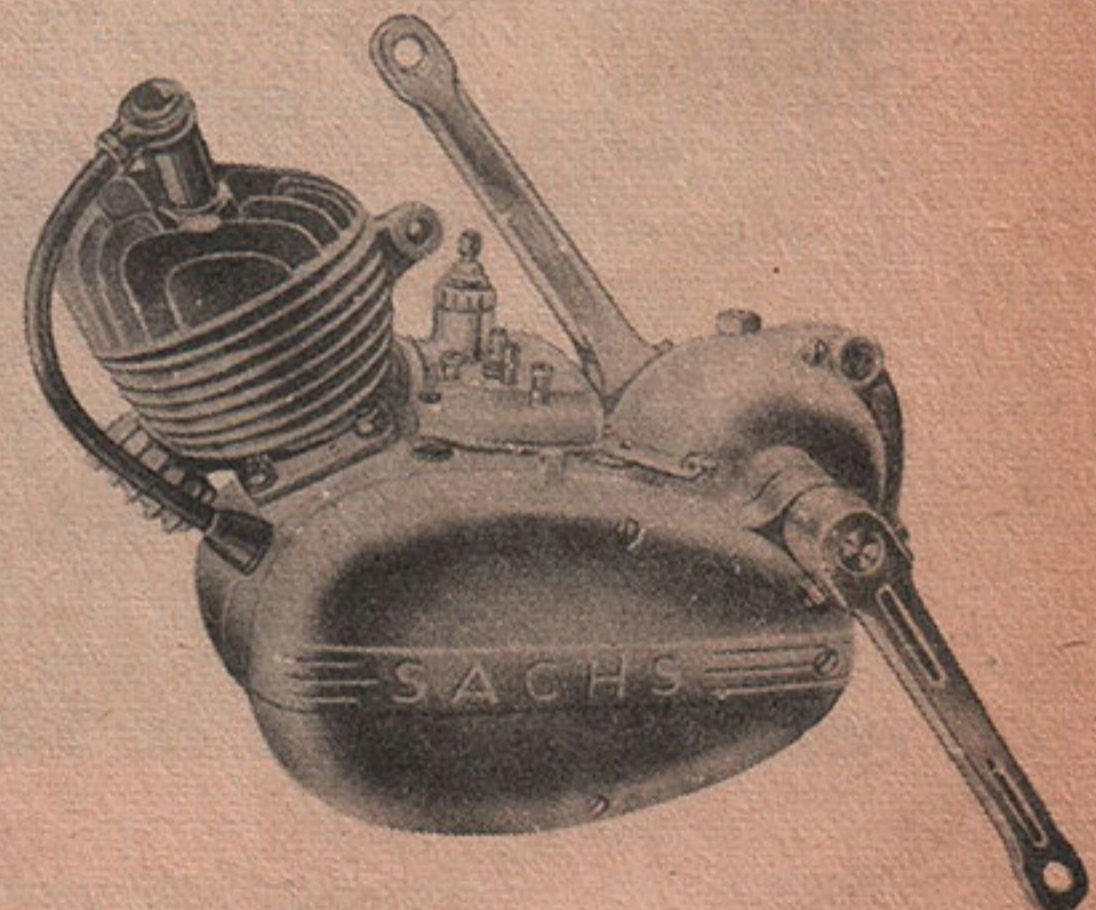
#### QUE PENSEZ-VOUS DE VOTRE CYCLOMOTEUR ?

Cette rubrique « L'usager opine... » est ouverte à tous nos lecteurs.

Envoyez-nous votre opinion sur le cyclomoteur que vous utilisez journallement ou qui vous sert seulement pour de longs déplacements. Dites-nous franchement ce que vous en pensez.

Votre point de vue, rigoureusement impartial, intéressera certainement d'autres cyclomotoristes.

NOUVEAU SACHS  
Ci-dessous, la photographie du nouveau moteur Sachs 49 cmc. avec pédalier incorporé.



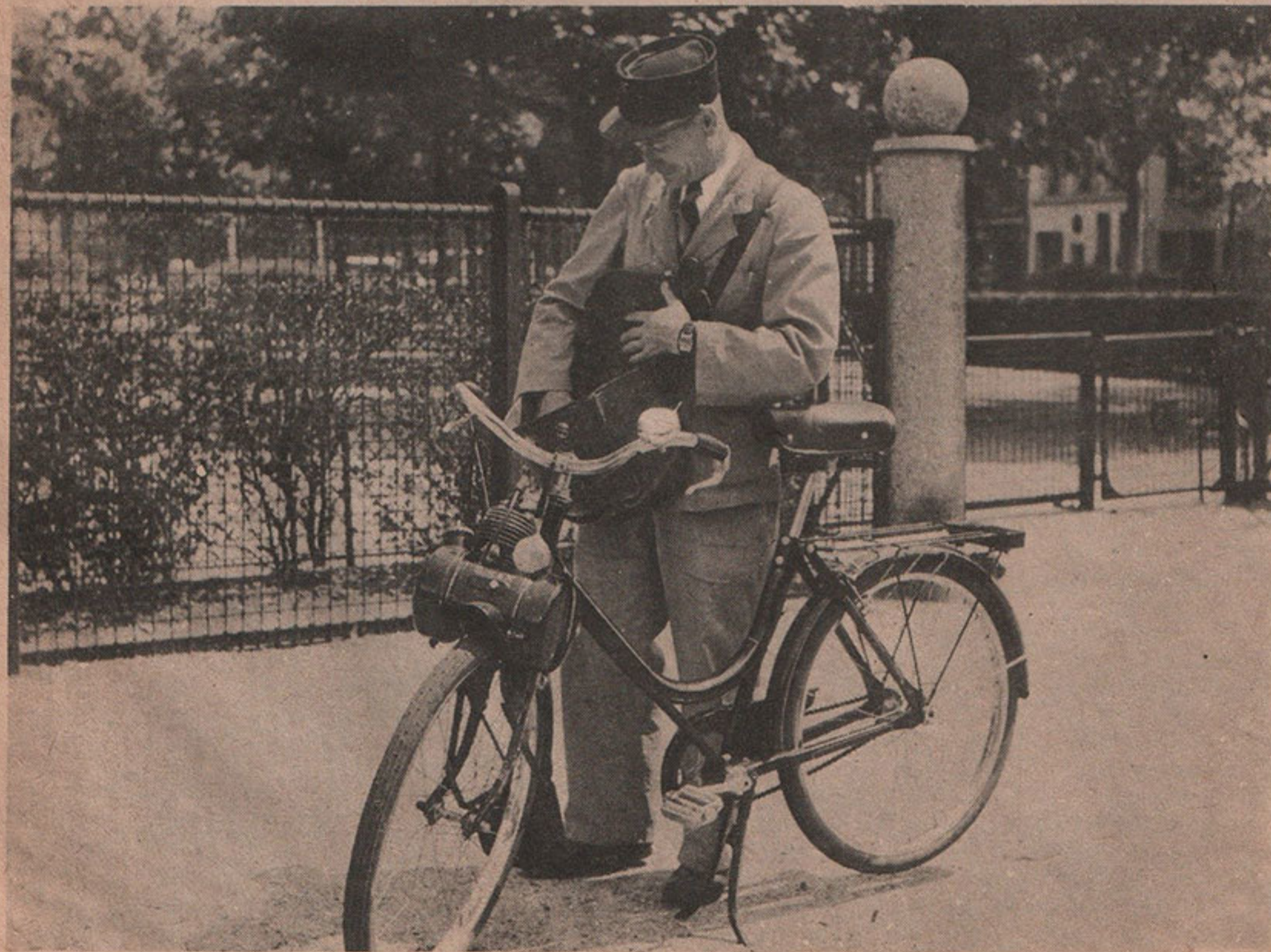
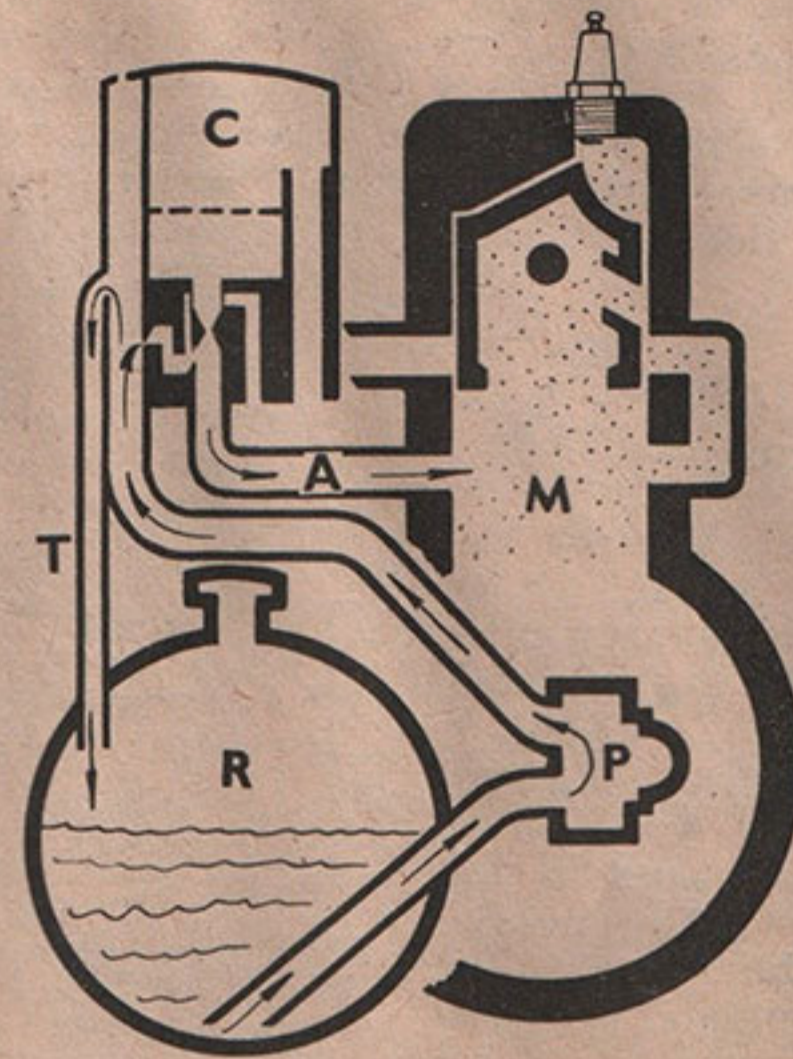
# LE CYCLOMOTEUR

Le cyclomoteur le plus populaire de France, mais c'est évidemment le **Vélosolex** !... Economique à l'achat, il l'est aussi à l'entretien. Sa faible consommation (moins d'un litre aux 100 kms) permet à toutes les bourses de s'offrir la « bicyclette qui roule toute seule ».

Créé par la société du carburateur Solex, le Vélosolex en est arrivé à constituer à lui seul un nouveau mode de locomotion, moderne, rationnel et - répétons-le - économique.

Il est formé d'une bicyclette spécialement étudiée et d'un moteur deux temps d'une robustesse éprouvée. Ces deux éléments ont été faits l'un pour l'autre et forment un ensemble parfaitement homogène et équilibré.

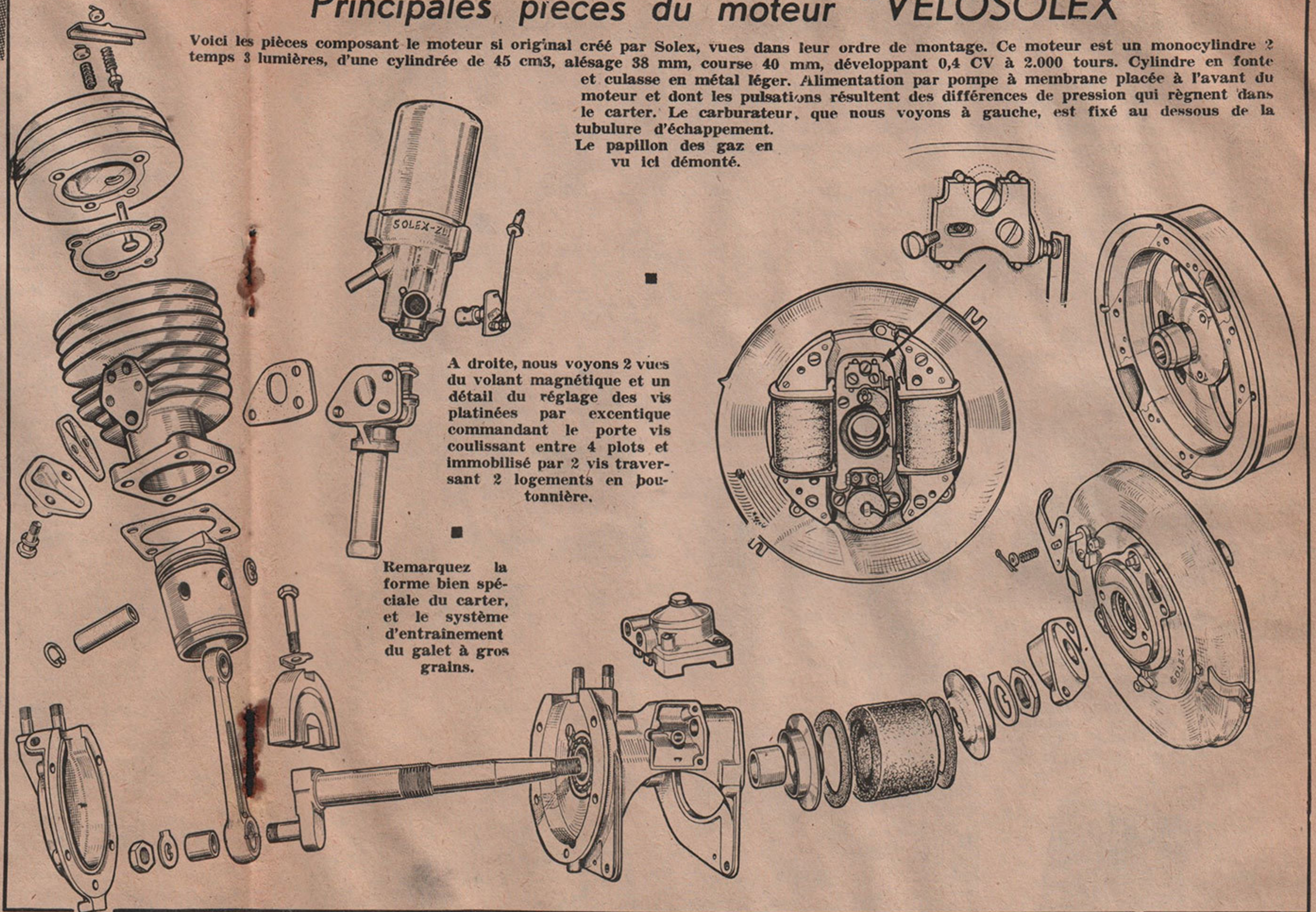
*Ci-contre, schéma de fonctionnement du carburateur. La Solexine du réservoir R est envoyée au carburateur C par la pompe P. Le trop plein retourne au réservoir par le tuyau T. Les gaz parviennent au moteur M par la conduite d'admission A.*



*Le facteur rural trouve dans le Vélosolex un précieux allié qui lui permet de faire plus vite et mieux sa tournée.*

## Principales pièces du moteur "VELOSOLEX"

Voici les pièces composant le moteur si original créé par Solex, vues dans leur ordre de montage. Ce moteur est un monocylindre 2 temps 3 lumières, d'une cylindrée de 45 cm<sup>3</sup>, alésage 38 mm, course 40 mm, développant 0,4 CV à 2.000 tours. Cylindre en fonte et culasse en métal léger. Alimentation par pompe à membrane placée à l'avant du moteur et dont les pulsations résultent des différences de pression qui règnent dans le carter. Le carburateur, que nous voyons à gauche, est fixé au dessous de la tubulure d'échappement. Le papillon des gaz en vu ici démonté.



A droite, nous voyons 2 vues du volant magnétique et un détail du réglage des vis platines par excentrique commandant le porte vis coulissant entre 4 plots et immobilisé par 2 vis traversant 2 logements en boutonnière.

Remarquez la forme bien spéciale du carter, et le système d'entraînement du galet à gros grains.

Depuis 1940, date de sortie du premier prototype, ce sont des milliers et des milliers de kilomètres qui ont été parcourus par ces admirables petites machines dans les conditions atmosphériques les plus diverses, sur les routes les plus variées.

Populaire, le Vélosolex l'est vraiment ; les 380.000 réponses

reçues par la Société Solex lors du dernier concours organisé par les fabricants suffiraient à le confirmer si le seul spectacle de la rue dans toutes les grandes villes n'était pas déjà suffisant...

*Ci-contre, le Solex n'a pas son égal pour parcourir les petits sentiers.*



# LE PLUS POPULAIRE DE FRANCE

# CYCLOMOTEUR et VACANCES

**R**épondant à notre invitation concernant les photos de vacances à cyclomoteur, plusieurs lecteurs nous ont adressé des photographies prises au cours de diverses excursions effectuées cette année ou l'année dernière. Nous en reproduisons un certain nombre sur cette page.

Pour beaucoup d'entre nous, les mois de Juillet et d'Août constituent l'époque pendant laquelle nous nous évadons sur la route. Aussi nous pensons que dans nos prochains numéros, nombreuses seront les photographies, prises par nos lecteurs pendant ces deux mois, que nous pourrons publier.

Et n'oubliez pas, à chacun de vos envois, de nous donner la marque de votre cyclomoteur, le lieu et la date de la photo, votre nom et votre adresse.

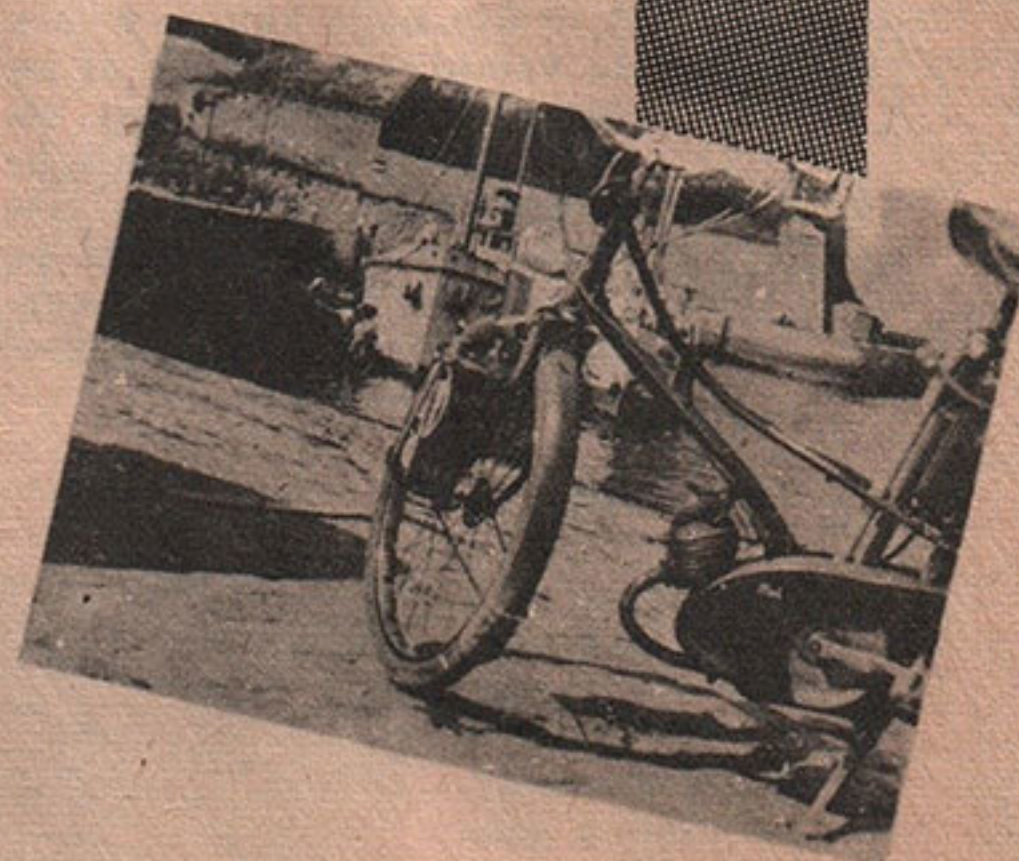
Merci d'avance.



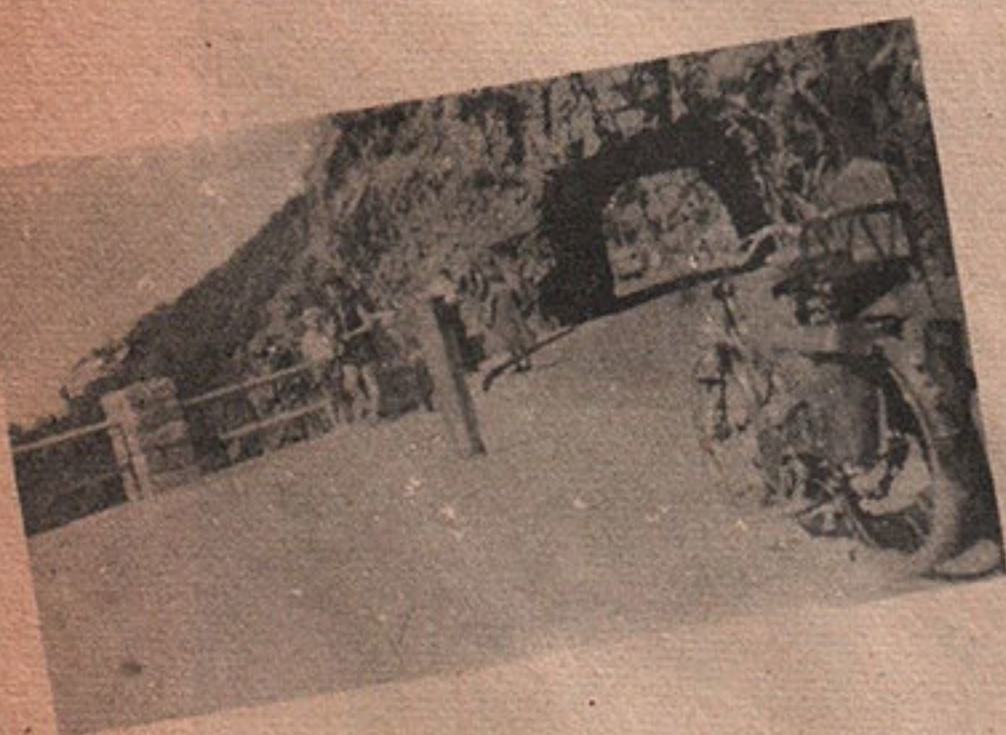
M. Guy Schmitt (Paris) a pris cette photo sur le terrain de camping de Villerville au cours d'une randonnée effectuée au moment de la Pentecôte. Le cyclomoteur est une réalisation personnelle de M. Schmitt montée avec un 50 cmc. Cucciolo. La tente est du type gonflable.



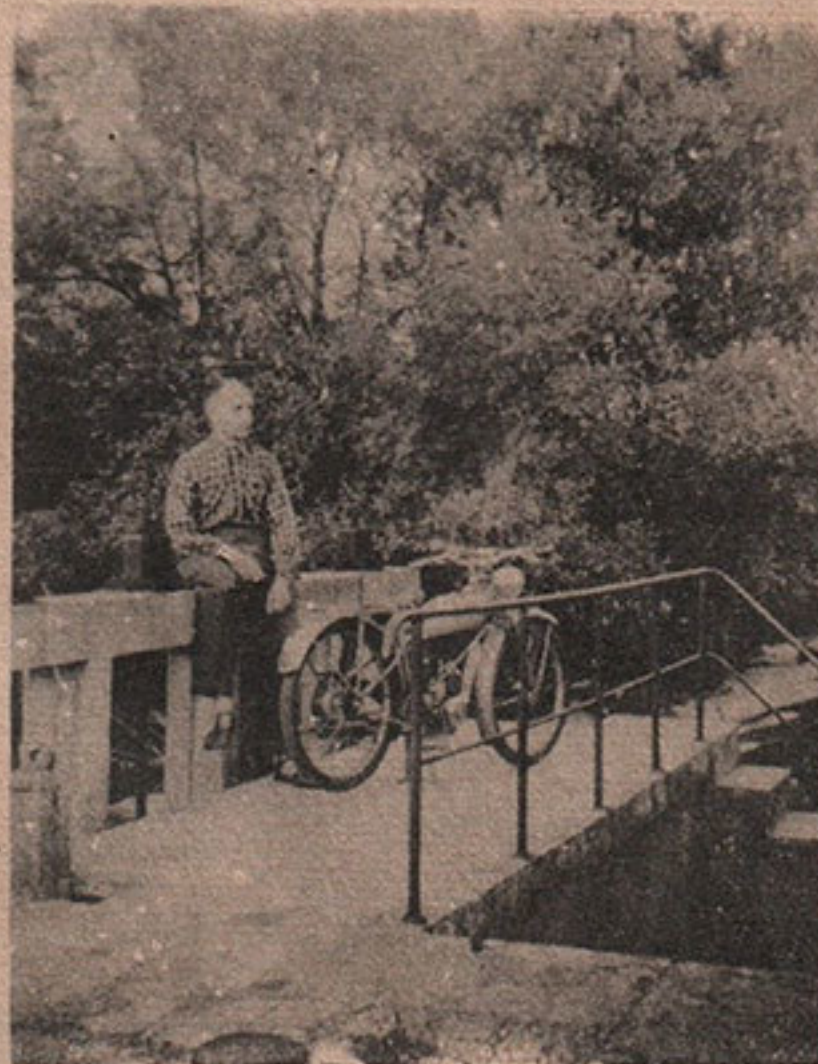
La Mobylette de M. Perréard à Elven (Morbihan) en Août 1952.



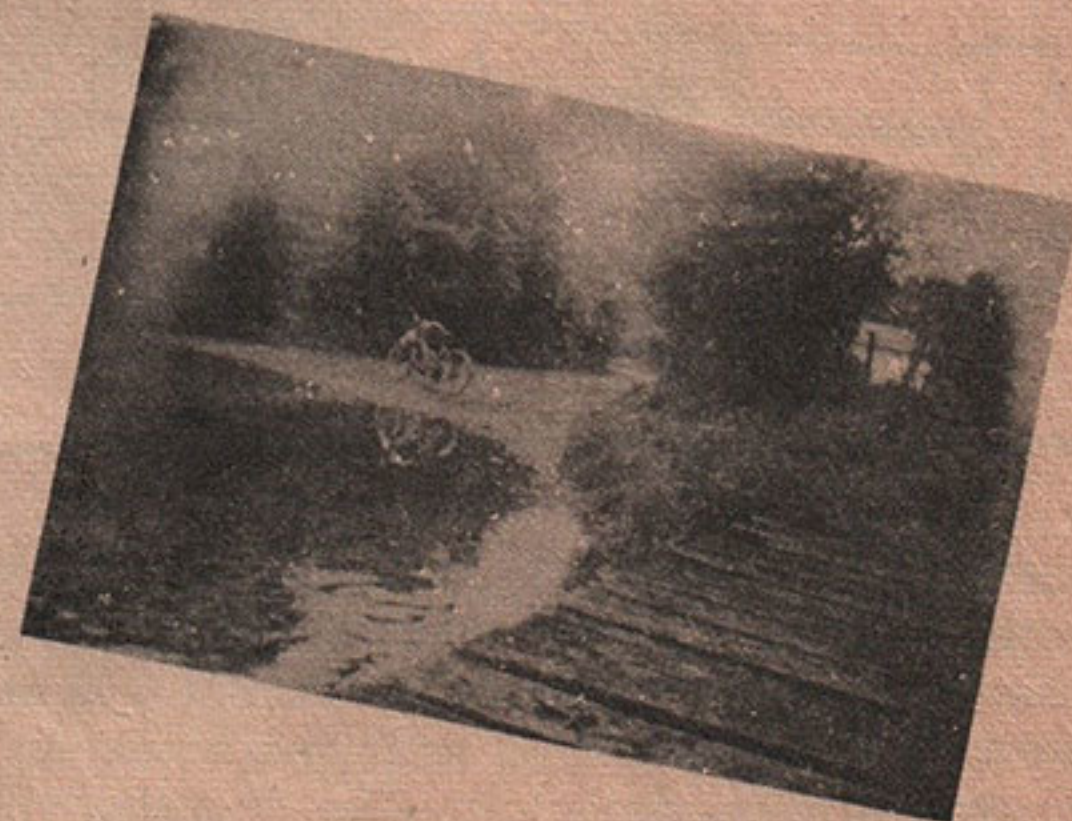
Belle-Ile, Août 1952. Le Palais. En premier plan, la Mobylette de M. G. Perréard, de Paris.



M. Jean Roche, de Reims, a photographié sa Mobylette devant l'entrée du tunnel de la Schlucht (Vosges), le 10 Août 1952.



M. Florentin Tariant, de Dompierre-sur-Besbre (Allier), nous a adressé cette photo prise au Barrage des Percières, dans la vallée de la Besbre, le 6 Juillet 1953. La machine est un Poney-Motoconfort 50 cmc.



Le cyclomoteur de M. Claude Polbos, de Sainte Segrée (Somme) photographié au bord d'un étang sur la route de Poix.

# LE TRANSPORT DES ENFANTS

**L**A lettre de Monsieur Tricot, de Toulon, que nous avons publiée le mois dernier nous a valu (il fallait s'y attendre) un abondant courrier.

Les opinions sont partagées : il y a autant de partisans du transport des enfants sur les cyclomoteurs que d'adversaires.

Monsieur Marcel Delamar, de Colombes, lui, estime qu'il n'y a aucun danger à emmener des enfants et à les faire profiter du moyen favori de locomotion des parents. Mieux, il estime ces promenades fort salutaires et les recommande à tous les cyclomotoristes.

Nous donnons ci-dessous quelques passages de la lettre qu'il nous a adressée :

« ...Si vous voulez me permettre d'exprimer ma modeste opinion, je vous dirai que je ne suis pas de l'avis de M. Tricot.

J'ai 50 ans, 5 enfants. Mes deux derniers ont 5 ans 1/2 et 4 ans. Je suis un mordu du cyclomoteur et du camping. Lorsque mon fils, qui a plus de 5 ans aujourd'hui, avait 8 mois, je l'ai emmené camper avec nous sur la Côte d'Azur. Quant à sa jeune sœur, elle était âgée de deux mois lorsque nous l'avons fait camper sur les falaises près de Dieppe...

...Ma femme et moi, avec chacun un petit sur la machine, le matériel et les bagages, nous avons fait toutes les côtes de la Manche et de l'Atlantique. Puis, au cours d'autres randonnées, les Monts des Maures et l'Estérel. Ne parlons point de nos sorties dominicales. Le 14 Juillet dernier nous a vus sur les bords de la Loire...

...Mon fils aîné qui a 22 ans, mes filles de 19 et 17 ans, ont été ainsi transportés toute leur enfance et... ils ne s'en portèrent toujours que mieux.

Il faut vous dire que nous n'avons jamais eu le moindre accident, ce dont je suis fier. Pourquoi ? Je crois que précisément voilà la solution du problème : nous pensons d'abord à nos enfants. Nous ne recherchons pas la moyenne. Nous ne décidons pas d'arriver coûte que coûte à telle heure à tel endroit. Si les enfants sont fatigués, nous nous arrêtons pour les laisser dormir tout le temps qu'il leur faut. Nous pourrions rouler à 30 à l'heure, le 20 nous suffit. Nous faisons de la route l'un derrière l'autre à une vingtaine de mètres d'écart. S'il fait mauvais temps, nous nous mettons à l'abri et nous attendons que ça passe. Si ça ne passe pas, nous rentrons par le train. Si à un croisement, bien qu'ayant nous-mêmes

la priorité, nous voyons arriver, bride abattue, un candidat au suicide, nous le laissons passer...

...Souvent, au beau milieu de la semaine, nous avons la joie d'entendre nos petits demander : « C'est demain qu'on part en camping ? ».

Ce qui compte à mon avis pour les enfants, c'est le bon sens des parents.

On fait du tourisme ou on fait de la compétition. Dans ce dernier cas, on n'emène pas ses enfants.

Mais, dans mon cas personnel, je fais du tourisme. Et mes petits profitent de tout : du grand air et du soleil. Ils apprennent, sans même s'en rendre compte, leur géographie, leur histoire de France (car nous visitons beaucoup de monuments et de musées dans nos déplacements), ils savent déjà distinguer un champ de blé d'un pâturage, ils font dans leurs petites têtes des différences entre une colline et une montagne.

Ils s'instruisent à leur insu et, quand ils iront en classe, ils en sauront pratiquement beaucoup plus en certaines matières que bien d'autres petits parisiens.

Je m'excuse d'avoir été un peu long et vous prie, etc... ».

Marcel DELAMAR  
Colombes (Seine)

Toujours au sujet de la lettre de M. Tricot, M. Jaulois, de Bègles, nous écrit :

« Je suis entièrement d'accord avec M. Tricot, de Toulon, pour la question des sièges pour enfants placés à l'arrière ou à l'avant du cyclomoteur. Je ne le suis pas du tout lorsqu'il s'agit des inconvénients qu'il découvre aux remorques.

Il parle d'encombrement et des dangers qui en résultent (???)

J'utilise depuis près de 2 ans une remorque de ma fabrication qui fait exactement 35 cm. de large hors tout. Mon cyclomoteur (de marque Cazenave) possède un guidon de 62 cm. hors tout. Alors ?

Quant à la longueur, j'ai pu me rendre compte par comparaison qu'elle était sensiblement la même que celle d'un tandem. Où est le danger ?

M. Tricot, en outre, ne considère que la partie plaisir, mais il faut également voir l'utilité.

J'ai conçu et réalisé ma remorque afin de pouvoir emmener mon fils (âgé à l'époque de 18 mois) soir et matin à la crèche. Maintenant, elle ne

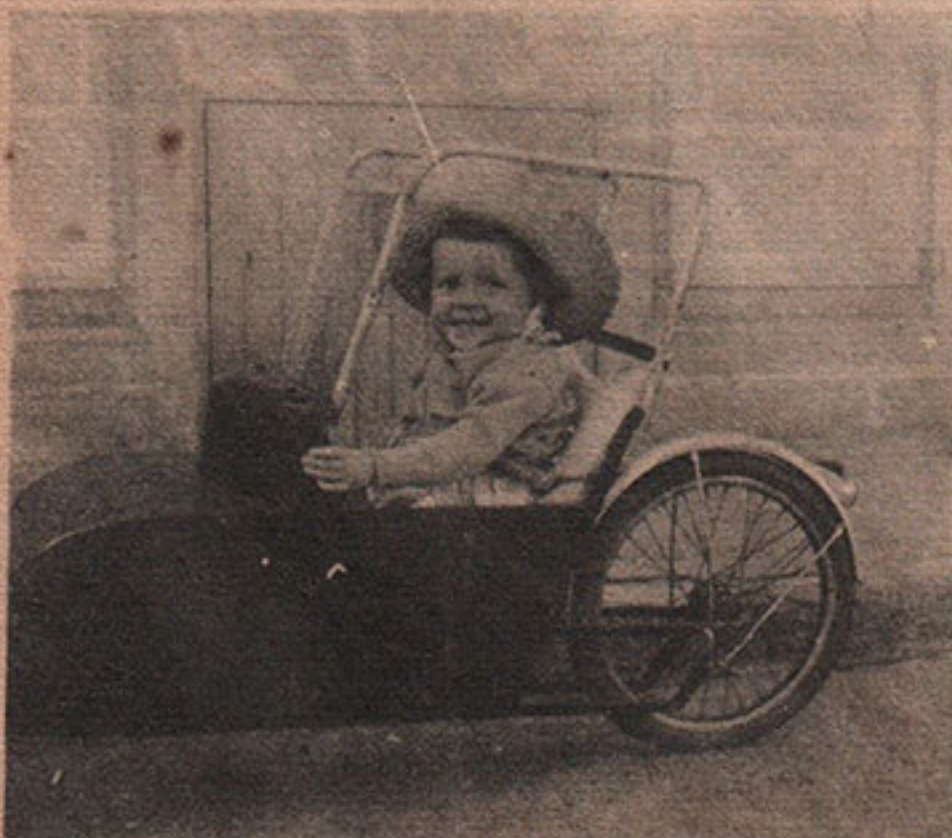
sert plus qu'à la promenade mais je préfère réduire le kilométrage de mes sorties que de laisser mon gosse dans « un quelconque patronage ».

Je vous joins deux photos, l'une prise devant ma demeure et l'autre lors d'un départ au moment de la Pentecôte.

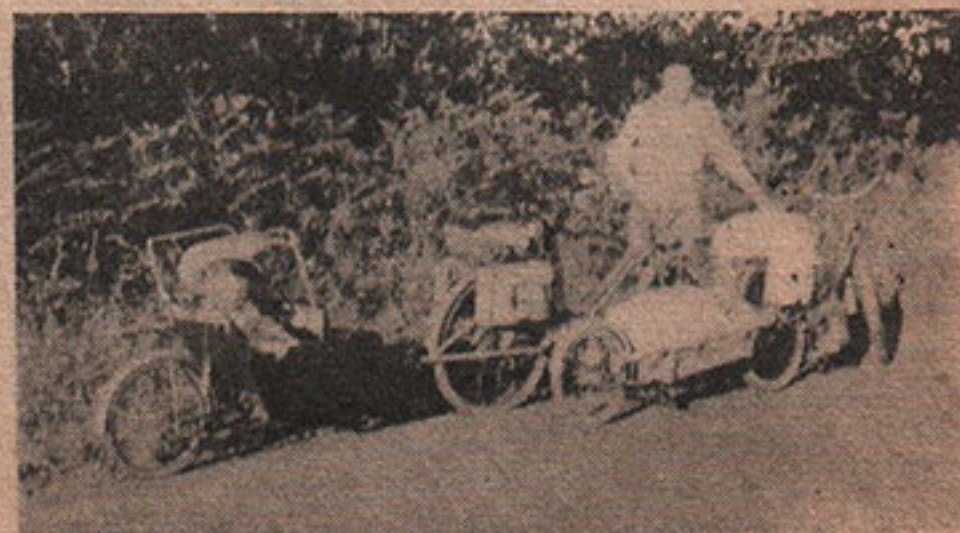
Je vous signale que les deux remorques sont construites en cornière acier rivée, carrosseries en contreplaqué, pare-brise en plexi et capote en toile imperméable. Suspensions oscillantes par anneaux de caoutchouc et sandows.

Je vous prie, etc... ».

JAULOIS  
à Bègles



A droite et à gauche, les deux photos envoyées par M. Jaulois et sur lesquelles on voit les remorques de sa confection dont il est question dans sa lettre.





# NOUVEAUTÉS

Il y a quelques mois à peine, nous avons signalé à nos lecteurs l'apparition d'un nouveau moteur JLO pour cyclomoteur, le FP 50.

Sa puissance, accrue par rapport au modèle antérieur, le F. 48, avait nécessité le remplacement du galet par une transmission par chaîne.

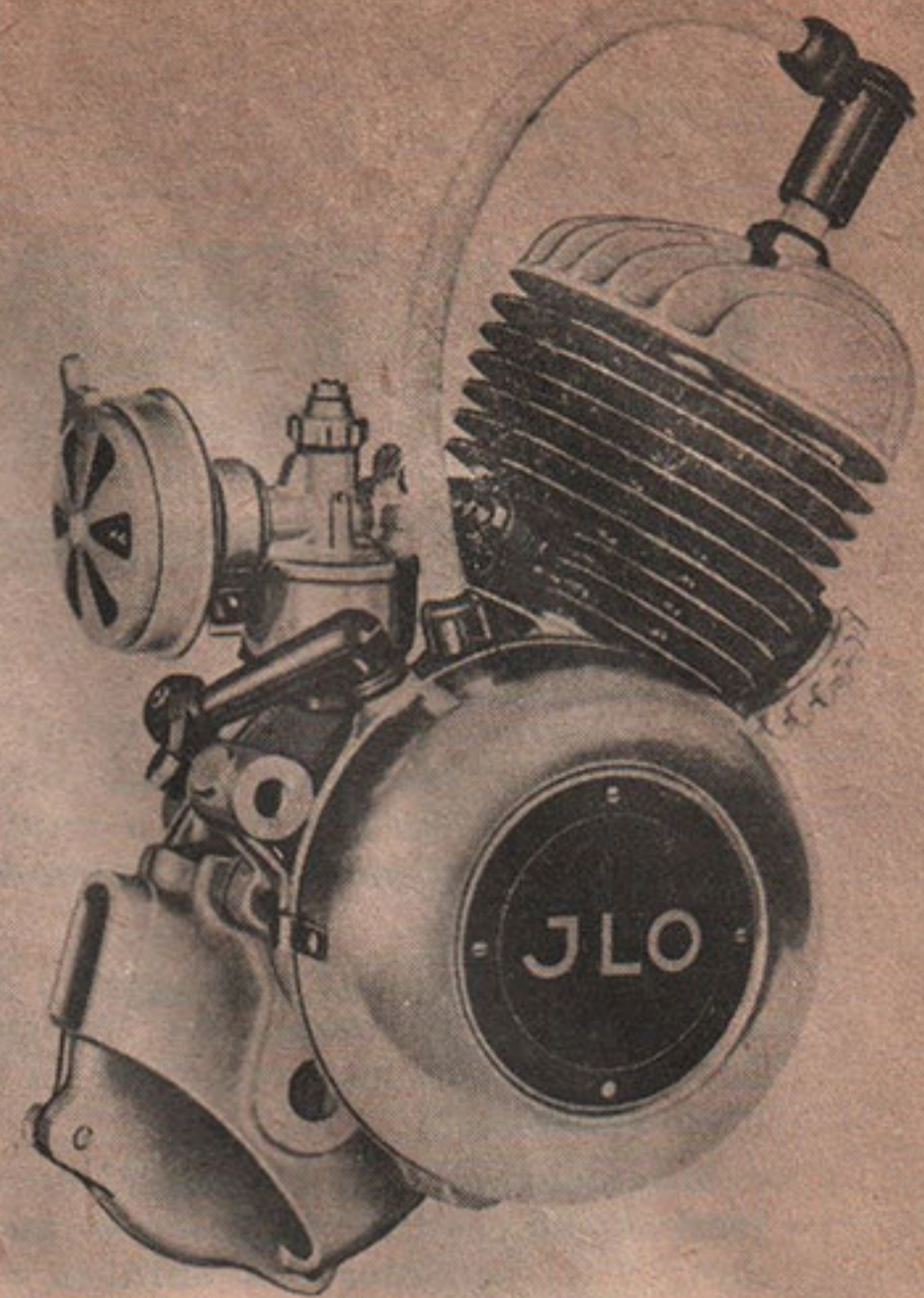
Ses principales caractéristiques étaient et demeurent : alésage 38 mm. ; course 43 mm. ; moteur 2

temps à piston plat ; puissance 1,5 CV à 4.200 t.-m. ; embrayage à disques acier.

Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale, transmission finale par chaîne.

La bobine d'éclairage du volant magnétique fournit une puissance de 16,5 watts.

Le montage dans le cadre s'effectue sur blocs de caoutchouc.

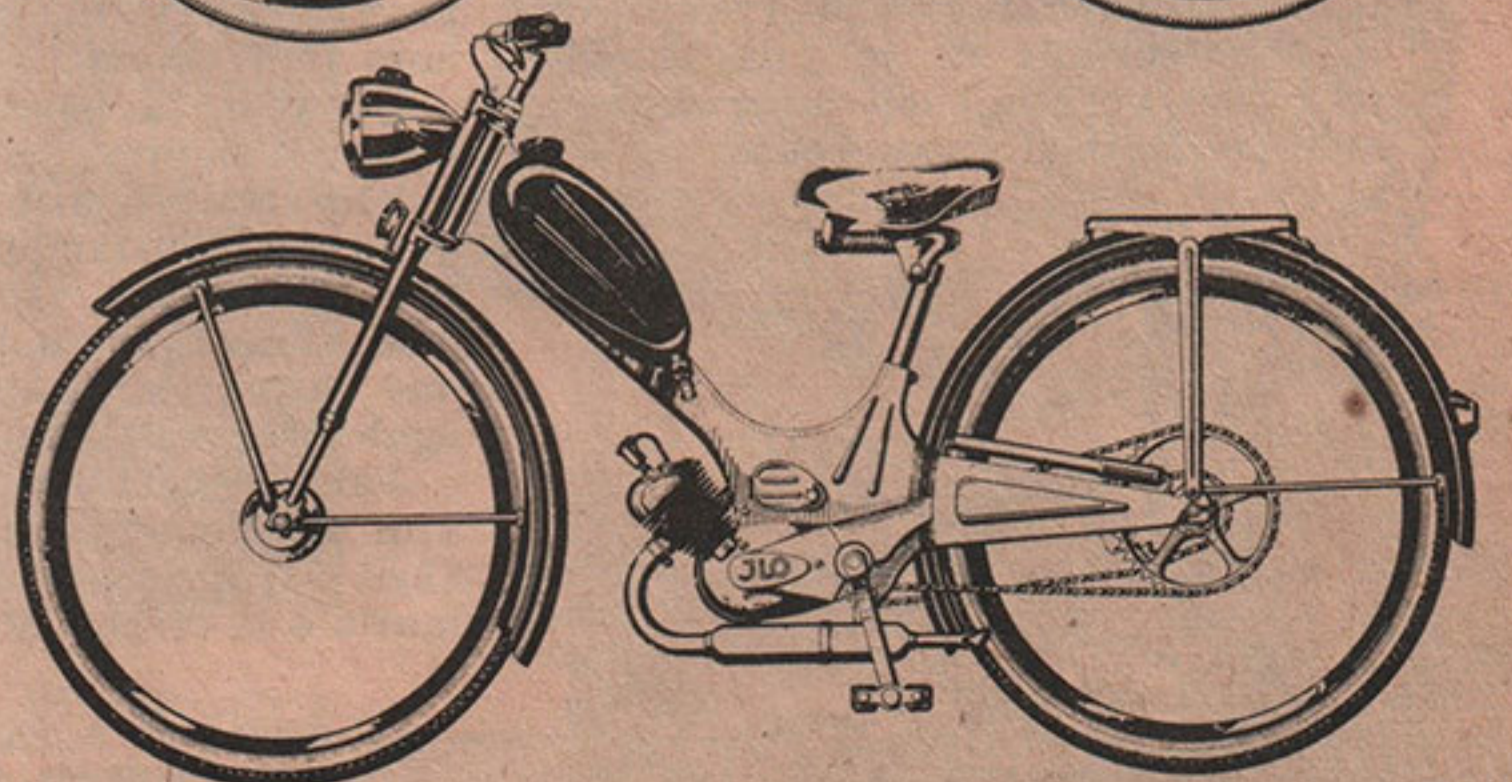
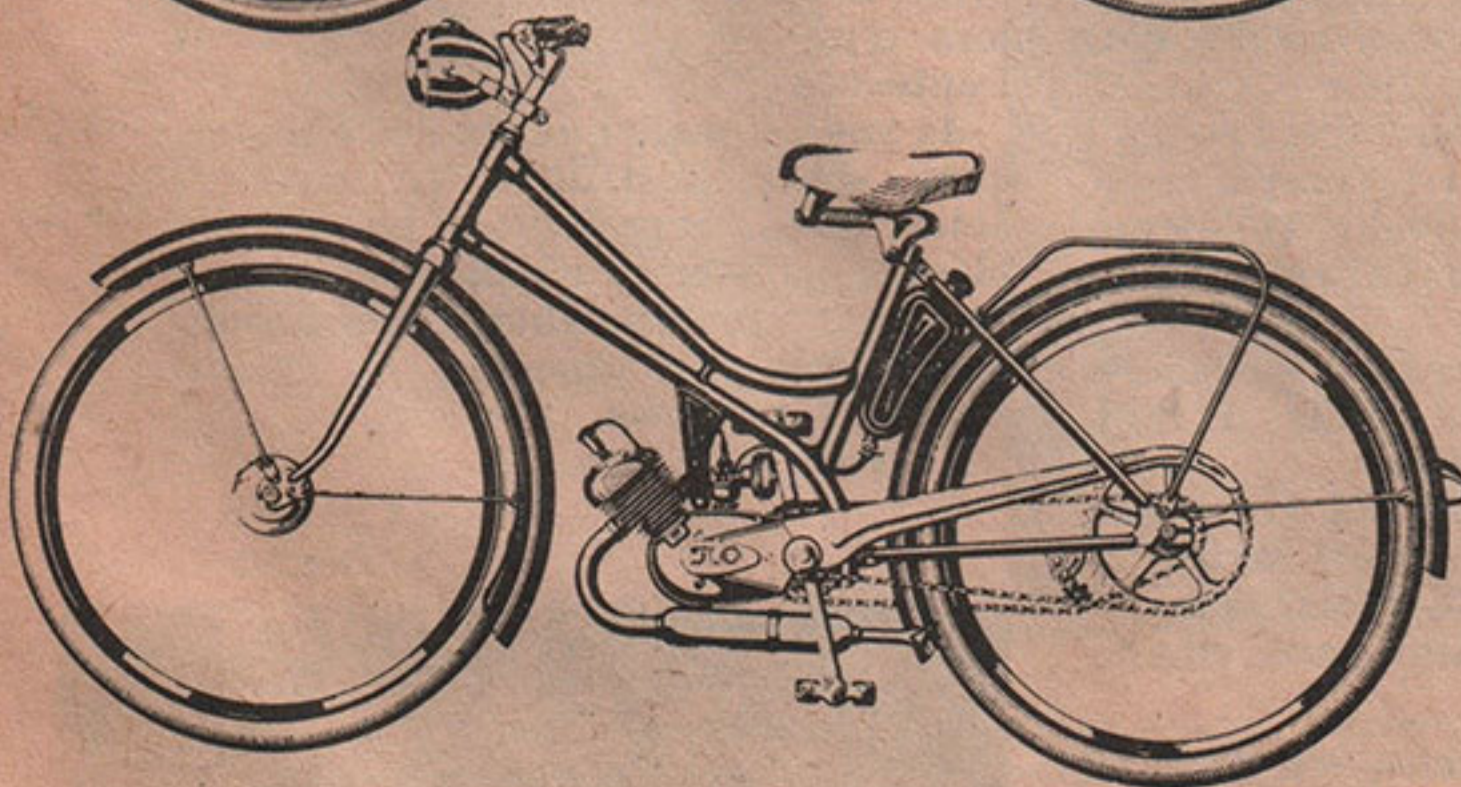
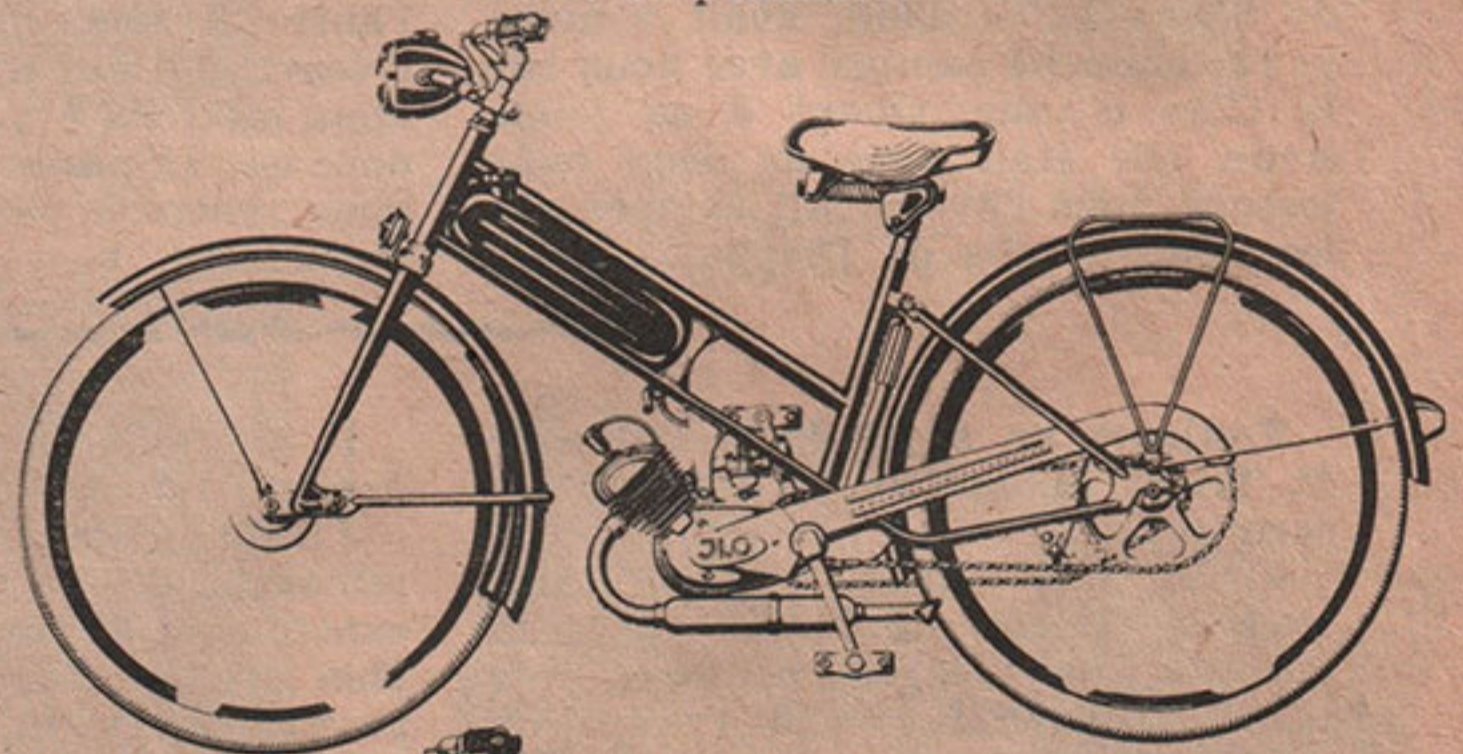
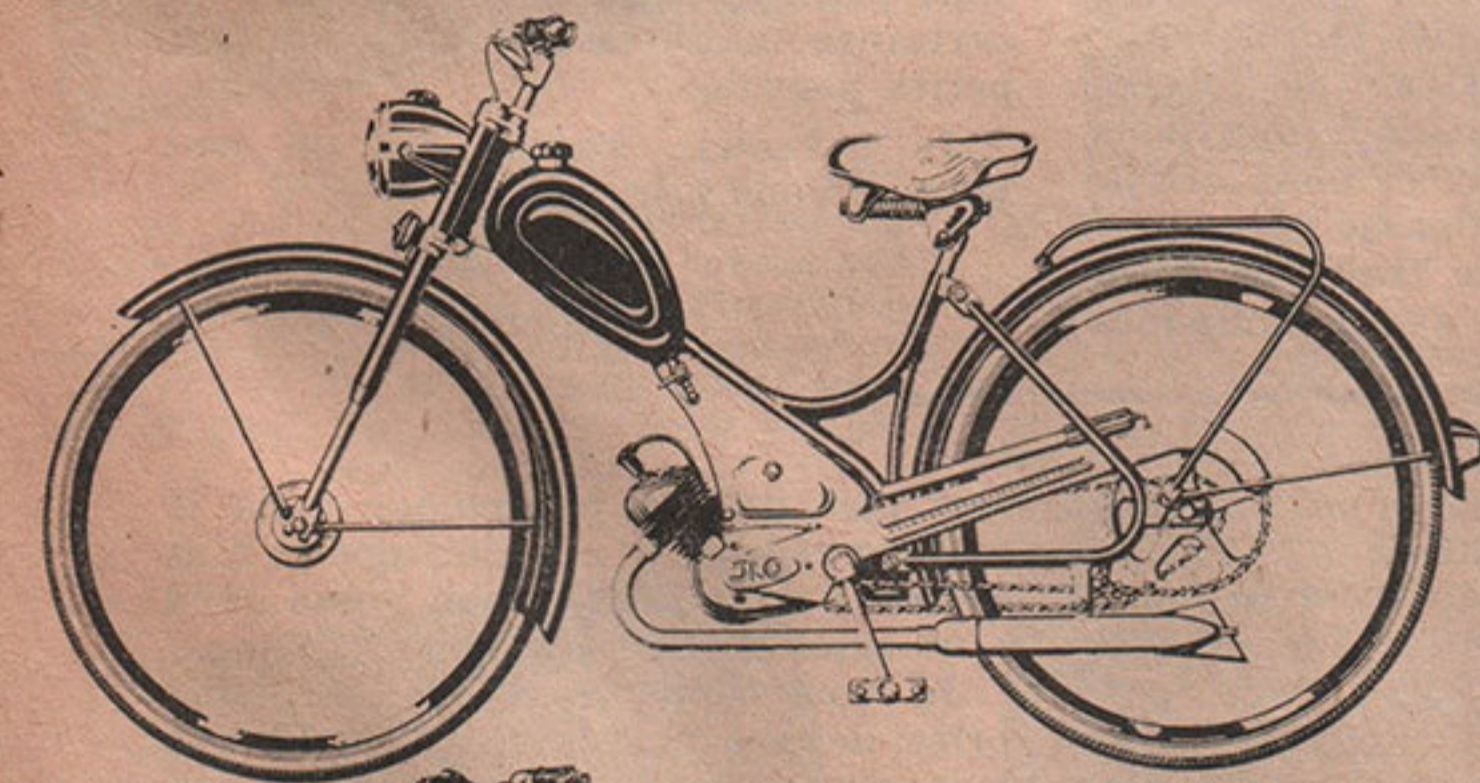
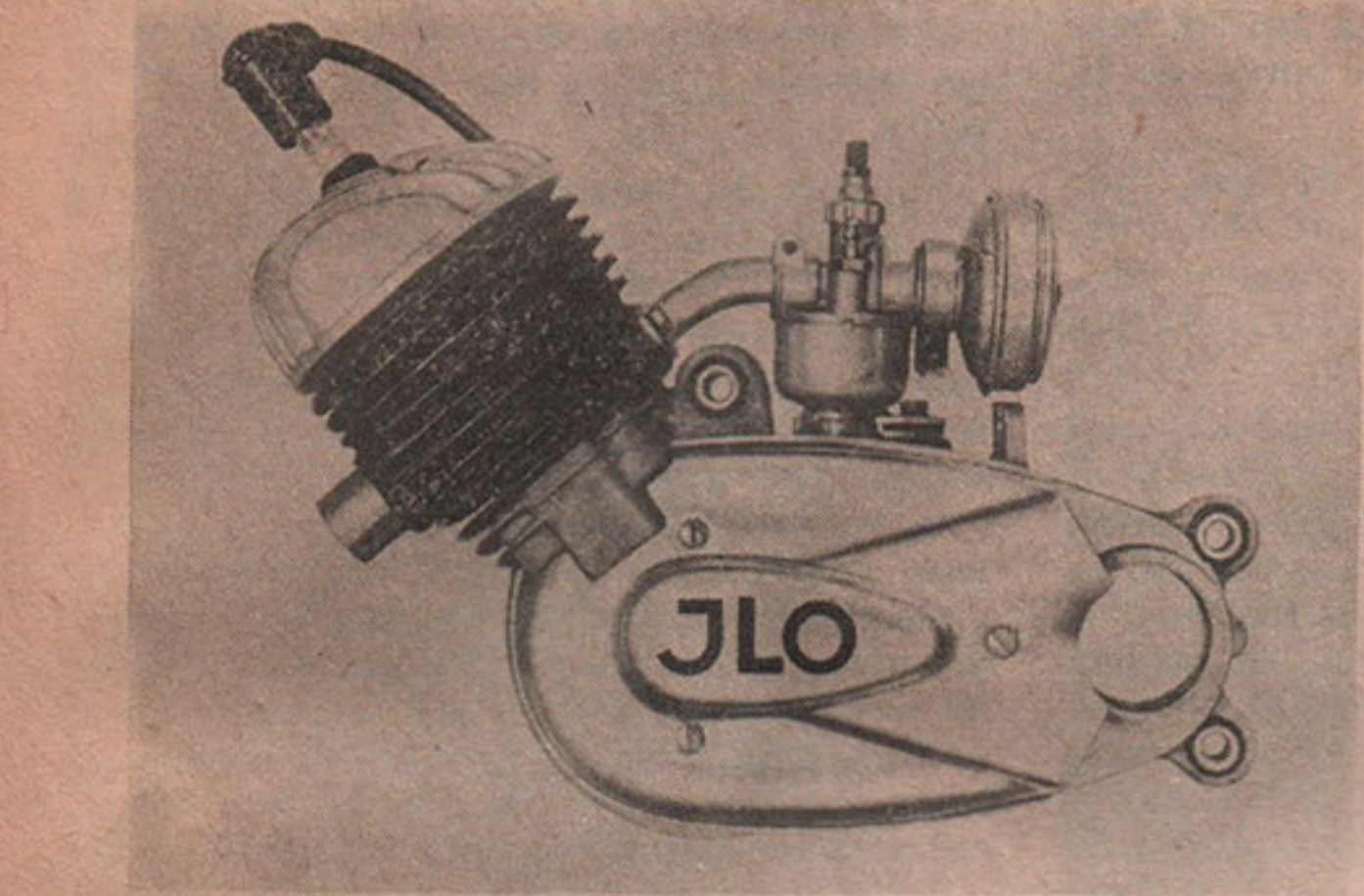


*Ci-contre, à droite, le nouveau moteur JLO, type H 48 de 46 cmc. dont le montage peut être réalisé devant le pédalier du cyclomoteur.*

*Ci-contre, à gauche, le F.P. 50. Le pédalier sur ce modèle s'incorpore pratiquement dans le carter-moteur.*

Une particularité intéressante est la présence dans le carter d'un petit aimant fixé à un boulon et qui attire les particules métalliques pouvant s'y trouver.

Aujourd'hui, les usines munichoises nous ont fait parvenir une photographie de leur nouvelle production : un JLO pour cyclomoteur de 46 cmc., dénommé type H. 48. Les caractéristiques sont identiques (à quelques différences près) à celles du FP 50. La différence fondamentale qui existe est la suppression d'une bonne partie du carter du FP 50 dans lequel était prévu l'incorporation du pédalier.



*Ci-dessus, quelques-uns des montages du moteur JLO, modèle F.P. 50, effectués par des constructeurs allemands. Certains des cadres aménagés spécialement pour recevoir ce moteur ne manquent pas d'originalité.*

# L'AMO - MOTOR

## des Cyclomoteurs

### Goricke-Regina

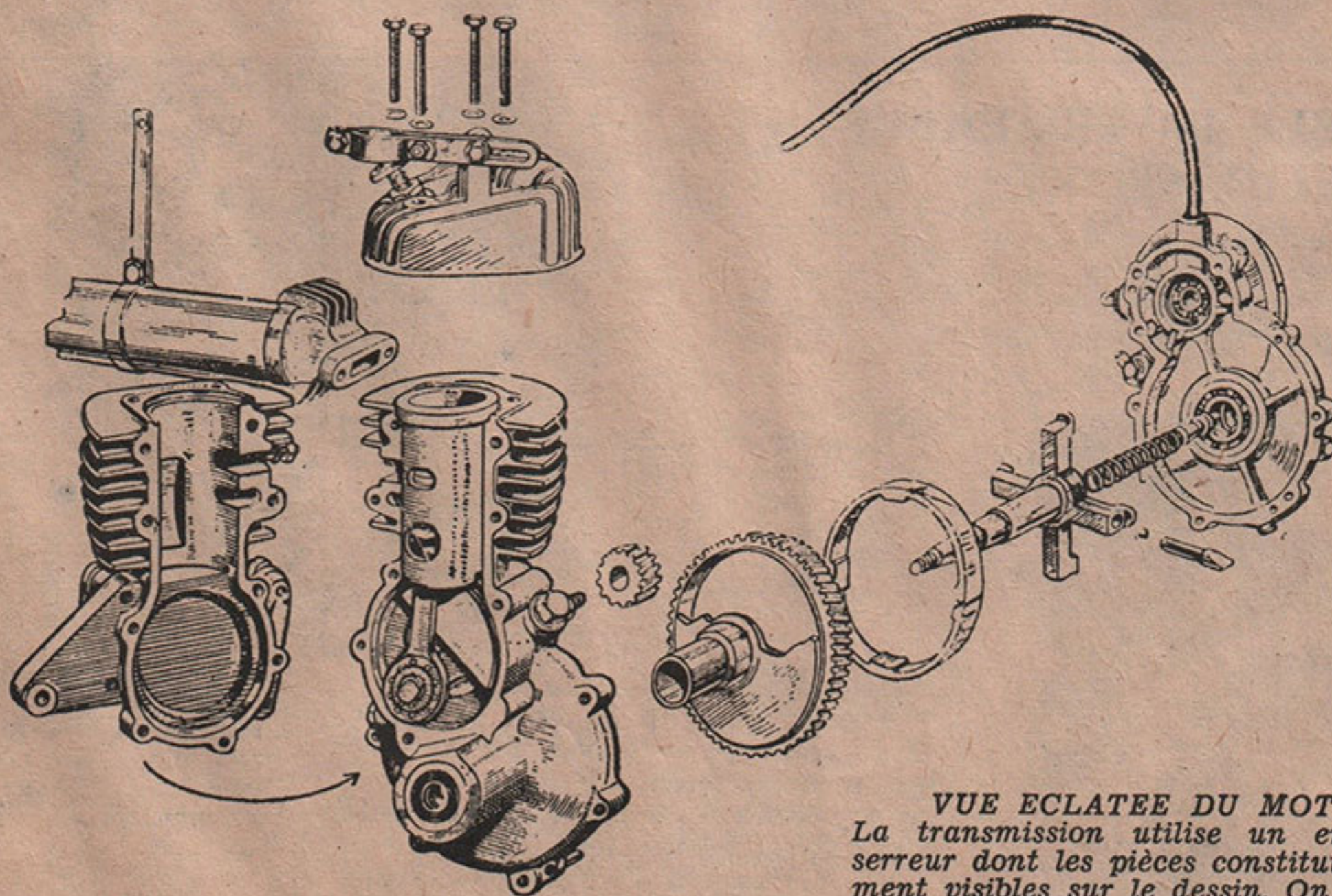
La question de savoir si l'avenir appartient à la bicyclette classique motorisée ou au contraire au cyclomoteur avec cadre spécial et conçu comme tel, tend à se préciser tous les jours. Malgré tout, il semble bien que ce soient les usines qui fabriquent un moteur universel pouvant s'adapter à la fois sur la première bicyclette venue et se monter sur un cyclomoteur, qui ont le maximum de chances en regard de l'évolution qui se poursuit actuellement dans ce domaine. Parmi les réalisations apparues ces derniers mois, il en est une particulièrement originale, à savoir l'Amo-Motor que construisent les usines Goricke-Régina.

La grande particularité de ce moteur, c'est que le carter et le cylindre peuvent s'ouvrir en deux coquilles entre lesquelles vient s'insérer la chemise et que maintiennent des goujons les traversant de part en part.

Certes, pareille conception a déjà vu le jour autrefois, mais à notre connaissance elle n'avait jamais été concrétisée sur le plan industriel. Le gros avantage de cette façon de faire est que la chemise dans tous ses détails - les lumières en particulier - peut être travaillée avec une grande précision et donner des passages de gaz extrêmement précis. Evidemment, l'exécution de pareil montage requiert une grande précision d'usinage des différentes pièces, d'une part pour avoir une bonne évacuation de la chaleur de la chemise vers les ailettes de refroidissement, d'autre part pour éviter l'apparition de tout jeu qui serait désastreux. La culasse en alliage léger se monte sur le cylindre par quatre boulons. Elle aussi contribue à éviter tout déplacement de la chemise vers le haut. Quant à un déplacement éventuel vers le bas, on le combat en

ménageant à la partie supérieure de la chemise un rebord qui vient prendre appui sur les deux moitiés du cylindre. Outre l'emplacement de la bougie, au centre de la culasse, nous trouvons encore sur cette dernière la soupape du décompresseur (qui, précisons-le, ne sert guère que pour arrêter le moteur et que l'on pourrait avantageusement remplacer par un dispositif de mise à la masse de l'allumage).

Quant à l'équipage alternatif, il se compose d'une bielle montée sur roulement à aiguille et d'un maneton dont le vilebrequin n'est soutenu que d'un côté, alors que nous trouvons par ailleurs un volant magnétique Noris. Le piston plat est en réalité légèrement bombé. La transmission se fait par un petit pignon engrenant sur un plus grand enfermé sous carter. On a choisi une denture hélicoïdale qui donne une marche beau-



VUE ECLATEE DU MOTEUR AMO

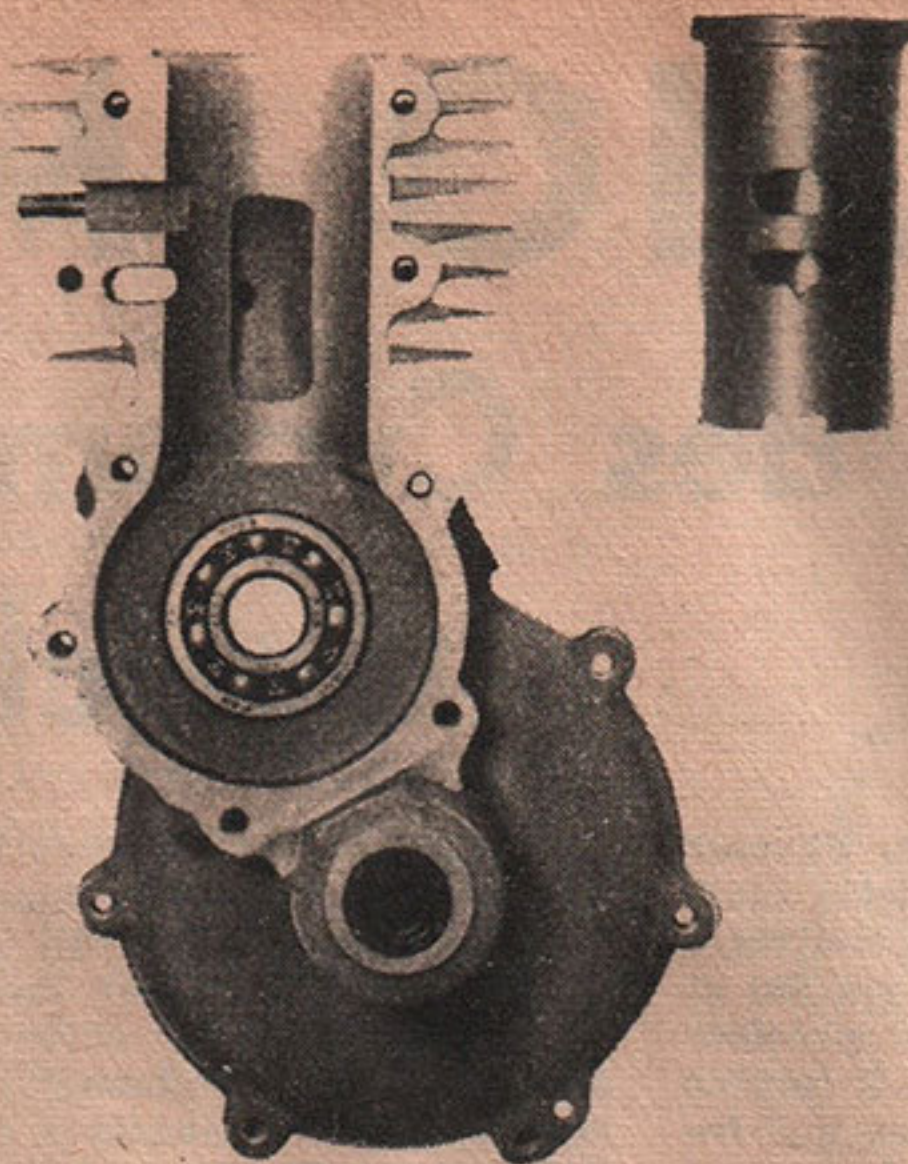
La transmission utilise un embrayage auto-serreur dont les pièces constitutives sont nettement visibles sur le dessin. On se rend compte par ailleurs de la facilité avec laquelle on peut changer la chemise, si le besoin s'en fait sentir. Tout réalésage du cylindre devient en conséquence inutile.

coup plus silencieuse. Un embrayage tout à la fois progressif et très énergique, ajoute au charme de cette transmission réellement silencieuse. Son importance est grande, vu le couple relativement élevé de ce moteur.

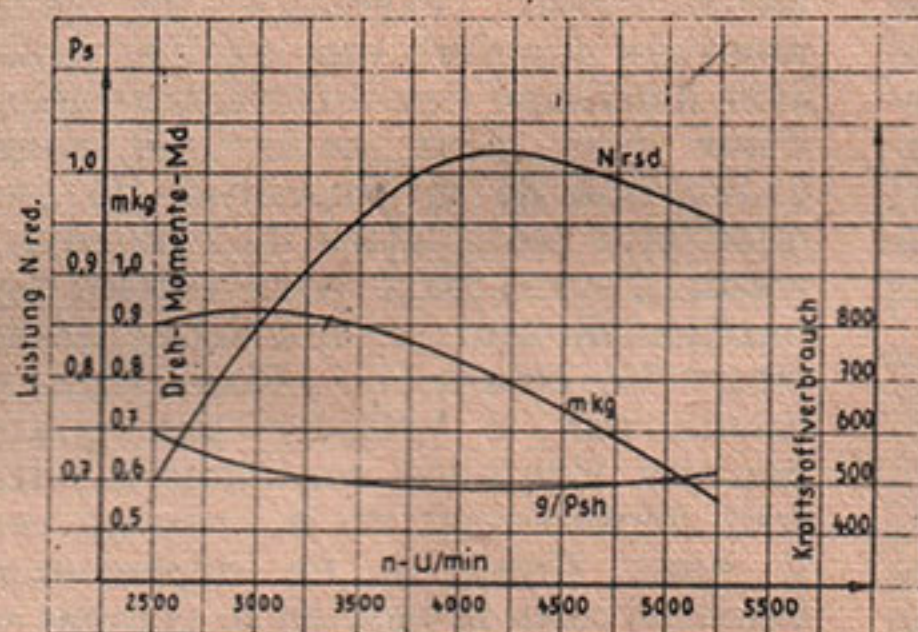
Donnons à présent ses caractéristiques. La cylindrée est de 49,7 cmc. (39,8 x 40). Pour un taux de compression de 6,8 à 1 ce moteur développe une puissance de 1 CV au régime de 3.600 t.-m. En réalité, la puissance maxima se trouve être encore plus élevée et se situe aux environs de 4.300 t.-m. Quant au couple moteur, il est très élevé, particulièrement aux bas régimes, ce qui revêt une importance particulière pour un engin monovitesse ; on s'en aperçoit tant lors des démarrages et des reprises qui sont très franches que lors de la montée des côtes.

Le rapport de transmission primaire est de 4,18 à 1, tandis que la démultiplication totale fait 19 à 1. Le carburateur est un Pallas dont la particularité est d'avoir un « starter » automatique. Il n'est pas monté directement sur le cylindre, mais par l'intermédiaire d'une longue tubulure d'admission. La disposition du silencieux évite totalement au conducteur de souiller ses chaussures ou son pantalon.

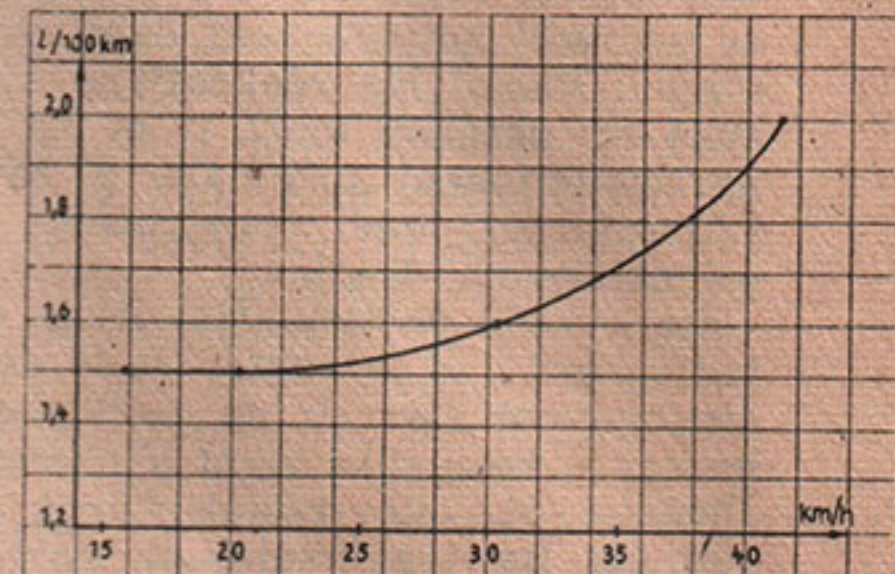
Quant aux impressions de conduite, la revue allemande « Radmarkt » les qualifie d'excellentes et insiste surtout sur le bon ralenti et l'excellente régularité de ce petit deux temps aux reprises énergiques et aux performances honorables. La consommation moyenne est de 1,5 litre aux 100 kms et monte à 1,9 litre à pleine puissance.



Ci-contre, on peut voir la partie maîtresse du moteur comprenant une moitié de cylindre et le carter qui contient les organes de transmission. - A côté, vue de la chemise.



Les courbes de puissance, de couple et de consommation spécifique.



La courbe de consommation du moteur Amo aux différentes vitesses que permet son utilisation.

## L'ENSEMBLE IMPERMEABLE HELIO-SPORT

Nous avons eu l'occasion de rouler pendant près de 3 heures sous une pluie diluvienne revêtu de ce merveilleux ensemble imperméable



A gauche, on peut se rendre compte de la façon dont se ferme la veste : fermeture rapide et pressions.



fabriqué par Hélio-Sport.

Depuis plus de 30 ans que nous pratiquons le « deux-roues », c'est vraiment la première fois que nous « dégustons » semblable tourmente sans être copieusement trempés.

En arrivant à l'étape, nous avons retiré notre Hélio-Sport et nos vêtements étaient rigoureusement secs. Nos chaussures aussi.

HERVE



Le pantalon, ample et sans coutures laisse toute liberté à ses mouvements. Les pieds sont également protégés.



Ainsi vêtu, la pluie peut venir !...

# LES FREINS DE CYCLOMOTEUR

## COMPARAISON DES DIVERS SYSTEMES HABITUELLEMENT EMPLOYES

**D**ans un cyclomoteur, comme sur tout véhicule mû par un moteur, les freins ont une importance primordiale, car c'est d'eux que dépend en grande partie votre sécurité et celle des autres. Nous allons passer en revue les divers systèmes employés sur nos machines, ce qui nous permettra de les comparer entre eux et d'en tirer les conclusions qui s'imposent.

En premier lieu, quelles sont les qualités que doit posséder un bon frein. Organe de sécurité, il doit être assez énergique pour réduire la distance d'arrêt au minimum. Il doit être doux à manœuvrer, progressif, ne pas bloquer la roue et ne pas chauffer exagérément.

En effet, rien n'est plus désagréable sur nos machines qu'un frein à main dont la commande est dure. Cela peut être dangereux si l'on a besoin de freiner instantanément devant un obstacle surgissant à l'improviste.

Tout le monde conçoit qu'un frein doit être énergique, c'est-à-dire qu'il freine au maximum. L'idéal est celui exerçant l'effort retardataire maximum, 3 mètres, 5 secondes et plus sans blocage de la roue. Une roue bloquée glissant sur le sol ne donne pas un bon arrêt (la transmission fatigue énormément et les pneumatiques sont vite hors d'usage).

Sa progressivité nous sert à freiner plus ou moins suivant les circonstances.

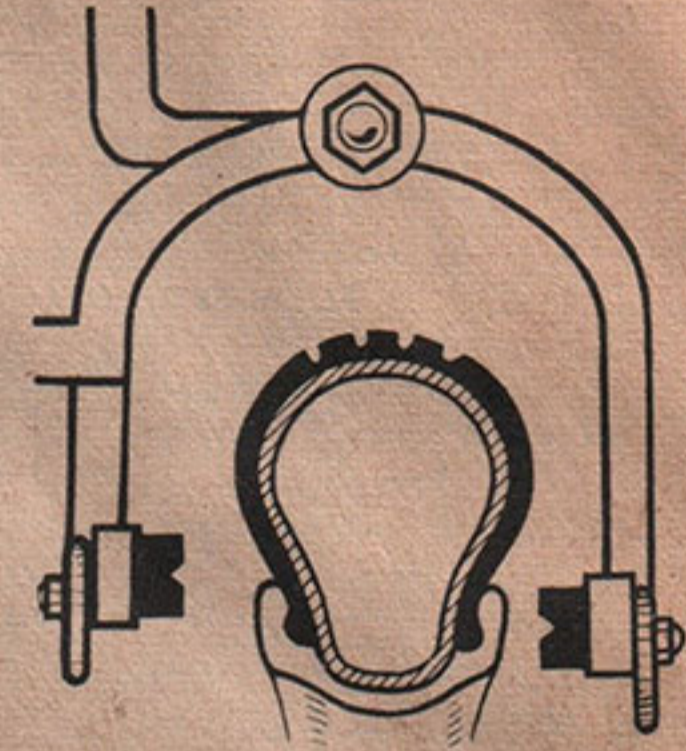
Le rôle d'un frein étant de transformer en chaleur l'énergie accumulée dans la machine, celle-ci (la chaleur) doit pouvoir être dissipée le plus rapidement possible, sans cela le freinage diminue dans de grandes proportions.

Ceci dit, nous trouvons sur nos cyclomoteurs : les freins sur jante, les freins à tambours ordinaires, les moyeux freins centraux, les freins à rétropédalage.

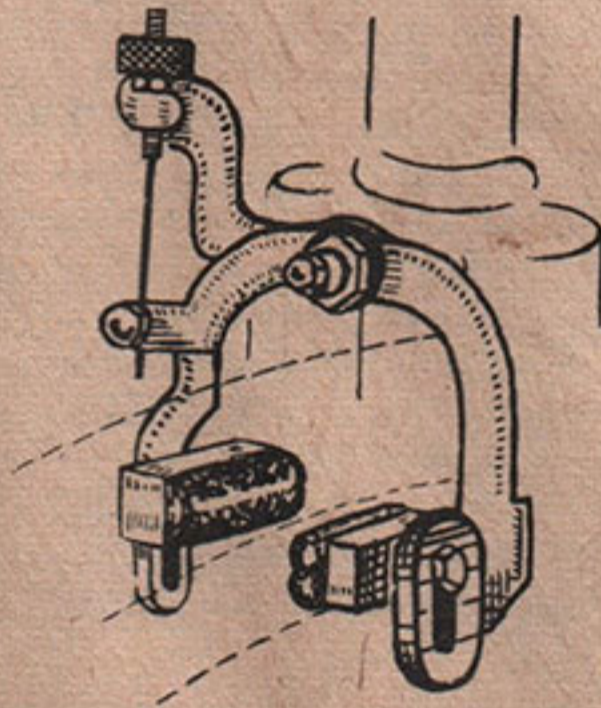
Etudions-les séparément.

### FREINS SUR JANTE

Il existe depuis longtemps et a été créé par Bowden. Les premiers modèles étaient constitués par une armature rigide en forme de fer à cheval, porteuse au bout de chaque branche de patins en caoutchouc. Les ressorts de rappel, fixés aux haubans du cadre, les maintenaient en place ; par l'intermédiaire d'un câble sous gaine, on faisait remonter le fer à



*Les patins doivent être montés symétriquement de chaque côté de la roue.*



*Un frein classique de vélo.*

cheval et porter les patins sous le dessous de la jante pour obtenir le freinage. C'est ce genre de freins qui, perfectionné d'année en année, est devenu le frein classique sur jante dénommé aussi frein à tenaille.

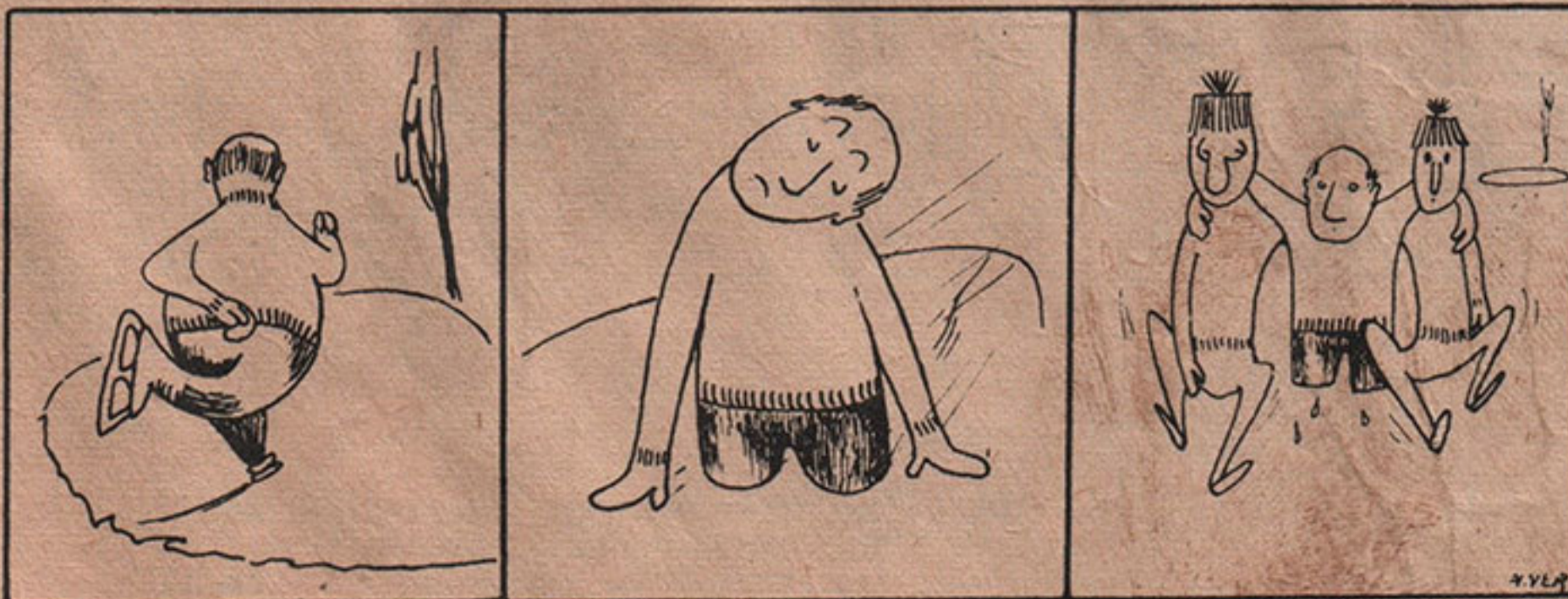
Il y en a une multitude de modèles dont l'énumération et la description seraient fastidieuses. En somme, ils fonctionnent tous suivant le même principe : faire frotter des patins sur les bords de la jante.

**Avantages.** — Ils sont d'un prix de revient peu élevé. Avec des patins ayant un bon coefficient d'adhérence, bien réglés, des jantes à joues plates légèrement molletées, parfaitement centrées et sans bosses, le freinage est assez bon et même progressif.

**Inconvénients.** — Mais par temps de pluie, ou si pour une raison quelconque il y a des traces d'huile ou de graisse sur la jante le freinage est presque nul. On ne doit donc pas compter sur ce frein par temps de pluie. Les patins s'usent généralement très vite et ils peuvent détériorer l'enveloppe. Si la roue est mal centrée (sautes) ou présente des bosses, le freinage n'est plus régulier, on ne peut le doser ; par instant il est insuffisant et à d'autres il peut y avoir blocage. Enfin, si la pression des patins n'est pas la même sur les deux joues il y a fatigue excessive de la roue et du rayonnage, d'où une forte diminution du freinage.

### FREINS A TAMBOUR

L'ancêtre du frein à tambour est le frein à collier qui se compose d'une sorte de poulie plate à gorge fixée au moyeu de la roue et sur laquelle venait s'enrouler sur les trois quarts de la circonférence une lame d'acier où était rivée une bande de cuir ou



*Les patins s'usent généralement très vite.*

autre. Cette lame étant fixée à l'une de ses extrémités à une branche du cadre, l'autre étant tirée par un système quelconque, faisait adhérer fortement le cuir sur la poulie, d'où freinage.

Nos freins à tambour modernes dérivent tous de ce dernier mais ont été considérablement perfectionnés. En vous reportant à la figure vous voyez comment ce frein est constitué. Faisant partie intégrante du corps du moyeu ou fixé à ce dernier (généralement rivé) se trouve un tambour en acier (ou autre) parfaitement usiné à l'intérieur. L'extérieur devrait présenter des ailettes destinées à l'évacuation de la chaleur, généralement celles-ci sont absentes (question sans doute de prix de revient). Sur un plateau de forme circulaire, sur lequel est fixée une tige ou plaque dont l'extrémité libre doit être maintenue très solidement à un hauban du cadre pour le frein arrière et à la fourche pour celui de l'avant, nous trouvons deux segments articulés à une de leurs extrémités, l'autre portant sur une came. Ces segments sont recouverts de garnitures en Ferodo ou autres matières ayant un fort coefficient d'adhérence. Quand on fait tourner cette came par l'intermédiaire d'un levier commandé par flexible ou tringlerie, elle écarte plus ou moins les segments et leurs garnitures viennent frotter plus ou moins contre l'intérieur du tambour provoquant ainsi le freinage. Les ressorts à boudin convenablement placés et travaillant à la traction, ramènent le tout en place quand la came reprend sa position initiale.

**Avantages.** — Leur fonctionnement est doux quand les commandes

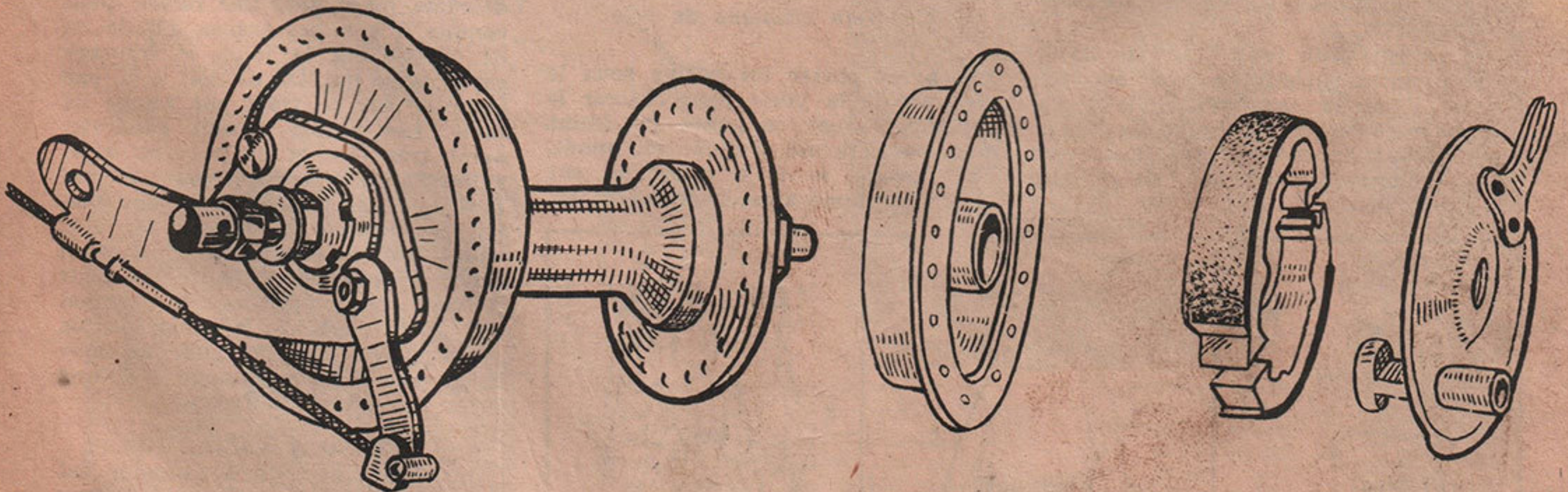


L'origine du tambour se perd dans la nuit des temps...

sont en bon état. Leur progressivité très grande, on peut doser facilement l'effort de freinage comme le veulent les circonstances. Bien construits et entretenus, comme toutes les choses mécaniques, ils sont très énergiques. Si leur réglage est correct le calage de la roue ne se produit que sous l'effet d'un gros effort sur le levier.

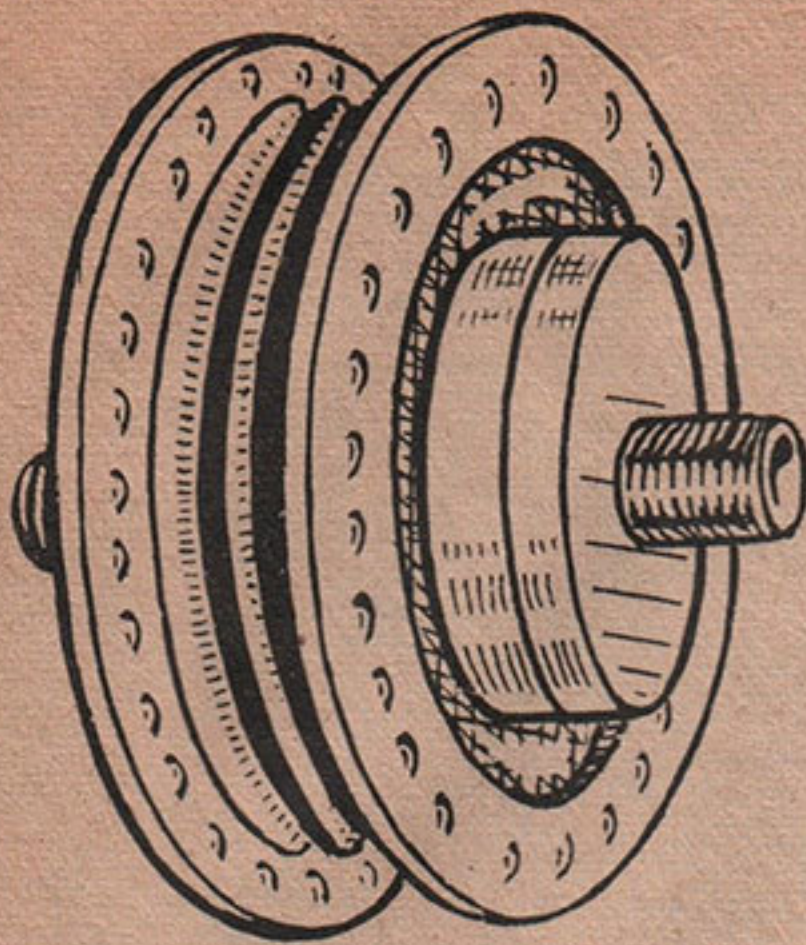
**Inconvénients.** — L'huile et la graisse sont ses plus grands ennemis et lui enlève toute possibilité de freinage. Ce n'est pas, à proprement parler, un défaut car il est facile

d'éviter d'y faire pénétrer ces deux ingrédients. L'eau également diminue le freinage mais dans de moins grandes proportions, du reste quand ils sont bien établis ce défaut est pour ainsi dire inexistant et il faut rouler sous de véritables trombes d'eau pour voir cette dernière y pénétrer. Pour lui faire recouvrer toute sa vigueur, il suffit de rouler un certain temps, frein un peu serré, ce qui le fait chauffer et évaporer l'eau. Il n'en est pas de même pour les freins sur jante. Vous voyez que ce ne sont



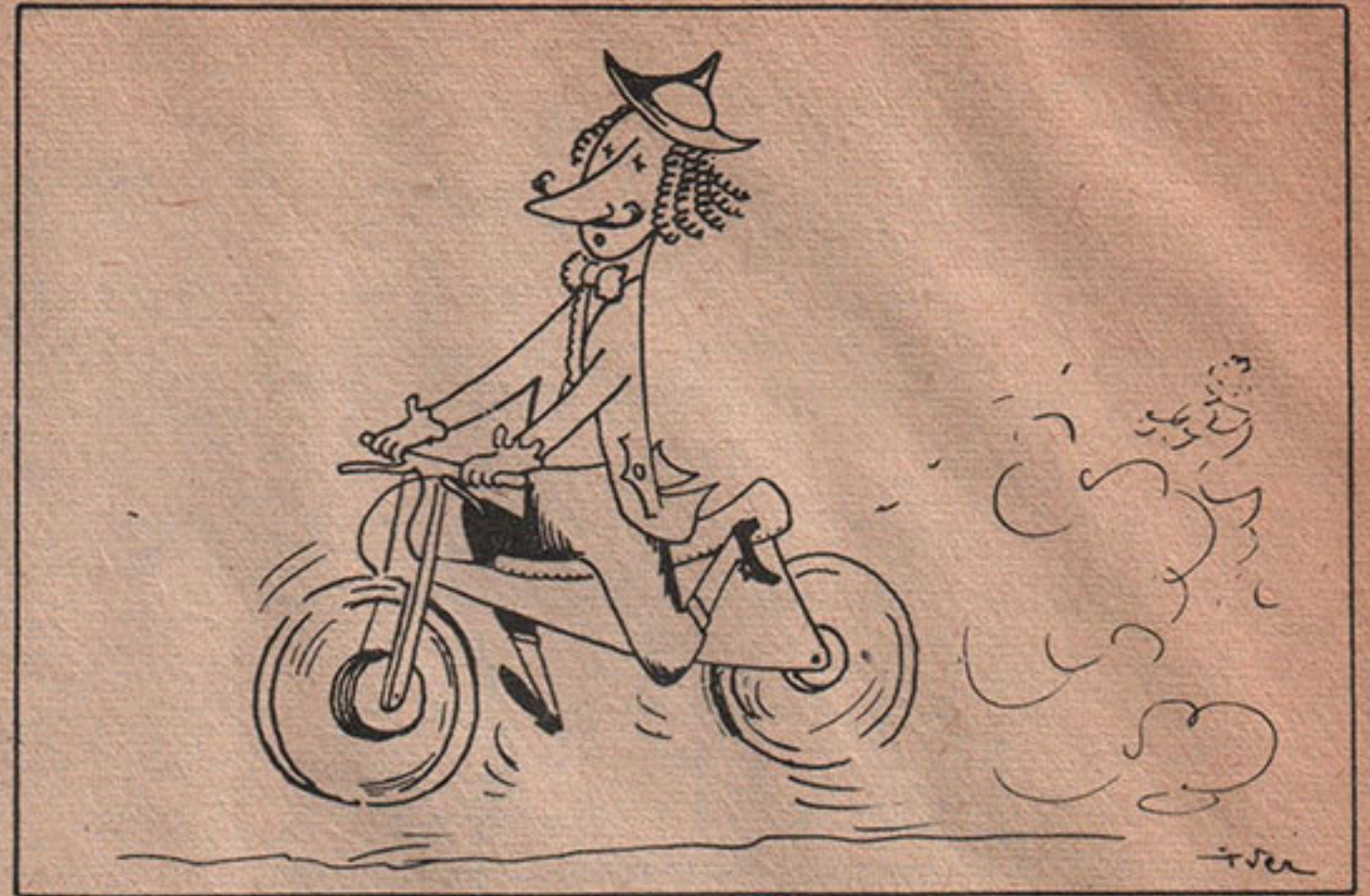
Le frein à tambour fait généralement corps avec les diverses autres pièces qui constituent le moyeu. Le reproche qu'on peut leur faire à l'heure actuelle est d'être toujours d'un diamètre beaucoup trop réduit.

Ci-dessus, un frein tambour démonté. On voit à gauche le tambour proprement dit. Au centre, les mâchoires recouvertes de garnitures et à droite, la joue ou flasque avec sa patte d'ancrage et la came.



A gauche, le moyeu-frein central, tel qu'il doit être, c'est-à-dire avec des mâchoires larges (portant sur toute la partie centrale située entre les 2 flasques) et des ailettes de refroidissement sur le tambour.

Les moyeux-freins centraux ont fait, il y a peu de temps, leur apparition. N'allez pas croire que les draisiennes en étaient équipées...



pas là des vices réhilitoires. Les seules choses qu'on puisse leur reprocher sont, qu'en service prolongé, ils chauffent un peu et perdent de ce fait de leur puissance. Enfin que le freinage ne se produisant que d'un seul côté, il y a variation de travail sur les rayons des deux faces de la roue.

#### MOYEURS-FREINS CENTRAUX

Dénommés aussi freins à expansion centrale. Leur principe de fonctionnement est le même que celui des freins à tambour ordinaire avec cette différence que le tambour et les mâchoires se trouvent au milieu du moyeu. Leurs pièces constitutives sont donc les mêmes, seule la construction les différencie.

**Avantages.** — Le placement du tambour et des mâchoires au milieu du moyeu équilibre le freinage sur les masses roulantes en rendant celui-ci égal sur les deux côtés, ce qui élimine le défaut du frein à tambour d'un seul côté.

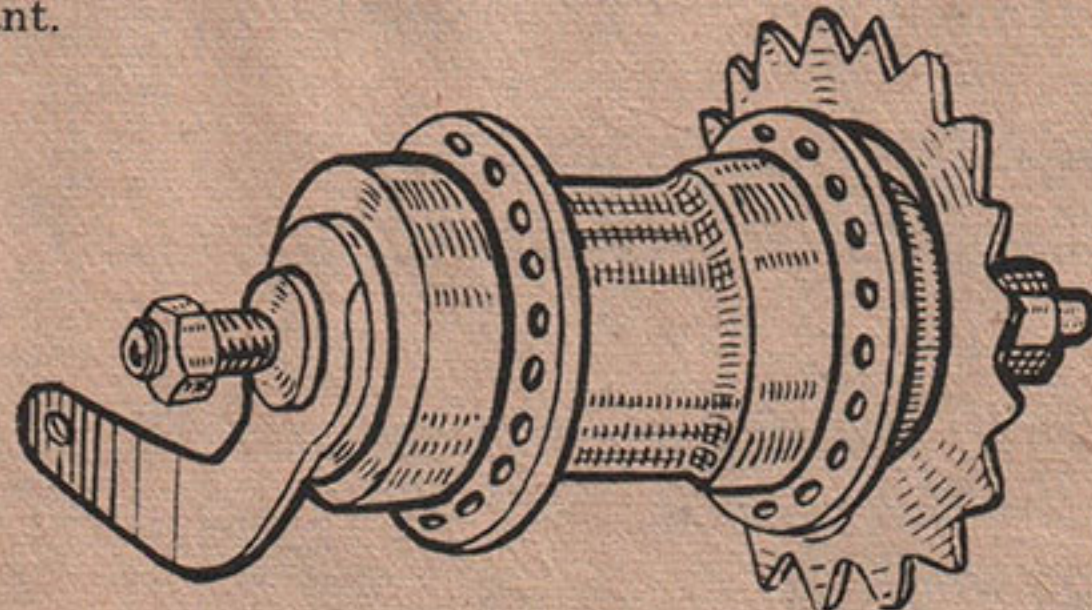
Ils permettent également d'avoir une plus grande surface de frottement ce qui diminue la pression nécessaire et par suite l'effort musculaire à fournir pour freiner tout en augmentant leur puissance. Ils sont plus doux de fonctionnement et on peut mieux doser leur freinage. En poussant les choses plus loin, ils éliminent les déséquilibres sur les masses roulantes produits par les freins à tambours ordinaires, ce qui entrave l'effet gyroscopique, lequel peut déterminer, même à basse vitesse, des phénomènes néfastes. Enfin, la symétrie des faces latérales assure un très bon équilibre dynamique.

**Inconvénients.** — Ils sont d'un prix assez élevé et demandent à être construits avec des matériaux de premier choix. Devant, comme les freins à tambours ordinaires fonctionner à sec, l'huile et la graisse ne leur conviennent pas. L'eau également ré-

duit leur efficacité. En service très prolongé, ils chauffent, mais cet échauffement est très réduit par suite de l'emploi de métaux très bons conducteurs de la chaleur et d'ailettes de refroidissement.

#### FREIN A RETROPEDALAGE

Il est d'origine purement cycliste. Son principe de fonctionnement est le suivant : le corps du moyeu porte avec lui un tambour conique en acier dans lequel est placé et centré sur l'axe une pièce en forme de tronc de cône, cette dernière étant maintenue sur une plaquette dont l'extrémité est fixée fortement sur un hauban arrière du cadre. Le tout monté sur roulement à bille. Le pignon denté est vissé avec contre-écrou de desserrage sur une pièce cylindrique percée en son centre, également centrée sur l'axe et présentant sur sa face extérieure une rampe hélicoïdale dont l'autre partie est ménagée dans le corps du moyeu. En contrepédalant et par l'intermédiaire de cette rampe hélicoïdale, la pièce en forme de tronc de cône vient appuyer fortement sur le tambour conique et provoque le freinage. Un système quelconque permet l'entraînement. Ici encore, ce n'est qu'une description de principe, les modes de construction variant.



Ci-dessus, un moyeu de bicyclette avec frein à rétropédalage. On aperçoit le tambour conique en acier dans lequel se trouve une pièce en forme de tronc de cône, qui, au moment du freinage, vient frotter sur le tambour.

**Avantages.** — A l'encontre de tous les autres freins il fonctionne et doit fonctionner graissé, par suite son usure n'est pas très rapide. Il a l'avantage d'être très peu apparent sur une machine, supprime les commandes en donnant plus de netteté au guidon (disparition des poignées). Il est robuste et assez énergique.

**Inconvénients.** — Bon pour un vélo ordinaire il manque un peu de puissance pour nos machines, à moins de donner au tambour une plus grande surface de frottement. Pour être bien établi son prix de revient est assez élevé. D'un autre côté, si pour une raison ou pour une autre, on a besoin de freiner pendant qu'on pédale pour aider le moteur, ou pour une autre cause, il peut y avoir perte de temps par suite du mauvais placement des manivelles qui doivent être horizontales au moment du freinage. Si la chaîne saute ou casse il n'y a plus de frein.

De tout ceci il faut tirer les conclusions suivantes :

1° Les freins sur jante ont plus d'inconvénients que d'avantages et à notre avis ne devraient plus être montés sur nos cyclomoteurs pour le plus grand bien de notre sécurité. S'ils sont encore employés, c'est sim-



# MOTO VANVES SPORTS

Concessionnaire SPEED

Station-Service VAP et DELL'ORTO

ALCYON - GNOME-RHONE - BABYMOTO - DREVON - VALLEE  
1 et 3, Boulevard Brune - PARIS-14<sup>e</sup>

POIGNÉES TOURNANTES  
GUIDONS  
ACCESSOIRES

## DUPLEX

### SEMONSU-BÉRAUD

46, 48, RUE SAINTE

MARSEILLE

LOCATION DE

## VELOSOLEX

ET VENTE A CREDIT

12.140 frs comptant  
(y compris taxes et assurances)  
et 10 traites mensuelles de 3.150 frs.

### G. S. M.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL :

8, rue des Ecoles - PARIS-5<sup>e</sup> — Tél. : ODE. 62-98

ATELIER DE REPARATION :

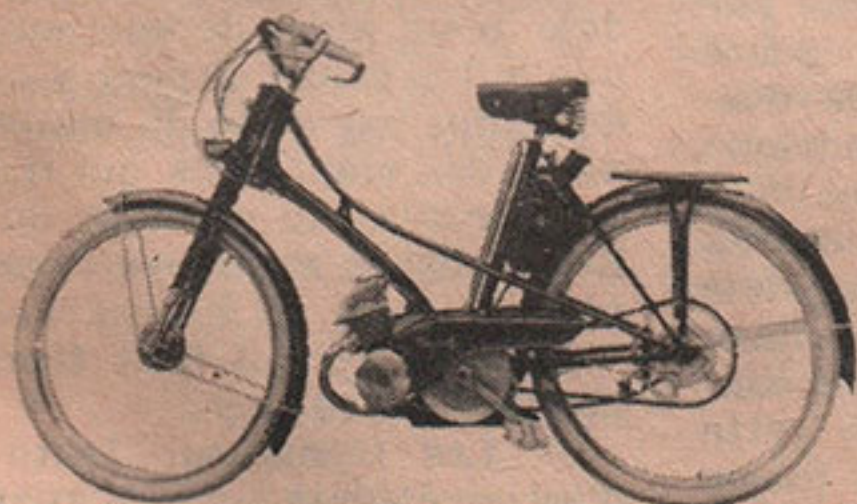
12, rue Saint-Séverin - PARIS-5<sup>e</sup> — ODE. 50-91  
Documentation gratuite. Essai tous les jours en nos magasins



AGENCE

EXCLUSIVE

## R. PIEL



TOUS LES ACCESSOIRES MOTOS-SCOOTERS  
ET CYCLOMOTEURS

CREDIT (livraison immédiate).

DEMONSTRATION GRATUITE

29, avenue de la Grande-Armée - PARIS-16<sup>e</sup>

Tél. : PAS. 86-45

## 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

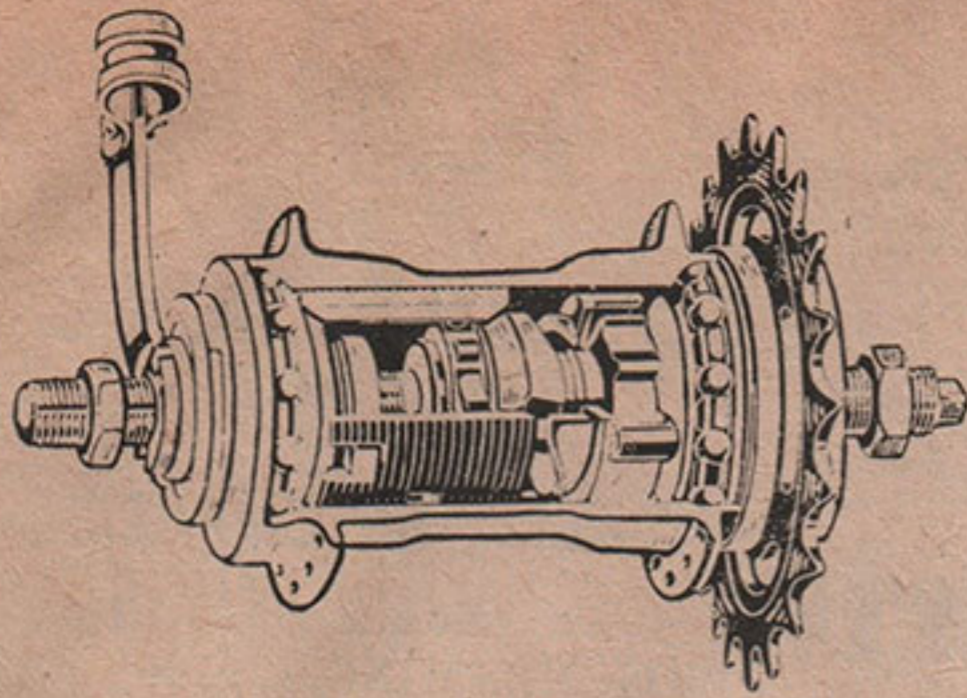
7, bd Voltaire, PARIS-11<sup>e</sup>

Tél. : ROQ. 54-18 — Métro République

# ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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



*Crevé d'un frein à rétropédalage.*

plement pour une question d'économie et nos constructeurs le savent bien. Leur seule raison d'être est celle de rester sur les vélos montés avec groupe amovible.

2° Les freins à tambour ordinaires offrent actuellement, sur nos machines, le plus d'avantages, mais ils gagneraient à avoir un plus grand diamètre surtout pour le frein avant. C'est le frein tout indiqué pour la machine utilitaire.

3° Les moyeux à freins centraux sont supérieurs mais leur coût est assez élevé. Ils sont donc tout indiqués pour les machines de luxe où cette question de prix de revient intervient beaucoup moins et ils ne peuvent pas être mieux placés que sur les cyclomoteurs les plus rapides.

4° Au sujet du frein à contrepédalage nous ne voyons pas, quant à présent, son emploi se généraliser. L'habitude étant une seconde nature et la grande majorité des cyclistes ayant possédé des freins à poignée au guidon se trouveront complètement dépayés par l'emploi du frein

à rétropédalage auquel il faut être très habitué.

Un jour sans doute nous reviendrons sur cette question que nous traiterons d'une manière plus approfondie.

Louis GARNIER



*Mort aux freins sur jante ! Tel doit être le mot d'ordre des cyclomotoristes.*

## EN TOUTE SECURITE

**N**otre cyclomoteur est parfaitement au point : le moteur bien rodé vient de subir son second décalaminage. Tout ce qui vous a semblé ne pas offrir les garanties désirables, vous l'avez remplacé : un joint de culasse et un des goujons qui servent à assujettir le cylindre sur le carter. Partie cycle, tout va bien. Vos freins sont bien réglés. Vos chaînes sont correctement tendues, nettoyées, graissées.

C'est d'accord ? Tout est en ordre ?

Alors partez !...

Mais... attendez un peu !

N'avez-vous rien oublié ?

Vous oubliez, monsieur, une chose primordiale :

Vous vous embarquez pour un long voyage, vous croyez avoir tout prévu pour votre sécurité et celle de votre engin, mais vous n'avez pas souscrit d'assurance !...

Voilà qui est impardonnable !...

Savez-vous que c'est vraiment risquer gros jeu que de partir ainsi sans être couvert en cas d'un accident grave causé à des tiers ?

Vous pouvez vous trouver du jour au lendemain, handicapé financièrement pour le restant de vos jours.

Et cette partie de votre sécurité : votre sécurité économique de laquelle dépendent votre santé, votre travail, votre bonheur, votre vie même ! mérite bien qu'on s'en préoccupe.

Nous rappelons que nous sommes à la disposition de nos abonnés et de nos lecteurs en général pour leur fournir tout renseignement concernant les assurances. Ecrivez-nous : Service des Assurances, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>) en indiquant :

- 1) Votre nom, adresse, profession.
- 2) La marque de votre cyclomoteur et sa cylindrée.
- 3) L'usage que vous en faites

(promenade, travail, affaires, etc...).

4) Si votre engin est muni ou non d'un siège arrière.

Joignez une enveloppe timbrée pour la réponse et nous vous ferons connaître le montant des primes que vous aurez à payer et le genre d'assurance qui vous est applicable.

× × ×

### POUR NOS ABONNES

Désireux de favoriser nos abonnés, nous pouvons leur accorder des paiements fractionnés de leur prime d'assurance.

Ils la paieront ainsi quasiment sans s'en apercevoir.

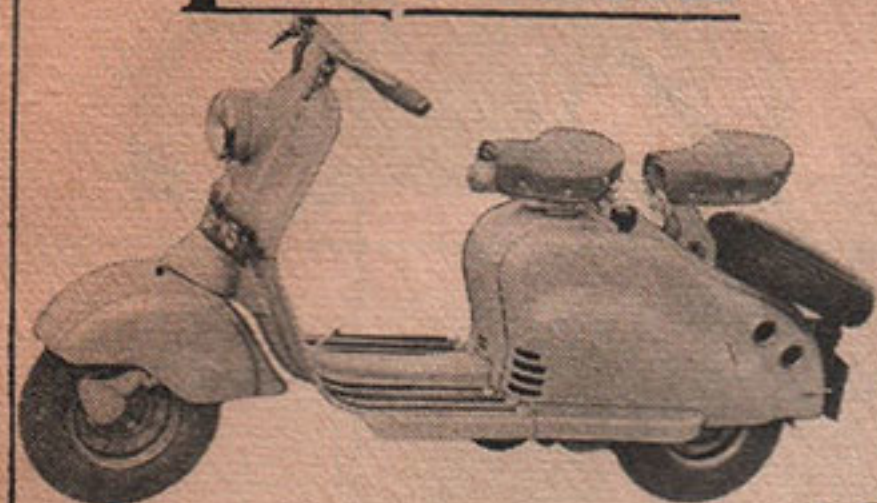
Pour tout renseignement, écrire : Service des Assurances, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>).

(Joindre une enveloppe timbrée pour la réponse, S.V.P.).



AGENT OFFICIEL VENTE A CREDIT — EXPEDITION PROVINCE

**Lambretta**



Métro : Porte de St-Cloud  
MOL. 29-62

Agent : TRIUMPH — VELOCETTE  
ROYAL-ENFIELD — HOREX

Les Vélocycleurs et Motocyclettes  
TERROT — JONGHI — AUTOMOTO  
MONET-GOYON - GNOME-RHONE

et les Scooters

BERNARDET — TERROT

sont disponibles chez

**marcel perrin**

Recordman du Monde



**MOTOBÉCANE**



AGENT OFFICIEL

50, av. Edouard-Vaillant  
BOULOGNE (Seine)

**N'ACHÉTEZ RIEN sans avoir visité la FORMIDABLE EXPOSITION**  
**ET VENTE DU NOUVEAU MAGASIN**  
**LADEVEZE**

165, avenue de Clichy - PARIS-17<sup>e</sup> — MAR. 09-79

— Métro : Brochant et Porte de Clichy —

Illuminé jusqu'à 0 h. 45

**SCOOTER — MOTO — CYCLO**

300 SCOOTERS ET MOTOS NEUFS LIVRABLES DE SUITE MEME A CREDIT AVEC REPRISE

SCOOTERS DISPONIBLES	TERROT 125 cc. ....	111.000	STERVA 175 cc. Ydral	185.000
BERNARDET 125 cc. ...	ALMA 125 cc. ....	134.800	(Tout équipé)	
250 cc. ...	STERVA 125 cc. Ydral	166.000	GUILLER 125 cmc. 2 t.	165.000
TERROT 100 cc. ....	(Tout équipé)		125 cc. A.M.C.	179.000
			SPEED 115 cc. ....	115.500

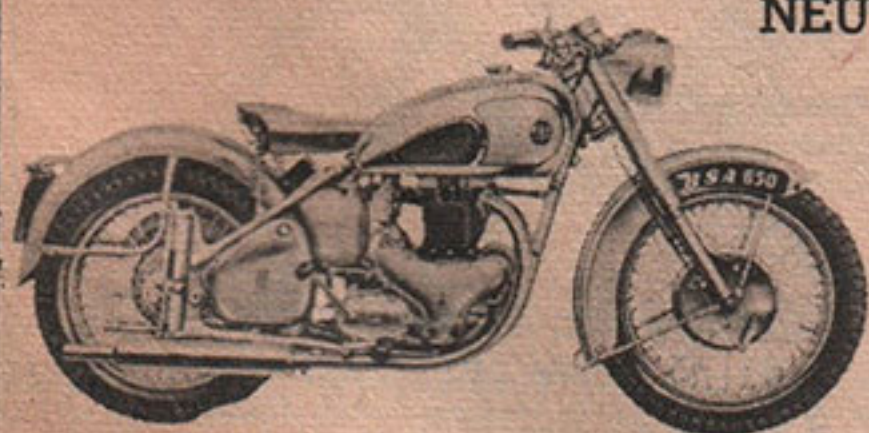
Agent ARIEL exclusif pour la Seine

Rayons d'accessoires pour Scooters et Motocyclettes - DISPONIBLE DE SUITE B.S.A. A7 - A 10 - B 33  
Livraison : SEINE - SEINE-et-OISE - SEINE-et-MARNE

Disponibles FRANCE et COLONIES : DOUGLAS 350 cc. flat-twin - SAROLEA 350 cc. Super-Sport.  
125, 150, 175, 250 cmc. Allemandes.

TOUS MODELES DISPONIBLES : 250 cc. GUILLER - JONGHI - MONET-GOYON - RENE GILLÉT -  
TERROT - VICTORIA - PAUL VALLEE - ALCYON - M.R. - GNOME-RHONE - D.S. MALTERRE  
FOLLIS, etc... et 300 Motocyclettes, Scooters, Sidecars disponibles avec et sans Motos.  
NEUF et OCCASION — CREDIT — REPRISE

ARIEL disponibles de suite :  
4, 5, 6 et 9 CV



Golden Flash 650 cmc : 340.000 fr.

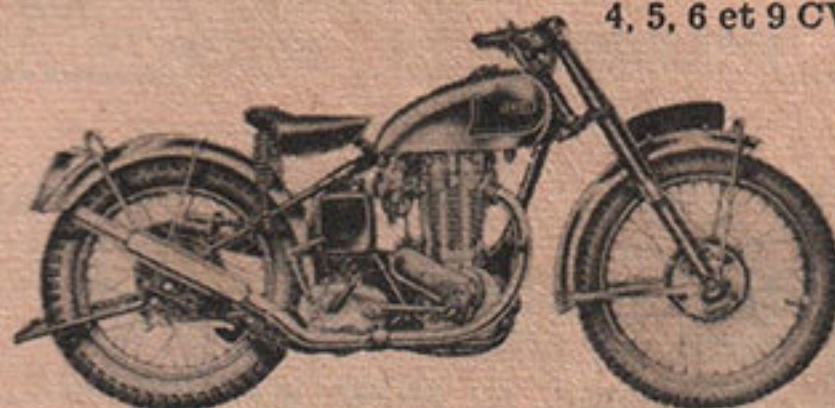
**2<sup>e</sup> Magasin de Vente**

50, rue Brunel, 50 - PARIS-17<sup>e</sup>

— Tél. : ETOile 24-66 —

Réponse contre 30 frs timbres

**OUVERT LE LUNDI**



500 VCH Spéciale modèle Cross disponible  
de suite : 325.000 fr.

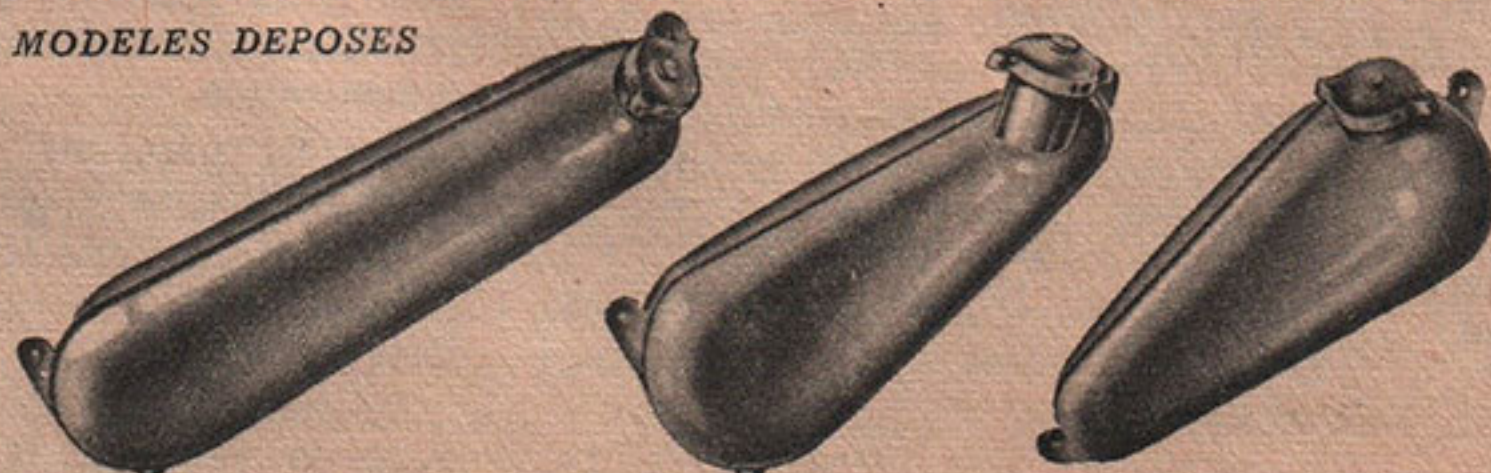
**E<sup>TS</sup> MOTTAZ**

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



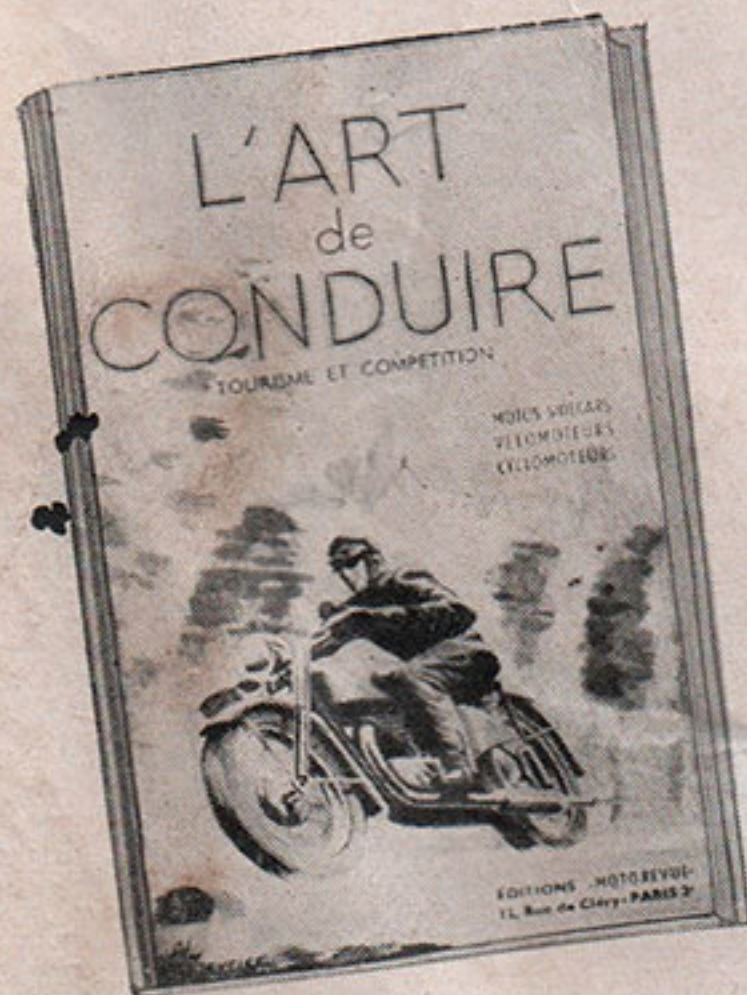
# La bibliothèque du "motorisé"

La spécialité des Éditions de Moto-Revue



L'ouvrage le plus important qui ait jamais été publié. Véritable encyclopédie de 380 pages, 200 illustrations consacrées à l'entretien, au dépannage, à la réparation. Rien de comparable.

**PRIX : 750 fr. (par poste 850)**



Pour faire comprendre tout le mécanisme de la meilleure conduite de tous véhicules motorisés à 2 roues, du plus réduit au plus gros.

**PRIX : 430 fr. (par poste 475)**

TOUT CYCLOMOTORISTE  
TOUT MOTORISTE  
SERA PARFAITEMENT  
DOCUMENTÉ  
EN LISANT  
LES OUVRAGES  
QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS  
POUR  
L U I



Dans cet ouvrage sont rassemblés toutes les astuces et tours de mains pour la réparation, la mise au point de tout véhicule motorisé : cyclomoteur, vélomoteur, scooter et moto.

(Edition 1953)

**PRIX : 500 fr. (par poste 545)**

## NOUS ÉDITONS AUSSI :

### 4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

**TERROT et MAGNAT 125 cmc.**

Prix : 400 fr. (par poste 445 fr.)

**MOTOBECANE 125 lat.**

Prix : 300 fr. (par poste 345 fr.)

**MOTOBECANE 125-175 culb.**

Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

**PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176**

Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

**GNOME-RHONE**

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

**La VESPA**

Prix : 525 fr. (par poste 580 fr.)

**Le LAMBRETTA**

Prix : 490 fr. (par poste 537 fr.)

Pas d'envoi contre remboursement.  
Envoi contre mandat ou mieux :  
versement (ou virement) compte  
postal. MOTO-REVUE : 297-37 Paris



C'est un ouvrage traitant spécialement le moteur à 2 temps que l'on trouve généralement sur tous les cyclomoteurs, vélomoteurs, motos, 175 et 250 cmc.

**PRIX : 485 fr. (par poste 535)**



L'ouvrage indispensable à tout possesseur et à tout mécanicien. Ne traite que de la Mobylette. Illustré très abondamment.

**PRIX : 410 fr. (par poste 455)**

# Adopter SOLEXINE

Mais exigez  
LA CAPSULE  
DE GARANTIE

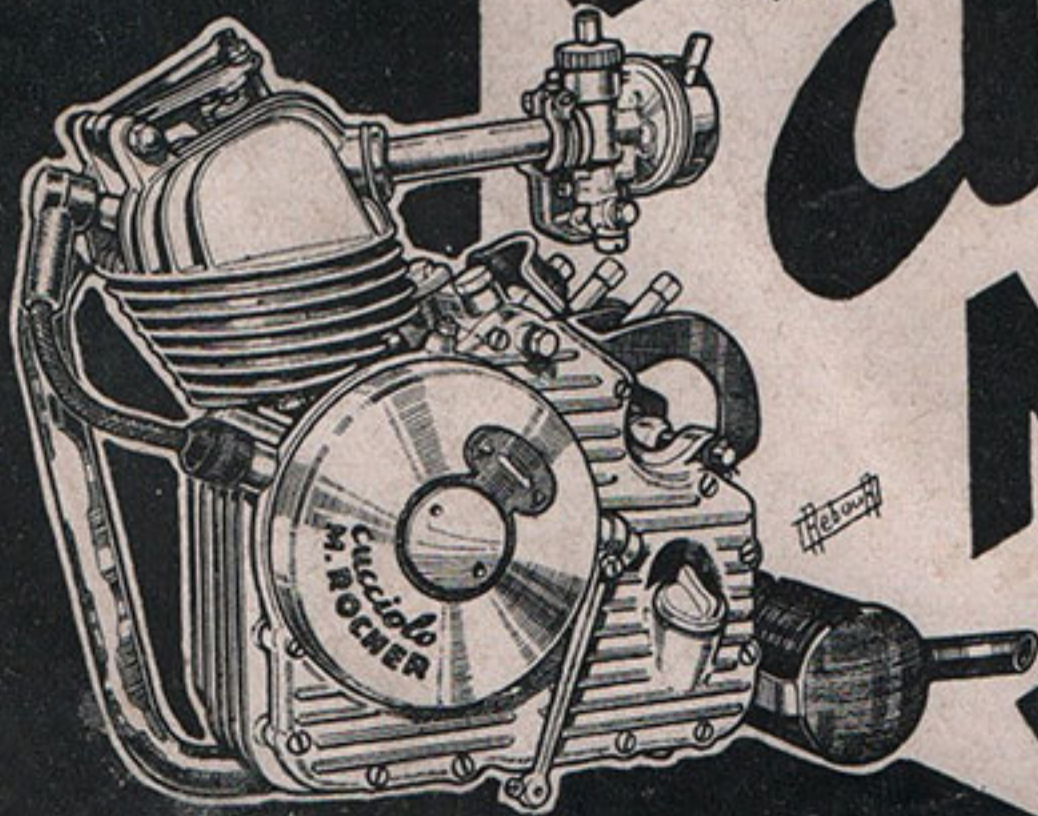
Le Carburant-Lubrifiant **Anti-Galamine** pour  
VELOSOLEX et autres MOTEURS 2 TEMPS.  
RÉDUIT LA CONSOMMATION - AMÉLIORE LE RENDEMENT  
6.000.000 de litres vendus en 1952.

La Solexine est vendue en  
bidons capsulés de 2 litres  
dans toutes les Stations-Service  
VéloSoleX, les Postes Energic-  
Energol et de nombreux garages.



POMPISTES DE TOUTES MARQUES ! Pour vendre la Solexine, renseignez-vous auprès de VéloSoleX,  
68, Boulevard de Verdun, COURBEVOIE (Seine) — DEF. 37-15

Encore et toujours lui...



# Cucciolo M. ROCHER

48 cm<sup>3</sup>  
LICEANCE DUCATI  
fabriqué  
et vendu  
en France par  
**M. ROCHER**

Services Commerciaux:  
36 bis AV. DE L'OPERA, PARIS, Opé. 03-40

\* 4 TEMPS — 2 VITESSES — 1 CHAINE \*