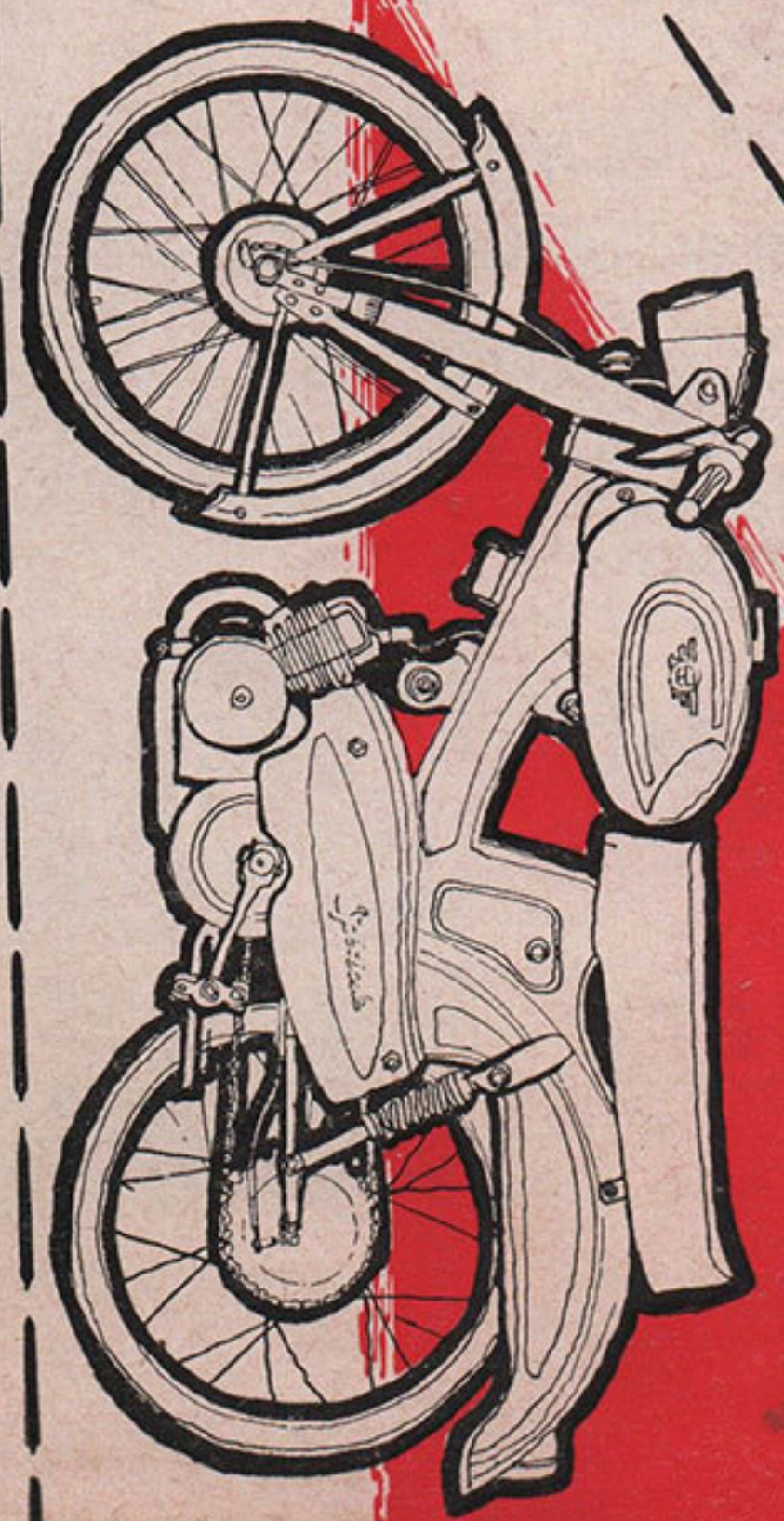
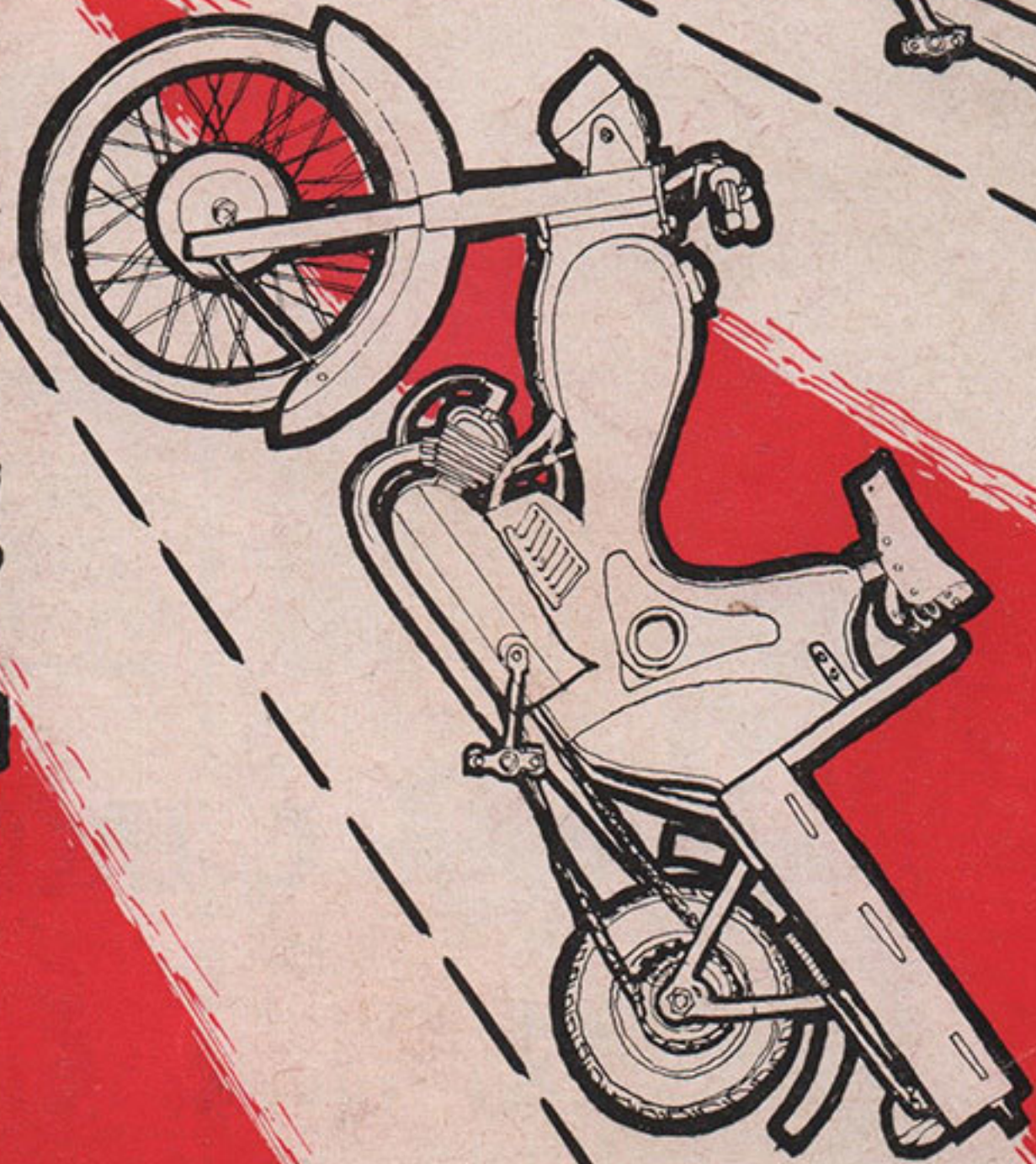
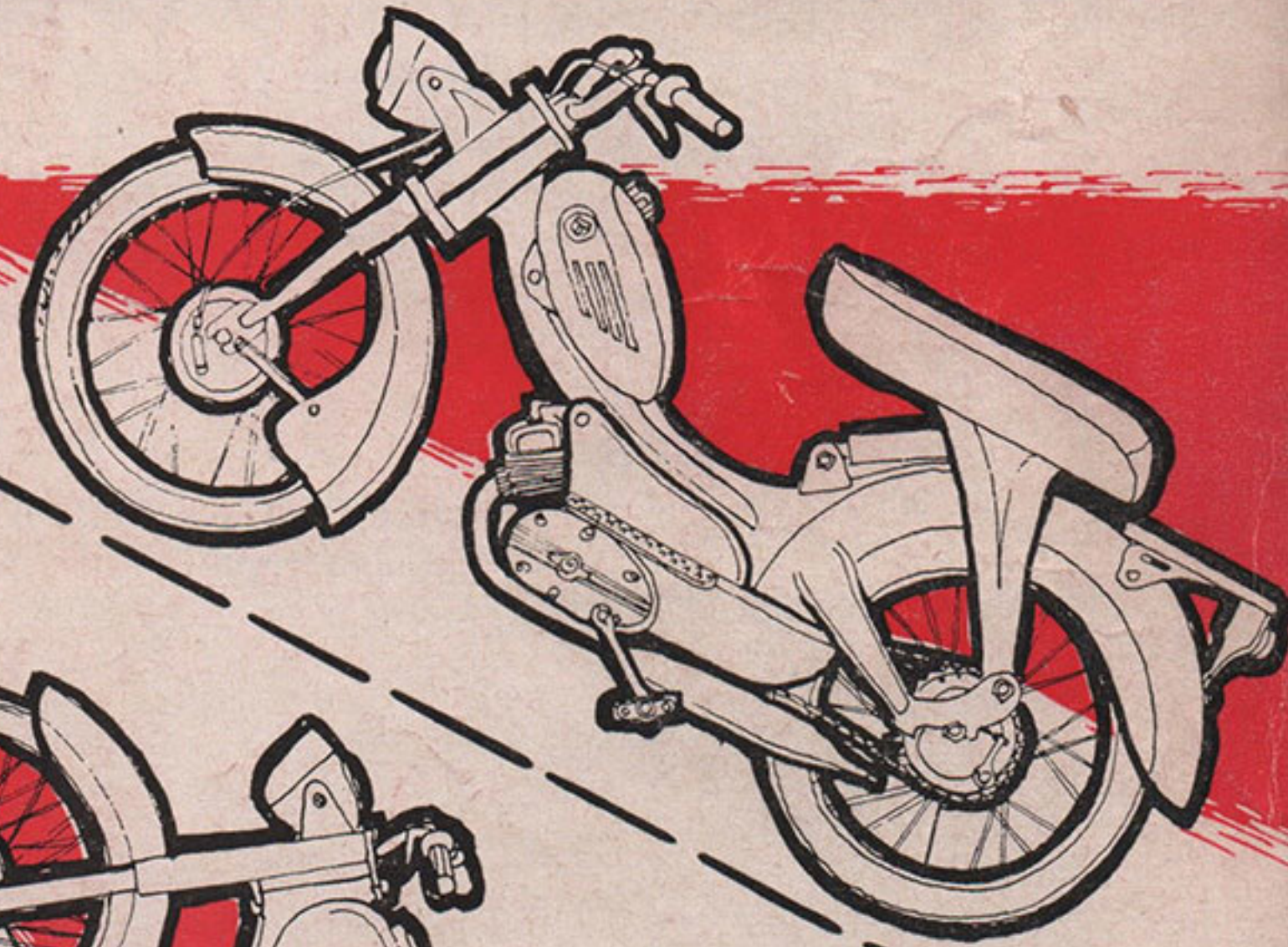
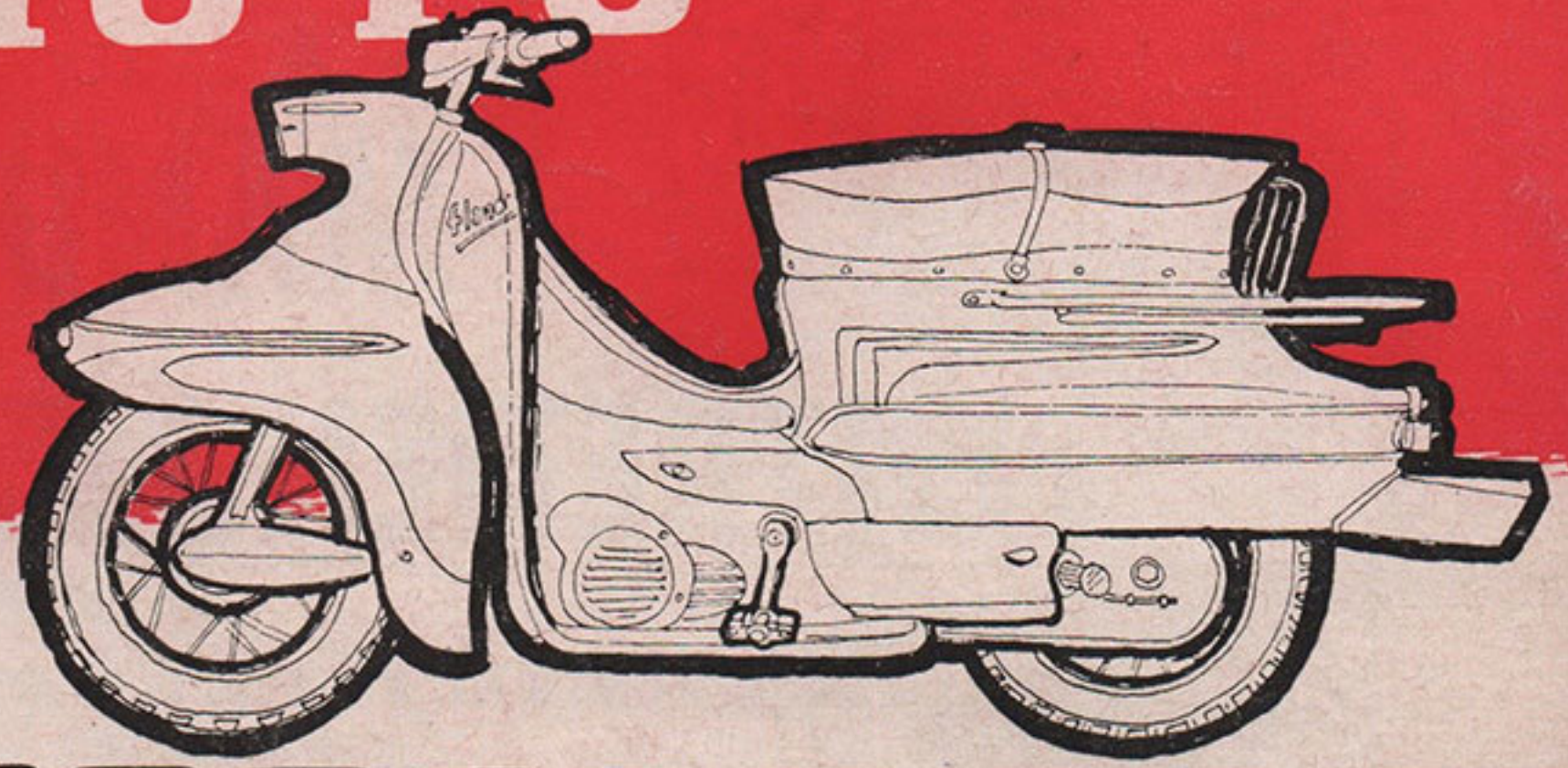
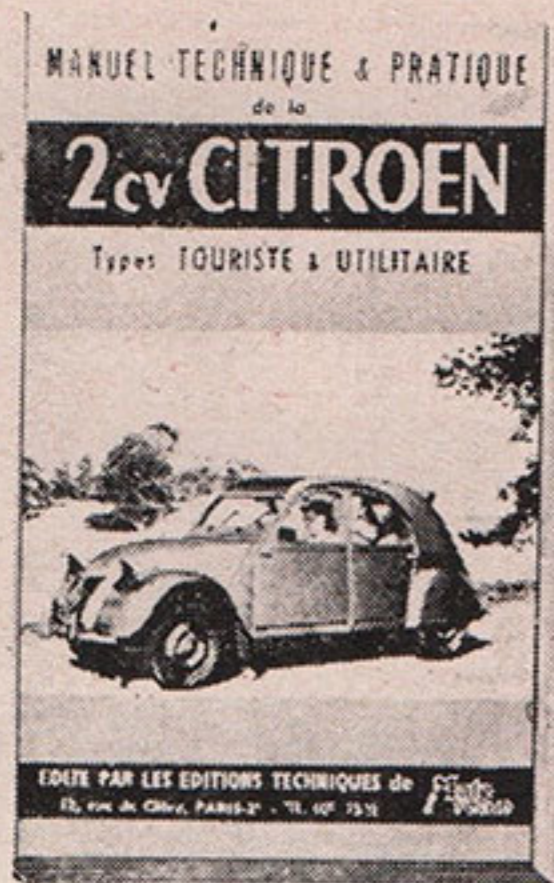


SCOOTER ET CYCLOMOTO

NOVEMBRE 1960
9^e ANNEE N° 101
LE NUMERO :
0,75 NF



**compte rendu
du Salon 60**



POUR LA SAISON
 POUR L'USAGER
 POUR LE RÉPARATEUR



LES

MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

AUTOS :

la 2 CV 7 NF (700 frs) ; la TRACTION AVANT 7-9-11 CV : 6,85 NF (685 frs) ; la DAUPHINE : 9,95 NF (995 frs) ; l'ARONDE : 7,20 NF (720 frs) ; L'ART D'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION : 138 pages, 52 illustr. : 7,60 NF (760 frs) ; la 203, 200 pages, 173 illustr. : 7,50 NF (750 frs) ; la 4 CV RENAULT. Edition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager : 9,50 NF (950 frs) ; la DYNA, tous les modèles de Dyna de 1948 à 1959, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager : 8,75 NF (875 frs).

MOTOS :

la MOBYLETTE : 4,80 NF (480 frs) ; la VESPA : 6,05 NF (605 frs) ; le LAMBRETTA : 5,65 NF (565 frs) ; les MOTOBECANE latérales : 4,10 NF (410 frs) ; et culbutées : 5,30 NF (530 frs) ; TOUS LES CYCLOMOTEURS : 5,70 NF (570 frs) ; le VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE, 376 pages : 8,90 NF (890 frs) ; l'ATELIER du MOTOCYCLISTE : 5,75 NF (575 frs) ; le DEUX TEMPS DE TOUS LES DEUX ROUES : 5,60 NF (560 frs) ; les VAP : 5,20 NF (520 frs) ; les PEUGEOT : 5,50 NF (550 frs), etc...

LES PRIX PAR POSTE SONT INDICUES EN COUVERTURE 3.



Nos Manuels n'ont rien de COMPARABLE avec d'autres Manuels : ils sont écrits, dans leur totalité, sur l'engin qu'ils décrivent, sans bla-bla-bla.

ÉDITIONS C. LACOME

Fondée en 1913

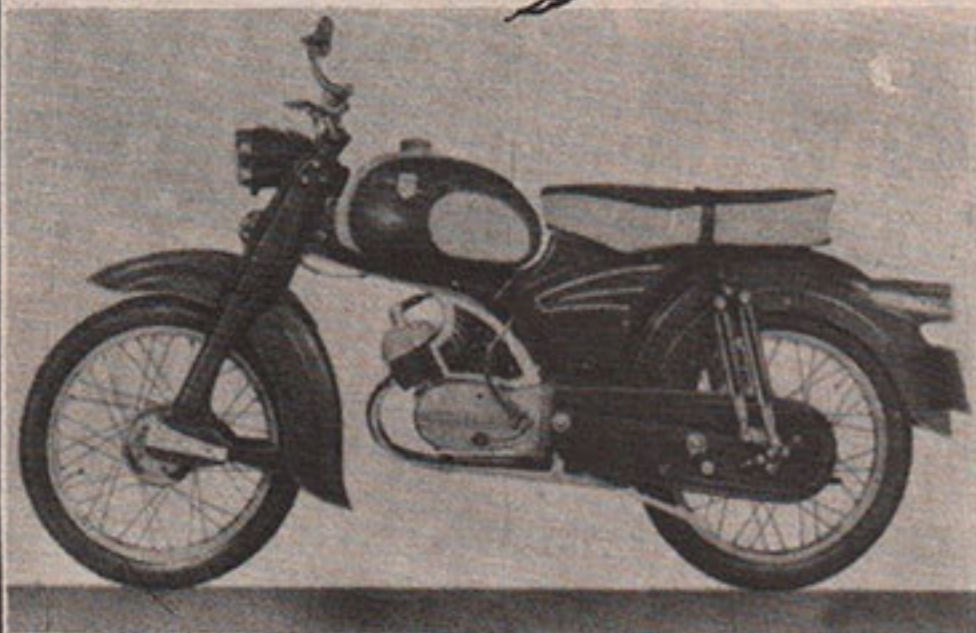
12, rue de Cléry

GUT 73-32 à 35 - C. C. P. 297-37 PARIS



DU NOUVEAU

CHEZ ZUNDAPP !...



LES CYCLOS LES PLUS PUISSANTS

4,2 CV - 3 ou 4 vitesses

A pédales ou à kick

Modèles Sport, Tourisme

— Biplace —

ET COMME TOUJOURS,
ROBUSTESSE ET SECURITE

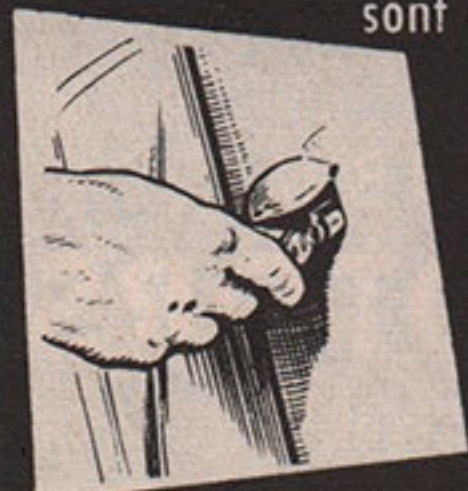
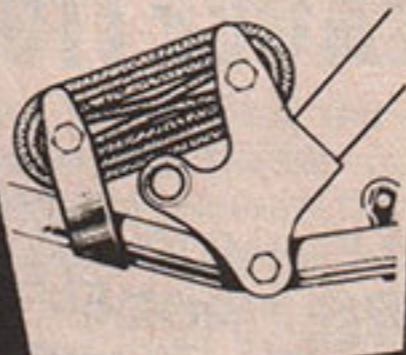
HALL DE LA MOTO - 20, rue Rebeval - PARIS 19^e
TUR. 60-91

Les scooters
MOTOBÉCANE
&
MOTOCONFORT

sont équipés en série
avec la

SUSPENSION CAOUTCHOUC
& L'ANTIVOL

NEIMAN



IMPORTE PAR

SOCIÉTÉ AZURÉENNE
DE DISTRIBUTION

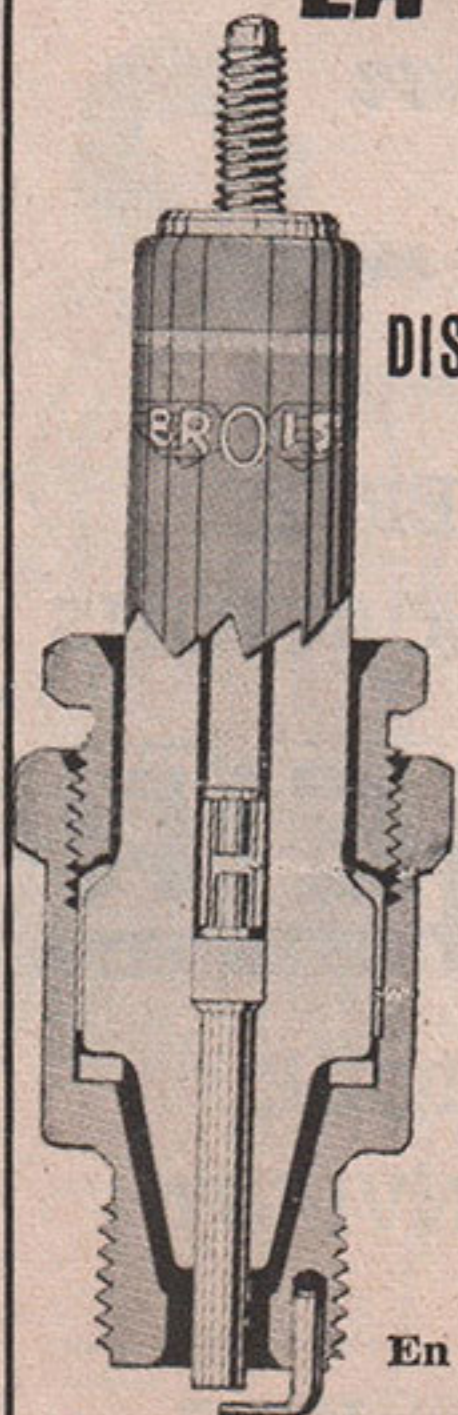
19, rue Paganini - Nice
Tél. 88-56-06

A PARIS : A. LEGUILLOCHET

68 bis, rue du Poteau - 111, rue Championnet
PARIS-18 Tél. : MON. 02-37

Adoptez

LA BOUGIE BLEUE



BROS

DISRUPTÉE ET ANTIPARASITÉE

ELLE VOUS ASSURE UN
RENDEMENT MAXIMUM

- Démarrages instantanés même en hiver
- Reprises améliorées
- grande résistance à l'encrassement
- plus d'auto-allumage ni de « perlage »

Grâce à sa disrupture incorporée !

En vente chez tous les spécialistes

Renseignements : S.O.C.O.S.A., 70, rue Rennequin,

PARIS-17^e — Tél. : GAL. 91-94.

DYNAMIC-SPORT

149, rue Montmartre - PARIS (2^e) - GUT 19-30 Métro : Bourse

CONCESSIONNAIRE DES MEILLEURES MARQUES :

LAMBRETTA - RUMI - MANURHIN - VESPA

et cyclomoteurs Sport et Tourisme : SKIPPER

PERIPOLI-GIULIETTA, NSU, ITOM, PUCH, VIVI

et OCCASIONS RECENTES :

LAMBRETTA, VESPA, RUMI, MANURHIN, MOBY, VELOSOLEX
et motos et cyclomoteurs français et étrangers toutes marques

GARANTIE TOTALE 3 MOIS

(pièces et main-d'œuvre gratuites, peinture et moteur neufs)

CREDIT : 20 % comptant, solde 2 à 18 mois

EXPEDITIONS EN PROVINCE

REPARATIONS ET PEINTURE - PIÈCES DÉTACHÉES

Achat et reprise ferme de tout scooter ou moto

(Liste des occasions et renseignements contre 3 timbres)

BARDAHL

FRANCE

ANNONCE LE LANCEMENT D'UNE QUALITÉ
NOUVELLE

BARDAHL SPECIAL 2 TEMPS

Le seul lubrifiant permettant d'abaisser le %
des mélanges à : 2 % SEULEMENT

AVEC BARDAHL :

SECURITE - PROPRETE - VITESSE - ECONOMIE

RENSEIGNEZ-VOUS CHEZ :

BARDAHL FRANCE - B.P. 273 - ROUBAIX-NORD

le nouveau
Lambretta
est un

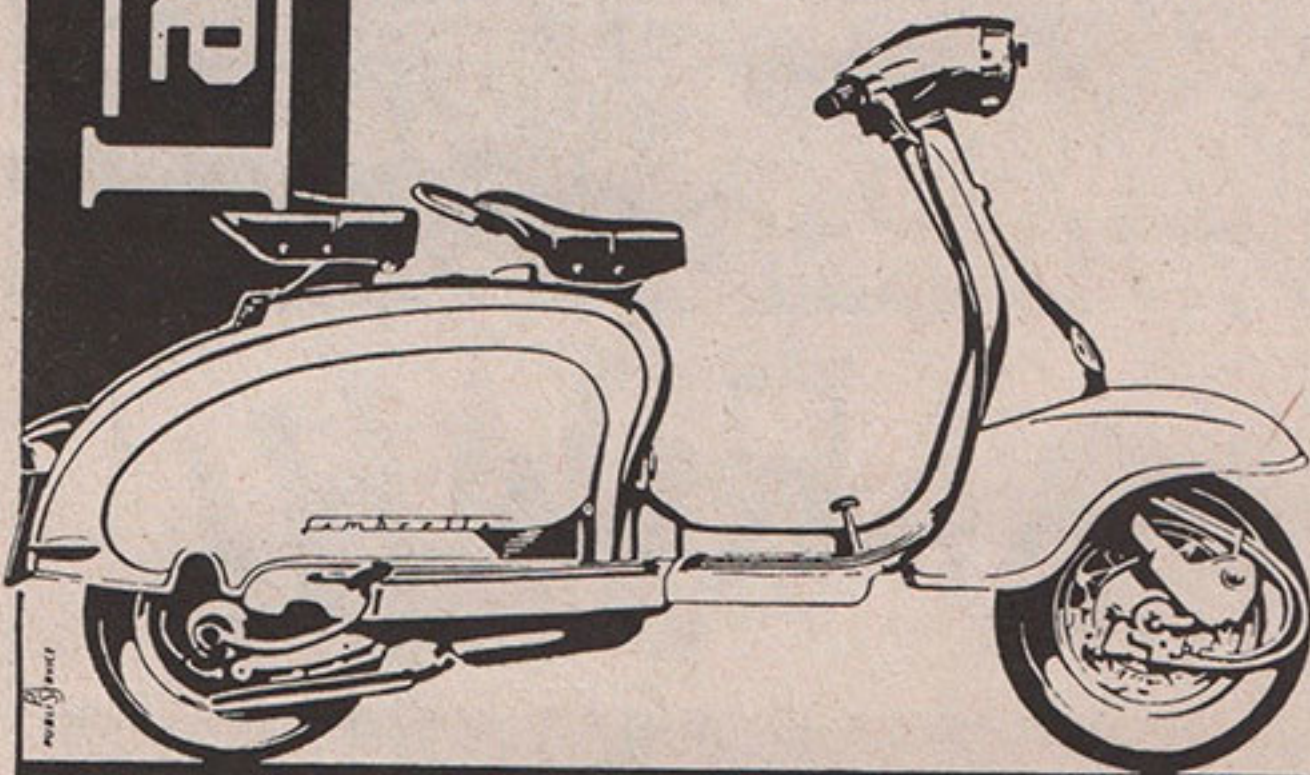
**Super
Scooter**

2^{ème}
série

Lambretta

et ceci
pour
3 raisons :

MÉLANGE A 2 %
4 VITESSES
MOTEUR CENTRAL



Lambretta - Soc. An. Française de Distribution
37, rue Octave-Mirbeau - PARIS-XVII^e
Tél. : GAL. 63-40.



Avec moteur
VICTORIA
3 vitesses

NOUVEAU VENU SUR LE MARCHÉ
FRANÇAIS

Modèle Sport 3 vitesses

PRIX
EXCEPTIONNEL

995,00 NF
+ T.L.

LE MOINS CHER
DES MODÈLES SPORT D'IMPORTATION

IMPORTATEUR
RIVIERA-MOTORS

1, RUE DE LA BUFFA - NICE - Tél. : 88-32-26

*Que ce soit pour équiper
votre vélomoteur
ou votre moto*

VOUS TROUVEREZ
DANS LES FABRICATIONS

WOLBER

LE PNEUMATIQUE
QUI VOUS CONVIENT

SOCIÉTÉ A. WOLBER
17, RUE DE VILLENEUVE - SOISSONS

SCOOTER ET CYCLOMOTO

COMPTE-RENDU DU SALON

NOVEMBRE 1960 - 9^e ANNEE - N° 101 - CE NUMERO : 0,75 NF

PROPOS D'APRÈS SALON

DERNIER jour du Salon de Paris 1960. Une dernière fois, nous faisons « la tournée des stands » ; mais il ne s'agit plus maintenant de rechercher des nouveautés que nous avons eu tout le temps de détailler. Il s'agit d'essayer de définir l'ambiance dans laquelle s'est déroulé le Salon, l'ambiance dans laquelle il va se conclure dans quelques heures.

optimisme nuancé

Sur les stands, beaucoup plus de visages souriants que de visages soucieux. Peu de propos exagérément optimistes, mais peu, aussi, de propos résolument pessimistes. Le vent est à la modération, mais une modération qui laisse une assez large place à de nouveaux espoirs. L'impression générale est que le Salon 60 est nettement plus favorable pour les constructeurs et pour les importateurs que le Salon 58. Non seulement

les visiteurs ont été nombreux (particuliers ou concessionnaires) mais l'intérêt qu'ils ont montré pour les différentes productions a été très vif. Le Salon 60 n'a pas été seulement une « exposition », mais avant tout un Salon de travail qui a permis de prendre de nouveaux contacts, de renouer des liens qui avaient tendance à se relâcher, de donner aux constructeurs l'occasion de vérifier directement le dynamisme de leurs concessionnaires, et en même temps, de donner aux concessionnaires l'occasion de contrôler la « résistance » et l'esprit d'initiative des constructeurs et des importateurs. Et il est incontestable que cette double confrontation aura permis une remise en ordre qui ne peut être que profitable pour tous.

Optimisme donc ! Certes les carnets de commande ne sont pas également remplis pour tous ; tous les stands n'ont pas connu une affluence égale ; l'optimisme est nuancé. Mais il reste que l'industrie motocycliste semble sortir de la passivité qui la caractérisait ces dernières années et que l'opinion générale semble admettre que le « fond » de la crise a été atteint et que la remontée est amorcée. Reste maintenant à gravir la pente : tâche longue, difficile, mais absolument pas impossible.

une clientèle nouvelle

Pour nous, qui ne sommes ni partie prenante ni partie donnante dans cette affaire, qui sommes des journalistes souvent plus sensibles à une ambiance qu'à des données chiffrées, ce qui nous a le plus frappés à ce Salon c'est l'affluence de visiteurs très jeunes. Il est incontestable qu'une nouvelle génération d'acheteurs est en train de se constituer et que cette nouvelle génération, succédant aux « classes creuses » de la période de guerre, présente des caractéristiques assez nouvelles. Sans être toujours des techniciens, les jeunes s'intéressent beaucoup plus à la mécanique, à la construction. Ils sont beaucoup plus avertis, plus « connaisseurs », plus sensibles à l'aspect technique de la production que ne l'étaient leurs prédécesseurs.

Cette nouvelle clientèle jeune, dont les moyens financiers sont évidemment réduits, est attirée par le cyclomoteur, mais pas par n'importe quel cyclomoteur. Ce qu'il lui faut, c'est un véhicule rappelant autant que possible la moto, d'où le succès incontestable des cyclomoteurs sportifs ou à allure sportive. Le « coup de pouce » nécessaire à l'éclosion de cette nouvelle vague est venu, il faut bien le dire, des importateurs et surtout des importateurs de cyclos italiens. D'abord incrédules, les constructeurs français (Vélosorex restant l'unique « résistant ») ont dû s'aligner — chacun à sa manière — sur ces exigences d'une clientèle qu'ils





ne peuvent pas laisser échapper. Notre compte rendu stand par stand vous en convaincra rapidement. Et il serait bon que tout le monde soit réellement convaincu qu'il ne s'agit pas là d'une mode passagère mais de la forme définitive prise par la relève attendue en matière de clientèle motocycliste.

Il est bien certain que le Salon attire surtout — en plus des professionnels — les véritables amateurs de deux-roues. C'est pourquoi il serait faux de tirer des conclusions définitives au seul vu des préférences marquées par ses visiteurs. Ce n'est d'ailleurs pas là notre propos et nous savons fort bien que la base, la large base, de la clientèle cyclomotoriste reste toujours celle pour laquelle le cyclomoteur est avant tout un engin utile, pratique, bon marché, et facile à conduire. Mais ceci est maintenant un lieu commun et c'est pourquoi nous avons préféré insister sur l'autre aspect dans la mesure où — nous semble-t-il — il contient les promesses d'un renouveau, à plus ou moins longue échéance, de l'industrie motocycliste française.

les "lignes de force"

Nous ne vous parlerons pas dans cet éditorial des modèles présentés. Vous les trouverez par ailleurs dans ce même numéro. Mais il est tout de même possible de mettre rapidement en relief les lignes de force de ce Salon : affirmation du cyclo sport ou d'allure sportive et confirmation, bien sûr, des cyclos utilitaires ou ultra-utilitaires ; prise de position plus franche du cycloscooter qui n'est plus une « curiosité » mais fait son apparition sur de nombreux stands ; l'automatisme gagne de nouveaux adeptes sans empêcher — au contraire — la diffusion des moteurs multi-vitesses ; les modèles à carrosserie « américanisée » et luxueuse — qui nous viennent du Nord — exercent une certaine attraction sur quelques constructeurs et aussi — semble-t-il — sur la clientèle ; enfin stagnation prévue pour les scooters qui s'enrichissent cependant de modèles venus directement d'Italie et nouveaux pour

la France.

Enfin, et ceci est aussi très important, sur le plan international, des mouvements s'amorcent qui ne manquent pas de signification. L'an dernier, c'était Terrot qui devenait importateur des motos anglaises Triumph ; peu avant le Salon on apprenait les accords passés entre Lavalette et la fabrique italienne de moteurs Morini ; pendant le Salon, enfin, étaient signés des accords (dont vous trouverez par ailleurs le détail) entre Motobécane et l'usine anglaise Raleigh. Ainsi, de l'échelon national, les « concentrations » passent maintenant à l'échelon international et contribuent aussi à changer la physionomie traditionnelle de l'industrie du deux-roues motorisé.

et maintenant ?..

De retour de Francfort, notre envoyé spécial avait mis en relief la nette reprise de l'industrie motocycliste d'outre-Rhin. Sans doute est-il difficile de faire un parallèle entre les deux pays, tout d'abord parce que la crise a été beaucoup plus importante en Allemagne qu'en France ; ensuite parce que la structure de la production n'est pas la même d'un côté et de l'autre du Rhin.

Mais toutefois, venant après celles de Francfort, les promesses du Salon de Paris sont très encourageantes.

Elles le seraient encore plus si les pouvoirs publics se décidaient — quel leit-motiv ! — à se pencher avec sollicitude sur la seule industrie française qui soit la première du monde dans sa catégorie, et si, au lieu de ne se souvenir d'elle que pour la « punir », ils consentaient enfin à reconnaître l'importance sociale de sa production aussi bien à cause des Français qu'elle fait vivre qu'à cause des Français auxquels elle permet de se motoriser pour un prix relativement réduit.

*

Et lorsque nous écrivons « sollicitude des Pouvoirs publics » nous ne pensons pas à la réglementation nouvelle qui se prépare en ce qui concerne les cyclomoteurs. Sur ce sujet, nous nous sommes déjà longuement expliqués : nous ne sommes pas contre à condition que cette réglementation ne soit pas définie à la légère, qu'elle ne soit pas rédigée par des fonctionnaires incompetents, qu'elle ne soit pas conçue pour brimer l'expansion du deux-roues motorisé mais au contraire pour en assurer le développement harmonieux en tenant compte, non de critères abstraits ou unilatéraux, mais des exigences légitimes des constructeurs et des usagers.

S'il faut une réglementation, au moins qu'elle soit intelligemment préparée et appliquée !

*

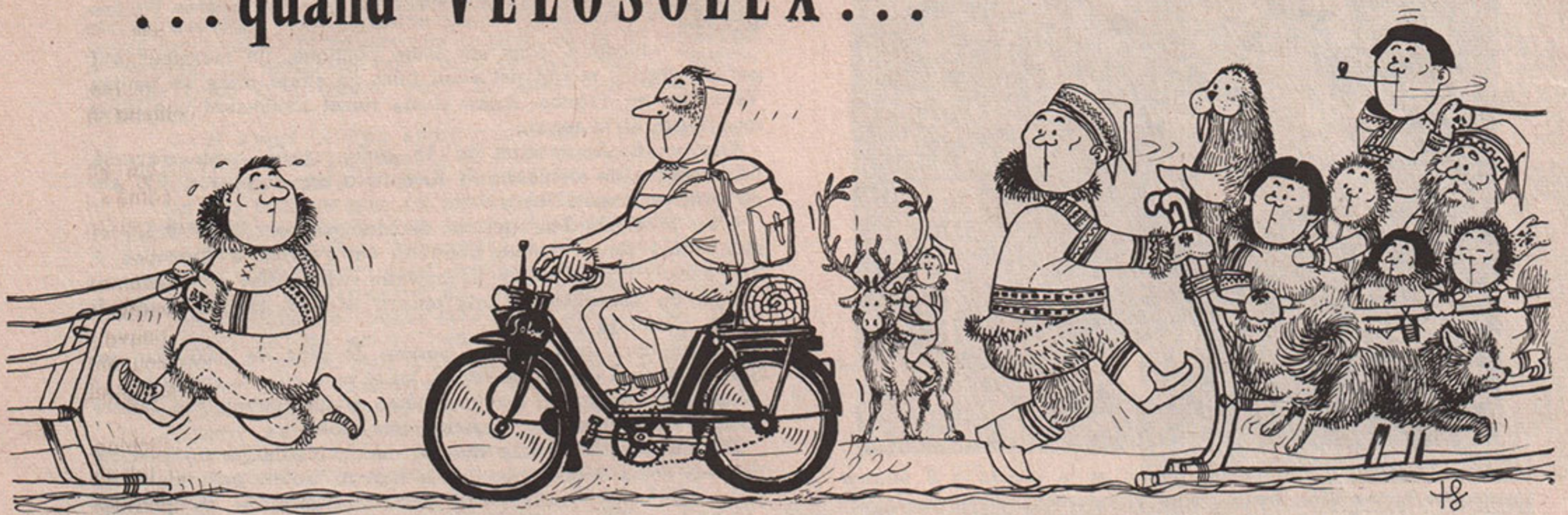
Non ! Par « sollicitude des pouvoirs publics » nous entendons autre chose qui influe plus directement sur les ventes. Nous voudrions que cessent les brimades (les motos « objets de luxe » !), que le crédit soit étendu sur une période plus longue et que le premier versement soit réduit (21 mois pour les voitures et les appareils ménagers et 18 mois pour les motos !), que le taux des assurances soit diminué et contenu dans des limites raisonnables (n'a-t-il pas contribué à « massacrer » le scooter ?).

*

En un mot que la motophobie active qui semble diriger les actes de nos gouvernants (à moins qu'il ne s'agisse d'une ignorance presque plus coupable !..), laisse place à une plus saine conception de nos droits... et des intérêts mêmes de l'économie française.

Alors, mais alors seulement, l'optimisme dont on pouvait faire montre lors de la clôture du Salon de Paris 1960 sera justifié.

... quand VELOSOLEX ...



...s'en va-t-en LAPONIE!..

Un voyage en Laponie, voilà qui devient commun ! Mais quand ce voyage est effectué en Vélosorex, c'est tout de même autre chose ! M. Ardouin n'a pourtant pas hésité à l'entreprendre et il vous raconte ici ses aventures.



Scooter et Cyclomoto - N° 101

C'est le 26 juin que j'ai quitté la France. La Belgique et la Hollande furent rapidement traversées, ainsi que l'Allemagne et le Danemark. Puis le 4 juillet, je retrouvais Stockholm, où j'avais passé un mois l'année dernière ; je décidais de rester là 8 jours pour me reposer et alimenter mes fonds.

Je repartais donc le 12 juillet, et dès lors, l'aventure commençait...

Ma première étape de la seconde partie du voyage fut courte car je ne quittais la capitale suédoise qu'à 10 heures. Je ne pus accomplir que 220 km, ce qui me mena à 20 km au nord de Gävle, à Trodje, où je dormis dans une ferme, sur la Route Nationale 13.

Le 13 juillet, je repartais à 9 heures ; le ciel était encore gris, mais il devait s'éclaircir par la suite. La route étant bonne, mon Solex m'emporte bien ainsi que mes 25 kg de bagages ; et je parcours 250 km, m'arrêtant dans une ferme à 30 km au nord de Sundswall.

Aujourd'hui 14 juillet, le ciel est bleu, le soleil brille et je pars vers 8 heures. Je passe Harnosand, et la route devient alors mauvaise, fragmentée de parties en construction, ce qui m'oblige à ralentir, et ce qui me fatigue. Je ne parcours ainsi que 230 km, car je m'arrête à quelques kilomètres de Uméa.

Le 15 juillet, le ciel est encore bleu et il fait chaud. Je passe à Uméa, où l'industrie du bois est installée. Mais la Route Nationale 13 possède encore de nombreux kilomètres de « route en construction », ce qui me gêne beaucoup, la poussière se loge partout ; et mon galet se charge d'un produit collant que les Suédois étalent sur les routes poussiéreuses, et je dois m'arrêter pour dégraisser le galet qui ne peut plus rouler.

C'est ce même jour que je fais la première chute qu'il me soit arrivé durant mes épreuves précédentes. Mais j'ai de la chance : après avoir dérapé sur le gravier rangé sur le côté de la route, je perds l'équilibre et c'est la chute, je conserve mon calme et je passe par dessus mon Solex ; je me relève sans mal, ainsi que mon Solex.

Je repars et je m'arrête à 20 km de Pitée.

Le 16 juillet, le ciel est toujours bleu ; je pars à 8 heures et je roule bien ; je déjeune à Luléa. Puis je fais mes derniers kilomètres sur la Nationale 13, pour prendre la Départementale n° 286 à Toré. Je rencontre mon premier renne qui traverse la route juste devant moi...

Cette route départementale 286 est vraiment exceptionnelle : elle est bien goudronnée, contrairement aux autres, mais jusqu'ou sera-t-elle ainsi ? J'ai la hantise de ces routes en construction, et pour le moment je roule vite, c'est-à-dire sans m'arrêter. Je passe la nuit dans une ferme à Overkalix.



Le 17 juillet, il fait encore beau, et je repars à 9 heures sur cette bonne 286. Bientôt, vers 12 heures, j'arrive au Cercle Polaire, où je prends une photo. La température est exactement de 30° C. C'est exceptionnel cette année, me dit-on ; mais alors j'ai de la chance !

Mon Solex va de moins en moins vite, et j'arrive à Gallivare où je décide de décalaminer. Pendant que j'accomplis ce nettoyage, la pluie commence à tomber, mais c'est juste une grosse averse. Malgré cela je repars en direction de Kiruna ; mais une mauvaise rencontre m'attend : la route n° 343 que je dois emprunter maintenant...

Je sors donc de la petite ville de Gallivare et me voici devant la route 343 : c'est celle que j'attendais, que j'appréhendais, un grand chemin où les trous sont inévitables car ils se succèdent !

Il est 20 heures, et je décide de dormir et de bien me reposer pour affronter ce nouvel obstacle.

Le 18 juillet je partais pour Kiruna, éloignée seulement de 130 km.

Mais la route est affreuse, et à un moment, ma roue avant se détache ; mais je roulais si lentement, à cause des cailloux, que je ne tombe pas ; ainsi vous pouvez vous rendre compte de l'état de cette route 343 : je ne suis arrivé qu'à 16 heures à Kiruna, et j'ai donc mis 8 heures pour couvrir cette courte distance. Je suis donc fatigué, mon Solex roule bien, mais les glissières sont très usées et j'hésite à aller plus loin de peur de ne pouvoir revenir.

Je reste donc 15 jours à Kiruna, durant lesquels je travaille au restaurant, le Standart Hotel.

Je me suis bien reposé, et le 30 juillet je décide de rentrer à la Maison ; après avoir visité le village lapon de Arosjokk, où je fis la connaissance d'un véritable Lapon qui me fit visiter la vieille hutte où il habitait il y a encore 5 ans.

Je pris d'abord le train pour franchir la distance de Kiruna à Gallivare, qui me rappelait de si mauvais souvenirs ; et je reprenais la bonne 286.

Et ce jour-là, j'établis le record de durée sur mon Solex : je parcourus 335 km dans l'ambiance extraordinaire du retour ; et j'atteignis une ferme amie à 30 km au sud de Pitée.

J'avais quitté Gallivare à 6 heures, j'arrivais à 21 h 30 à la ferme.

Puis ce fut le retour vers Stockholm, où je restais 4 jours pour me reposer et décalaminer une seconde fois mon Solex.

Et je quitte cette ville le 10 août. Mon fidèle compagnon est « en forme », car j'ai bien nettoyé tous les accessoires, et je les ai grattés.

C'est en arrivant à Norkoping que m'arrive mon premier incident : les cliquets de ma roue libre se cassent ! Je me dirige aussitôt vers le premier mécanicien, mais en Suède, aucune bicyclette n'est équipée de cette sorte de roue libre ; et après avoir cherché dans tous les magasins, je me résigne et je repars.

Mais j'ai encore 400 km avant d'atteindre le Danemark où je serai certain de trouver cette pièce ; aussi, dans les montées, je dois descendre de Solex et courir à côté en le poussant !

Enfin le 13 août, à 14 heures, j'arrive à Copenhague, où je sais qu'il se trouve une station-service que j'ai repérée l'année dernière.

Là, je rencontre dans sa petite boutique, un monsieur qui parle français, et qui est venu faire un stage dans les usines Vélosolex en France. Aussi il me remet facilement une autre roue libre ; et je repars.

J'arrive à Amsterdam le 15 août, après avoir traversé l'Allemagne de Bentheim à Flensburg en train, soit 400 km de gain pour mon Solex.

C'est à Amsterdam que je décalamine pour la 3^e fois ; et mon Solex roule ensuite très vite car j'arrive à Bruxelles à 22 heures ; j'avais quitté la capitale hollandaise à 11 heures.

Puis de Bruxelles, je pris encore le train qui m'amena à Tours, c'était le 17 août.

J'avais donc accompli ce périple de plus de 5.000 km en Solex ; et nous étions de retour, lui et moi, en « bonne santé » : c'était extraordinaire ; car moi-même je ne pouvais me rendre compte de ce qu'avait accompli mon Solex.

En effet : chaque fois que je décalaminais, je ne prenais pas les soins nécessaires, et je n'avais qu'un petit tournevis pour déboucher l'orifice du tuyau encrassé, je ne pouvais pas non plus faire attention au cylindre, et il restait souvent des impuretés sur les parois. Malgré cela, mon Solex marchait toujours aussi bien avant qu'après ces opérations.

Je remarquais donc la robustesse de cette petite machine, et évidemment son endurance aux épreuves que je lui faisais subir par tous les temps. Une seule condition atmosphérique me gênait beaucoup : le vent, lorsqu'il est de front, il ralentit terriblement la marche du Solex ; quand il souffle de dos, il entraîne le Solex trop rapidement.

Mais je pense que pour apprécier le pays et voir le paysage, pour voyager confortablement et économiquement, de plus sans fatigue, le Vélosolex est le moyen idéal et je vous le prouve, car j'ai toujours fait confiance et je le ferai encore à cette « bicyclette qui roule toute seule ».

Ce raid constitue un test sérieux qui prouve la qualité inégalable du Vélosolex, qualité qui n'est pas assez connue du public.

Mais déjà mon Solex a servi de publicité au Danemark ; en effet, j'ai ramené entre autres souvenirs, les célèbres bois de renne, qui se trouvaient sur mon porte-bagages et que tout le monde pouvait voir. Les Scandinaves savent que ce souvenir est une preuve d'une visite en Laponie, et nombreux étaient ceux qui, surpris par la petite taille du Vélosolex, me demandaient des précisions sur ses capacités...

Un détail que j'ai oublié : je n'ai pas crevé une seule fois durant ce voyage, seulement une fois, une pièce s'est décollée de ma chambre à air arrière. De plus, le pneu avant n'est pas trop usé, il était neuf au départ.

Michel ARDOUIN

St-Pierre-des-Corps (I.-et-L.)



EN BELGIQUE

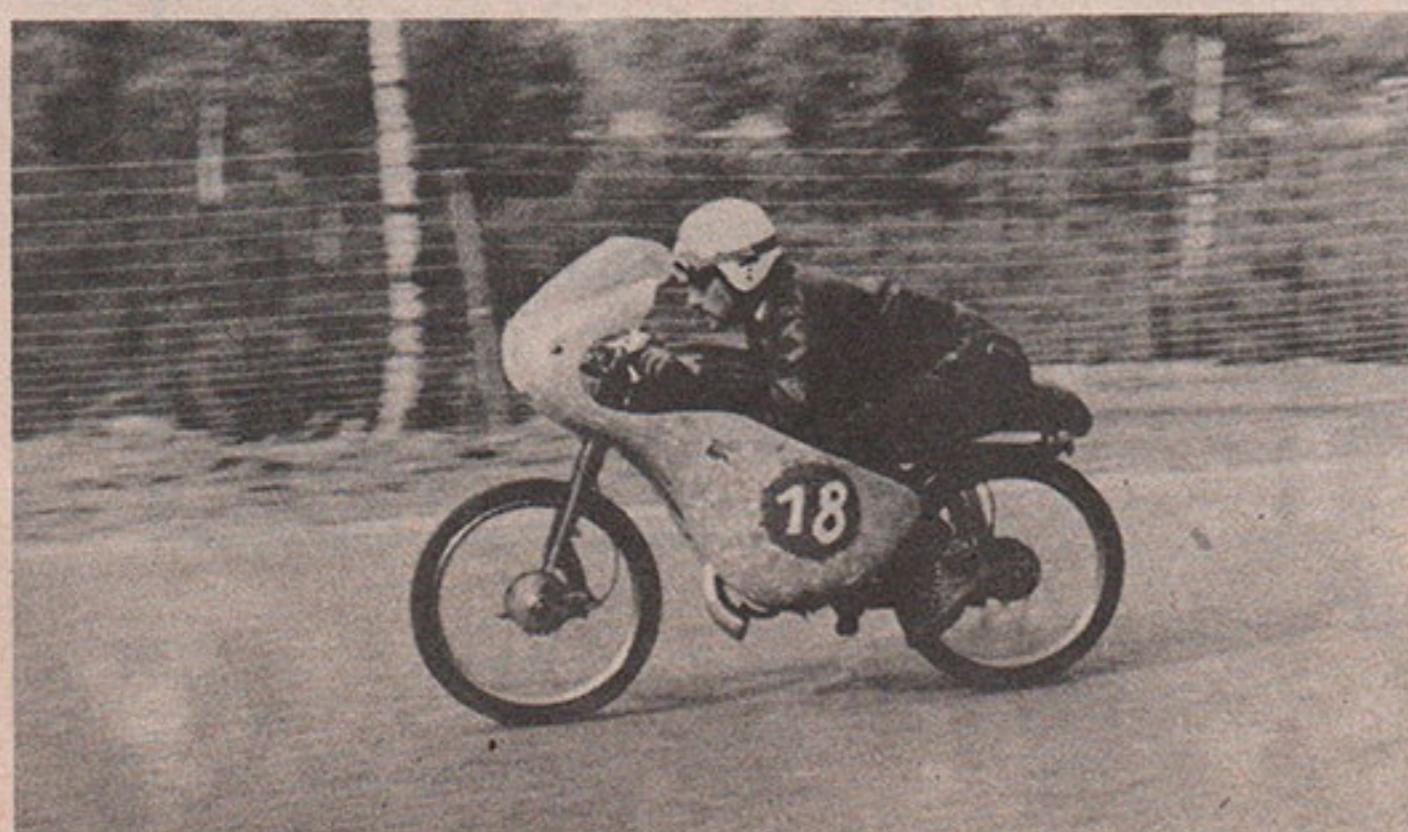
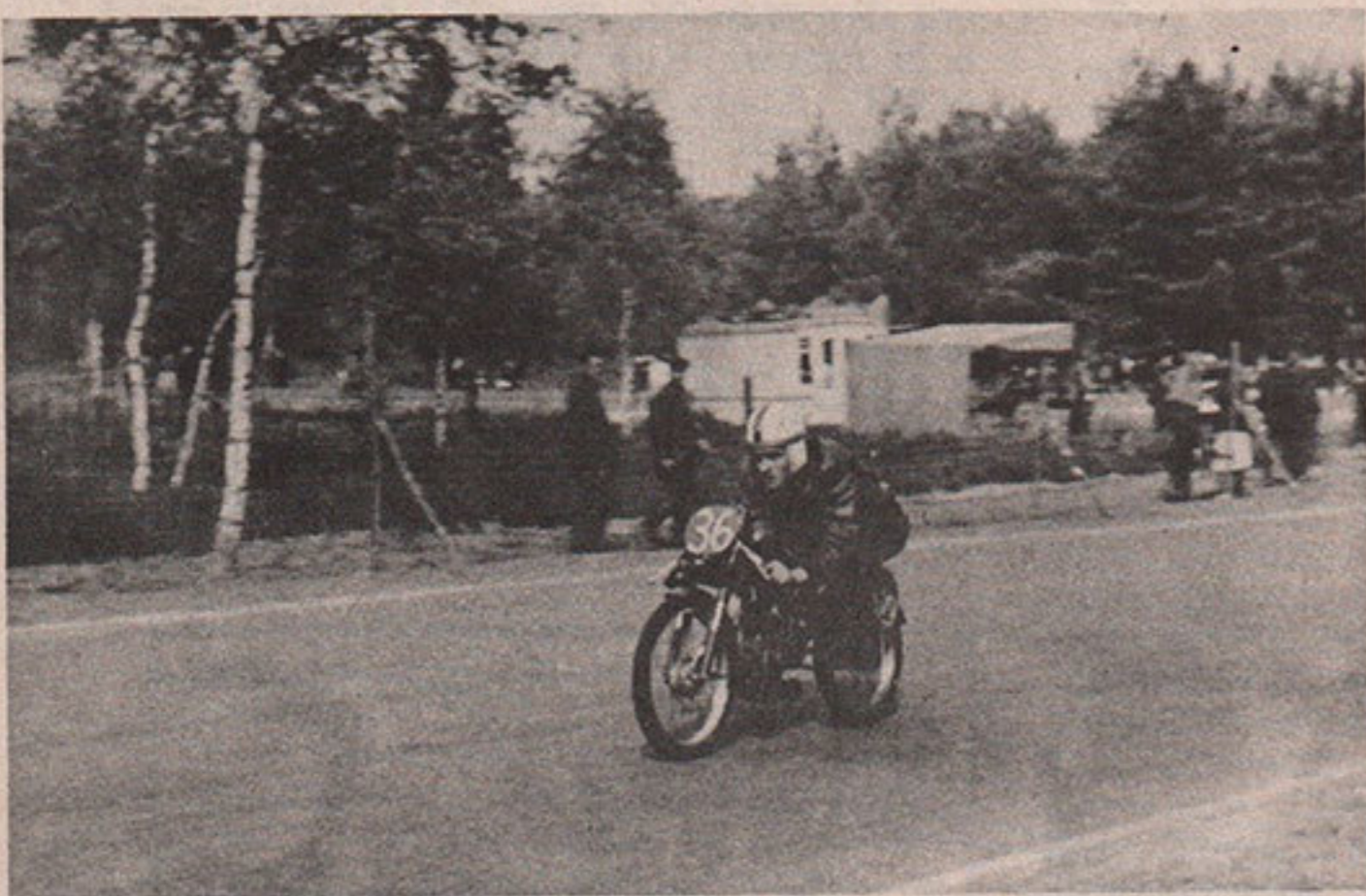
L'un de nos lecteurs belges, M. P. Rensonnet, nous envoie quelques commentaires sur un sport très en faveur outre-Quévrain : la course sur prairie. Nous les publions volontiers, ne serait-ce que pour prouver que le cyclo-moteur peut être utilisé pour de multiples disciplines sportives :

« Il s'agit là d'un sport très grisant et peu dangereux où les garçons de 16 à 20 ans peuvent donner libre cours à leur impétuosité. Ils réalisent sur des circuits plus ou moins ovales des moyennes de 45 à 55 km/h. Les suspensions trinquent bien un peu, mais dans l'ensemble il n'y a pas trop de casse. Ces courses sont souvent organisées à l'occasion de la kermesse, de ce fait il y a toujours bon nombre de spectateurs (à 25 Fr. B. par personne) ce qui permet aux organisateurs de réaliser un profit tout en attribuant des prix assez sérieux aux concurrents. Suivant le nombre, ceux-ci sont répartis en trois groupes disputant chacun deux éliminatoires de dix tours (3 ou 400 m au tour). Le classement se fait par points : 1er 1 point, 2^e 2 points... les 4 premiers de chaque série sont classés en catégorie Super-Sport, ce qui donne 12 concurrents pour les deux finales Super-Sport, et le reste pour les finales catégorie Sport. Six épreuves de l'année sont retenues pour le championnat. Le titre va évidemment à celui qui totalise le meilleur résultat. Actuellement les cracks de la prairie sont : Degueldre sur Benelli, tenant du titre. Grosjean (Itom), Youndloud (Garelli), Wiertz (Demm), Durieux (F.N.). Ces jeunes se livrent chaque dimanche des luttes sans merci sous les regards tendus de leurs supporters. Entre les manches ils sont bons amis et se dépannent mutuellement.

Le jeune champion André Degueldre, 19 ans, est un habitué de ce genre de course car il pratique ce sport depuis 3 ans. Il n'envisage pas de quitter la petite cylindrée, contrairement à certains de ses adversaires qui s'orientent soit vers la vitesse, soit vers le cross tel que Jacky Wiertz (cousin de celui cité plus haut) qui pour sa première saison en 250 junior s'est vu attribuer le titre de champion de Belgique.

COURSES SUR PRAIRIE

Ci-contre, le jeune champion belge Degueldre sur son Benelli. Ci-dessous : un passage d'une course sur prairie.



"DERNIERE" de la SAISON DE VITESSE : ZOLDER

La saison de vitesse se termine en Belgique. La dernière épreuve a eu lieu à Zolder à l'occasion d'un « Omnium Motocycliste » comportant, outre la vitesse, un parcours de régularité, une course de côte, un slalom, etc... L'équipe Van den Borre (Dellelio et Hemptinne) s'est à nouveau couverte de lauriers. Ci-dessous : Van Den Borre et Dellelio font la toilette des machines. Ci-contre : Greuze (n° 18) et son Itom caréné et Raffay qui pilotait un Motom.

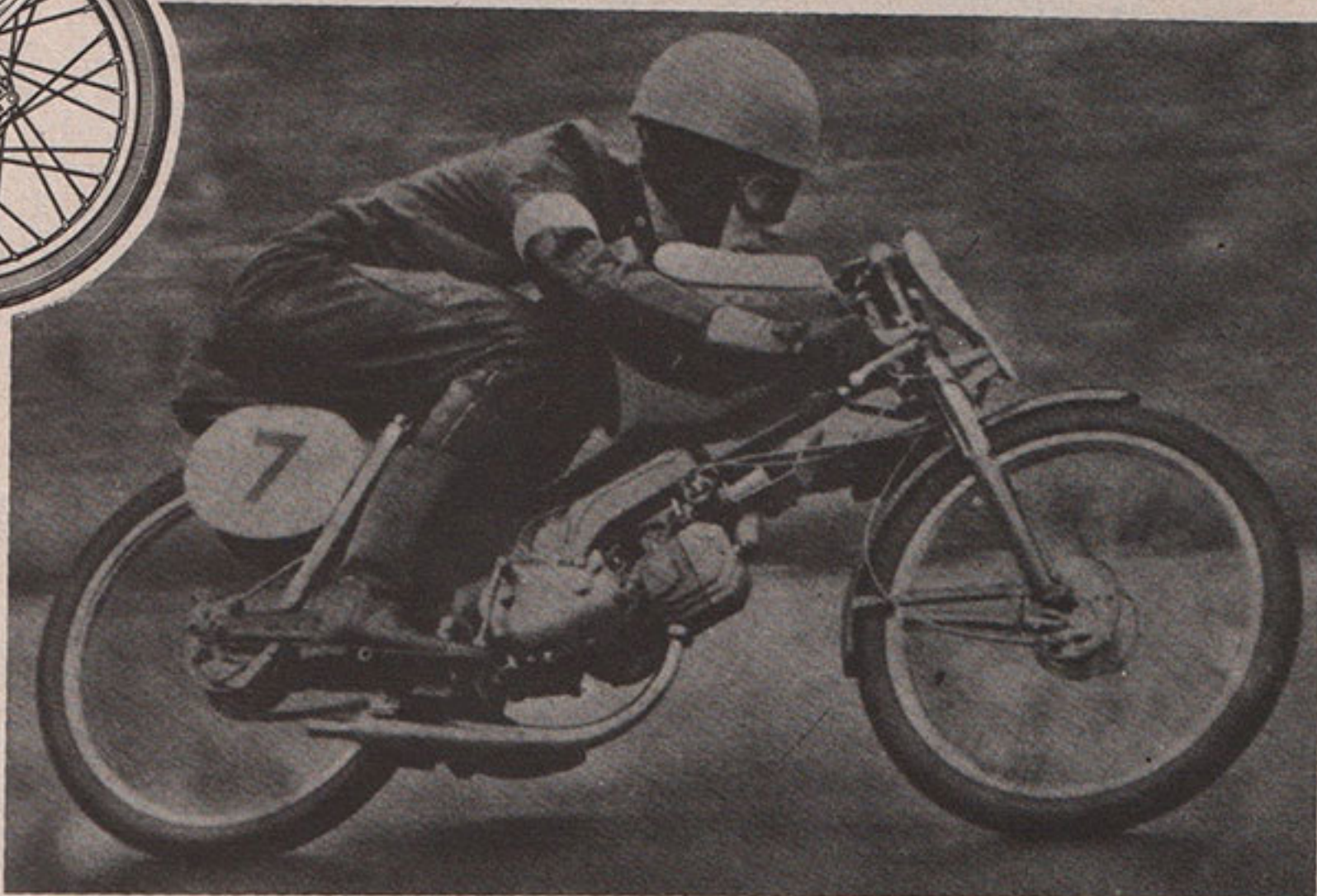
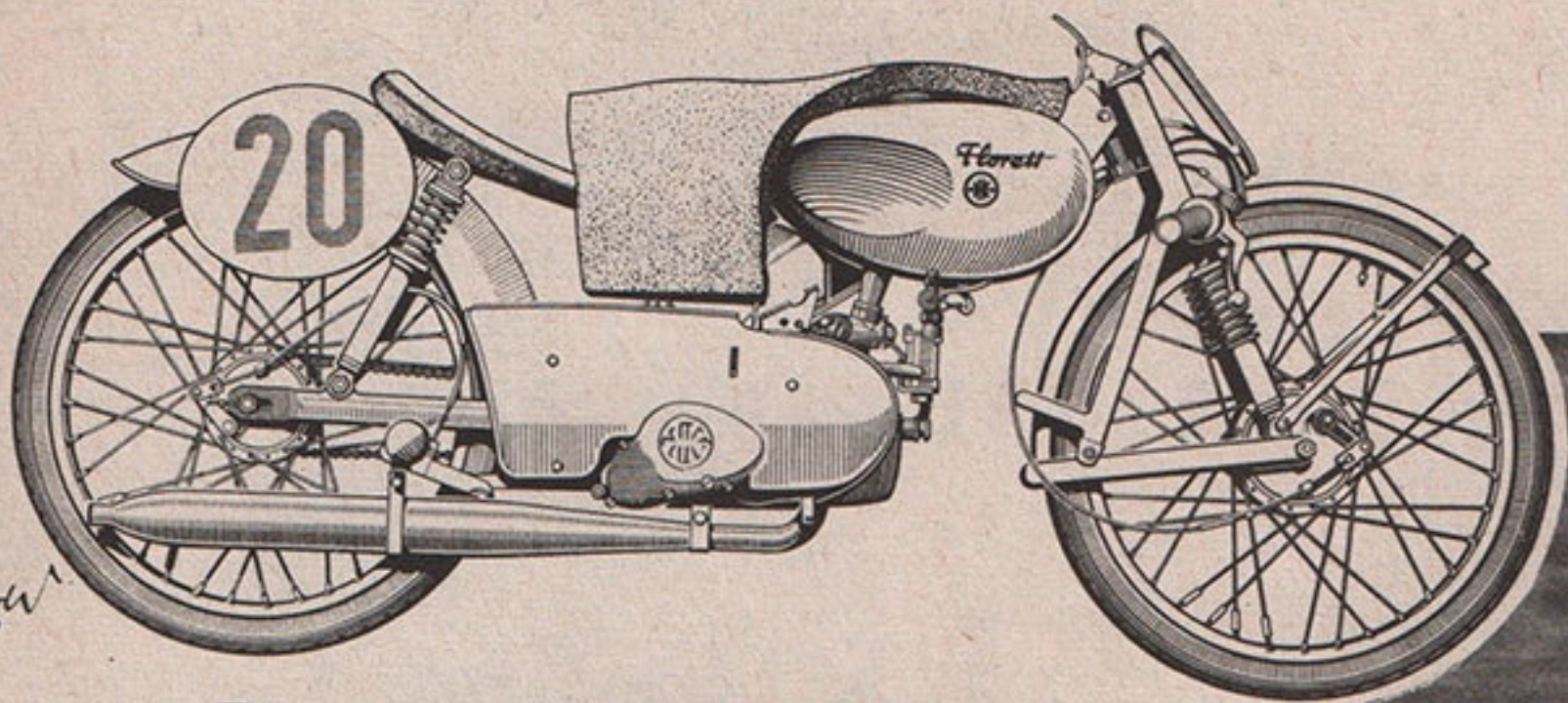


SURPRISE A HOCKENHEIM ! ..

KREIDLER

BATTU PAR

TOMOS



POUR la première fois depuis que cette épreuve est disputée, Kreidler a été battu. Par qui ?

Par une de ces marques italiennes qui tenta déjà de lui ravir la palme ? Pas du tout... Par un Tomos !

« Tomos »... Keksekça ? Eh bien c'est une marque yougoslave dont le siège se trouve près de Trieste. L'usine comporte un personnel de près de 2.000 personnes et fabrique, sous licence Puch, des cyclomoteurs, motos et scooters.

Les quatre Tomos alignés à Hockenheim avaient le cadre, la fourche et les freins Puch. Réservoir « anatomiquement » dessiné, assurant au pilote une excellente position, genoux bien rentrés.

Quant au moteur, c'est une réalisation de l'ingénieur Mihevc. Le cylindre, fortement incliné sur l'horizontale, a toutes ses ailettes dans un plan vertical et parallèles à l'axe longitudinal de la machine, de même que la culasse. Donc refroidissement par l'air ambiant sans turbine. Carburateur Dell'Orto de 20 mm de passage des gaz monté (avec le corps horizontal) vers l'avant, un petit déflecteur empêchant trop de remous dans le pavillon d'air. Piston Karl Schmidt, allumage batterie. Puissance estimée à plus de 7 CV, le régime pouvant être poussé jusqu'à 9.500 t/m.

Boîte 5 vitesses à verrouillage à billes, commandée par sélecteur au pied.

La machine, pesant moins de 50 kg, serait susceptible de quelques 118-120 km/h !

C'est là la machine qui réussit à battre Kreidler, et, qui plus est, à Hockenheim, fief de la marque allemande !

Quatre jeunes pilotes allemands se virent confier ces petits Tomos yougoslaves : Loeschmann, Rosenbusch, Rittinger et Kramer qui, pour l'occasion, abandonnait son Kreidler personnel préparé avec tant de soins et d'intelligence.

Face à eux, les officiels Kreidler : Ansheidt, Dittrich — l'officiel Gritzner : Braun et une meute de privés, dont Gedlich sur un Kreidler « bricolé » par ses soins.

LES ENTRAÎNEMENTS

Les entraînements devaient déjà servir d'éliminatoires en raison du trop grand nombre d'engagés. Et fi-

nalement, ils furent 31 à être retenus pour l'épreuve proprement dite. Lors de ces entraînements, les plus rapides furent les Kreidler de Dittrich (111,4 km/h) et Ansheidt (110,9), le meilleur Tomos, celui de Loeschmann, étant crédité de 108,5 km/h.

LA COURSE

Sept tours (environ 54 km) sont à couvrir.

Et, dès le 1er tour, une surprise : aux talons des deux Kreidler d'usine, Rosenbusch, Rosenbusch sur Tomos. Et, plus loin, déjà à 200 mètres, les 3 autres Tomos, devant les privés Gedlich et Petry, et le Gritzner de Braun.

Mais suivons les 3 hommes de tête.

Au 2^e tour, Rosenbusch a réussi à se placer entre les 2 Kreidler, devançant Ansheidt. 3^e tour : Rosenbusch, qui, dans un virage, semble avoir « loupé » une vitesse, est maintenant à 400 m... et, pour tous, la course semble maintenant jouée, les Kreidler devant triompher comme à l'accoutumée. 4^e tour : les Kreidler conservent leur avance sur le Tomos, mais Ansheidt a pris la tête, devançant Dittrich dans son sillage. Et alors que déjà certains disent, au stand, quelques mots de compassion aux Yougoslaves, le 5^e tour se termine, voyant Rosenbusch réaliser un tour à 111,6 km/h et talonnant Dittrich. Cette fois, tout le monde est haletant ! Rosenbusch accélère encore l'allure, bat le record du tour à 113,1 km/h, et devance les Kreidler de 50 mètres. L'émotion monte dans les stands, dans les tribunes, tout au long de la piste. C'est le dernier tour : on attend un « finish » au sprint entre les trois pilotes... et c'est un pi-

lote solitaire qui se présente. Qui ? Rosenbusch sur le Tomos, qui bat le record de l'épreuve à 109,8 km/h, qui devance Ansheidt de 5 secondes, lui-même à 3 secondes devant Dittrich. Pour la 1^{re} fois, les Kreidler ont trouvé leur maître à Hockenheim. Et, derrière, encore deux Tomos, déjà bien plus loin, mais qui ont fait le trou sur les suivants.

1. Rosenbusch (Tomos), en 29' 31,8", à la moyenne de 109,8 km/h ; 2. Ansheidt (Kreidler), à 5,1" (109,5 km/h) ; 3. Dittrich (Kreidler), à 8,1" (109,3 km/h) ; 4. Loeschmann (Tomos), à 24,2" (108,6 km/h) ; 5. Kramer (Tomos), à 46,3" (107,0) ; 6. (1^{er} privé) Gedlich (Kreidler), à 1' 20,6" (105,1 km/h) ; 7. Klein (Kreidler privé), à 2' 04,2" (102,6) ; 8. Braun (Gritzner « officiel »), à 3' 20,7" (98,6 km/h), etc.

Tour le plus rapide par Rosenbusch (Tomos) à 113,1 km/h.

Le moteur du Kreidler de compétition (dans le titre, à gauche, dessin « Motor Rundschau ») se différencie de celui du modèle de série sur les points suivants : taux de précompression dans le carter : 1,30 au lieu de 1,27 ; taux de compression géométrique : 12 à 1 au lieu de 8,5 à 1 ; diamètre du carbu : 18 mm au lieu de 15 mm ; section de passage des lumières : admission 280 mm² au lieu de 250 mm², échappement 340 mm² au lieu de 230 mm². Pour le reste : travail de mise au point et « accord ». La photo du Tomos (dans le titre, à droite) est de notre confrère allemand « Das Motorrad ».

MOTOBÉCANE



SYMBOLE DE L'ENTENTE CORDIALE DANS LE MONDE DU "2 ROUES"

« Un accord de coopération à long terme vient d'être signé entre MOTOBÉCANE France et RALEIGH INDUSTRIES, contrôlant la Division Cycle de TUBE INVESTMENTS Ltd Angleterre, pour la fabrication et la vente, par RALEIGH INDUSTRIES Ltd et les compagnies associées, des types de « Mobylette » fabriqués sous licence MOTOBÉCANE et vendus dans le Royaume Uni, l'Empire et le Commonwealth Britannique et vendus dans d'autres territoires.

Le contrat a été signé le 5 octobre 1960 à Paris, par M. George WILSON - Chairman and Managing Director de RALEIGH INDUSTRIES Ltd - et Monsieur Charles BENOIT, Président de la MOTOBÉCANE.

Cet accord n'interfère aucunement sur les fabrications de MOTOBÉCANE et son réseau mondial de distribution ».

C'EST par ce bref communiqué que nous apprenions, pendant le Salon de Paris, l'existence d'accords entre le plus grand constructeur mondial de motocycles et le plus grand constructeur mondial de cycles. Mais, voulant en savoir un peu plus long sur ces accords, nous avons obtenu de M. Wilmer, du service exportation de Motobécane, quelques précisions.

Tout d'abord, ces accords n'entraînent actuellement aucune réciprocité. C'est-à-dire que les cycles Raleigh ne seront pas construits en France. Mais, de toutes façons, le contrat signé n'exclue aucunement cette possibilité.

De même, ce contrat ne limite aucunement la gamme des modèles qui peuvent être construits par Raleigh. Dans l'état actuel des choses, il est vraisemblable qu'au prochain Salon de Londres Raleigh ne présentera que deux modèles construits sous licence, une AV 44 et une AV 89.

Si le contrat laisse toute latitude à Raleigh pour fabriquer ses « Mobylette » de A jusqu'à Z, il est évident que, les premiers temps, l'apport de pièces françaises sera important. Pendant les premiers mois, Motobécane livrera à l'usine anglaise des moteurs pratiquement entiers ; pour la partie cycle, Raleigh sera sans doute plus rapidement à même de se passer de cet apport.

Une précision encore : l'usine Motobécane ne changera rien à ses exportations sur certains marchés où ses machines seront ainsi en concurrence avec celles construites par Raleigh.

En définitive, l'on pourrait penser de ces accords qu'ils ne sont rien d'autre que des accords de production sous licence, ainsi qu'il en existe déjà avec d'autres pays. Ceci est vrai. Mais l'esprit de ces accords en fait également quelque chose de différent. D'une part par l'importance des productions des deux usines signataires. D'autre part, parce que, s'il n'y a actuellement aucune réciprocité sur le plan de la construction, il n'en est pas le même sur le plan des informations techniques, ce dont M. Wilmer se félicitait et nous disait espérer beaucoup. De toutes façons, nous pouvons retenir de ces accords le fait qui nous semble le plus significatif : lorsque le plus important constructeur mondial de cycles a voulu conclure un accord avec un constructeur de cyclomoteurs, ce n'est pas vers l'Italie ou l'Allemagne qu'il s'est tourné mais bien vers la France. Ce qui confirme l'essor de cette industrie dans notre pays et la valeur de notre production nationale.

DU NOUVEAU POUR LES MOTEURS 2 TEMPS

Nous apprenons qu'une importante société américaine, LA BARDAHL INTERNATIONAL OIL CORPORATION à Seattle, (Washington), dont certains produits sont déjà distribués en FRANCE, lance actuellement sur le marché français, un lubrifiant spécial 2 temps qui a déjà fait ses preuves dans plusieurs pays du monde.

Ce lubrifiant BARDAHL permet de bais-

ser le pourcentage de mélange, aux proportions inhabituelles de :

- 4 % pendant la période de rodage
- 2 % ensuite.

Ce taux spécialement bas, si on le compare aux pourcentages généralement préconisés, procure de nombreux avantages :

- 1.) Mélange plus riche parce que contenant moins d'huile.
- 2.) Suppression du calaminage et de l'encrassement des lumières.

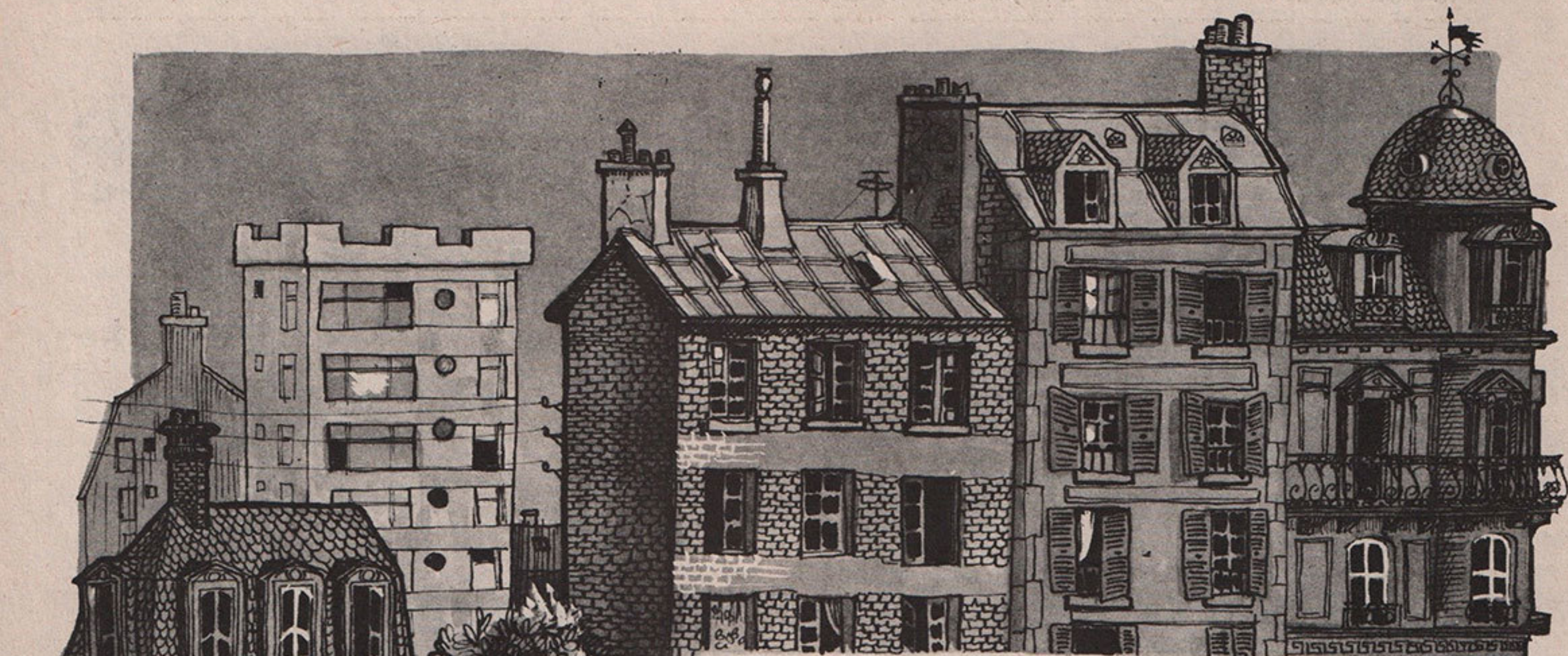
- 3.) Plus de perlage des bougies.
- 4.) Augmentation du rendement moteur.
- 5.) Diminution de l'usure par protection des pièces en mouvement par le BARDAHL.

Ce BARDAHL SPECIAL 2 TEMPS - V.B.A. - est déjà en vente chez les revendeurs de carburant, où vous pourrez le trouver au prix exceptionnel de : NF. 8.00 le litre, avec bouchon doseur.

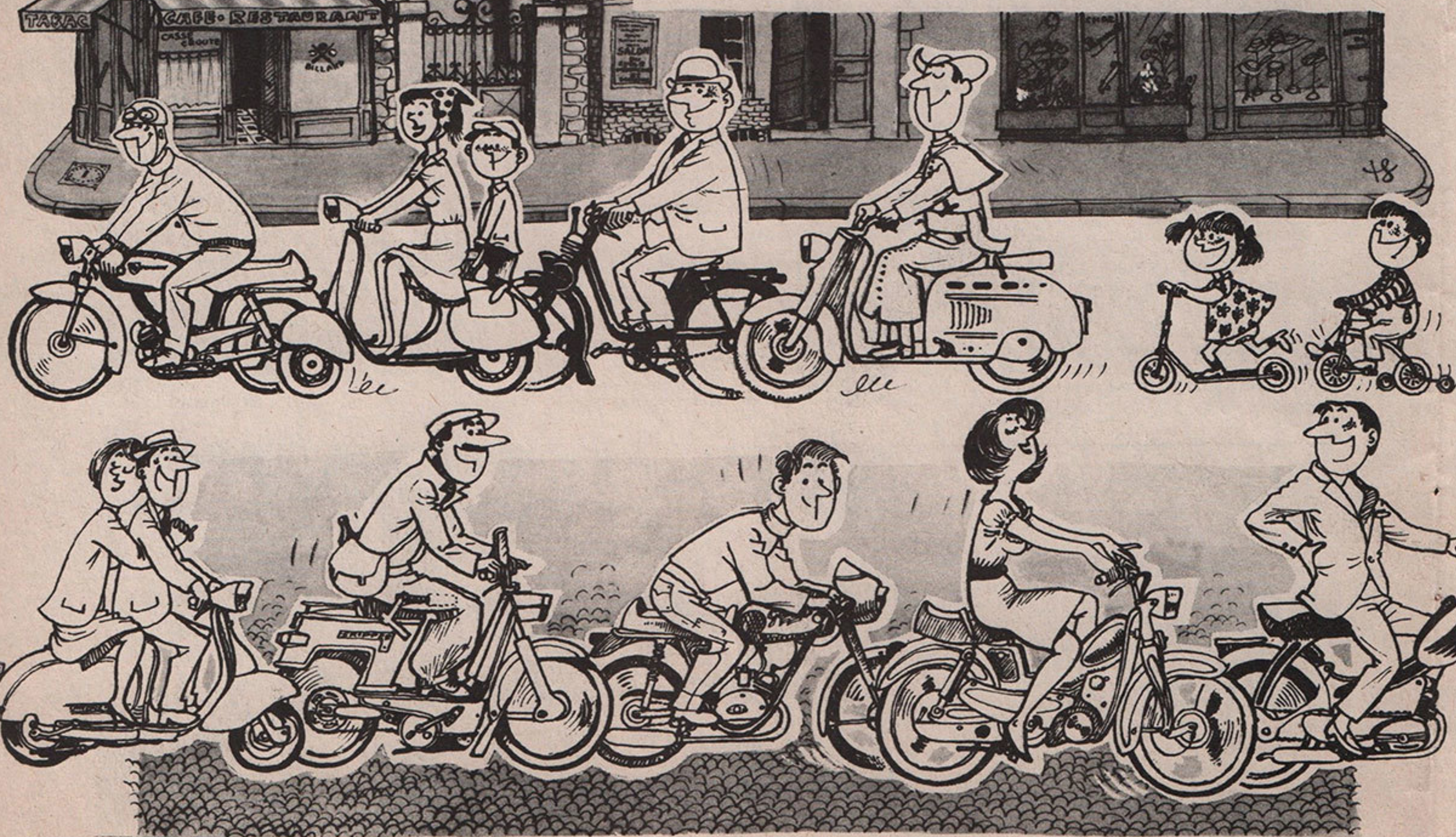
(Communiqué).

Surtees et Duke sur des scooters ! Et pas pour une simple photo puisqu'ils ont participé, sous le contrôle de la Fédération anglaise, à une épreuve-test réalisée avec des scooters BSA Tigress et Triumph-Sunbeam. 2.950 km parcourus en Angleterre et en Ecosse. Moyenne finale : 56,3 km/h. Consommation moyenne : 2,8 l. aux 100 km.





le salon stand par stand



le salon stand par stand

Sensation sur le stand des Ets Bonnet : ce Giulietta Sport (à droite) nouvellement importé et qui est vendu moins de 1.000 NF !

Éts P. BONNET

Les nouveautés ne manquaient pas sur le vaste stand des Ets Bonnet. Voyons tout d'abord les nouveautés Giulietta : Un tout nouveau modèle est le G 1, un sport à cadre en tôle emboutie et moteur en porte-à-faux.

Carénage profilé du garde-boue arrière (avec un bavolet en caoutchouc), long garde-boue avant, selle double, réservoir identique à celui du GSS carénage de tête de fourche, ce G 1 a très bonne allure et son prix de vente est inférieur à 1.000 NF, ce qui est une performance pour un 3 vitesses d'importation !

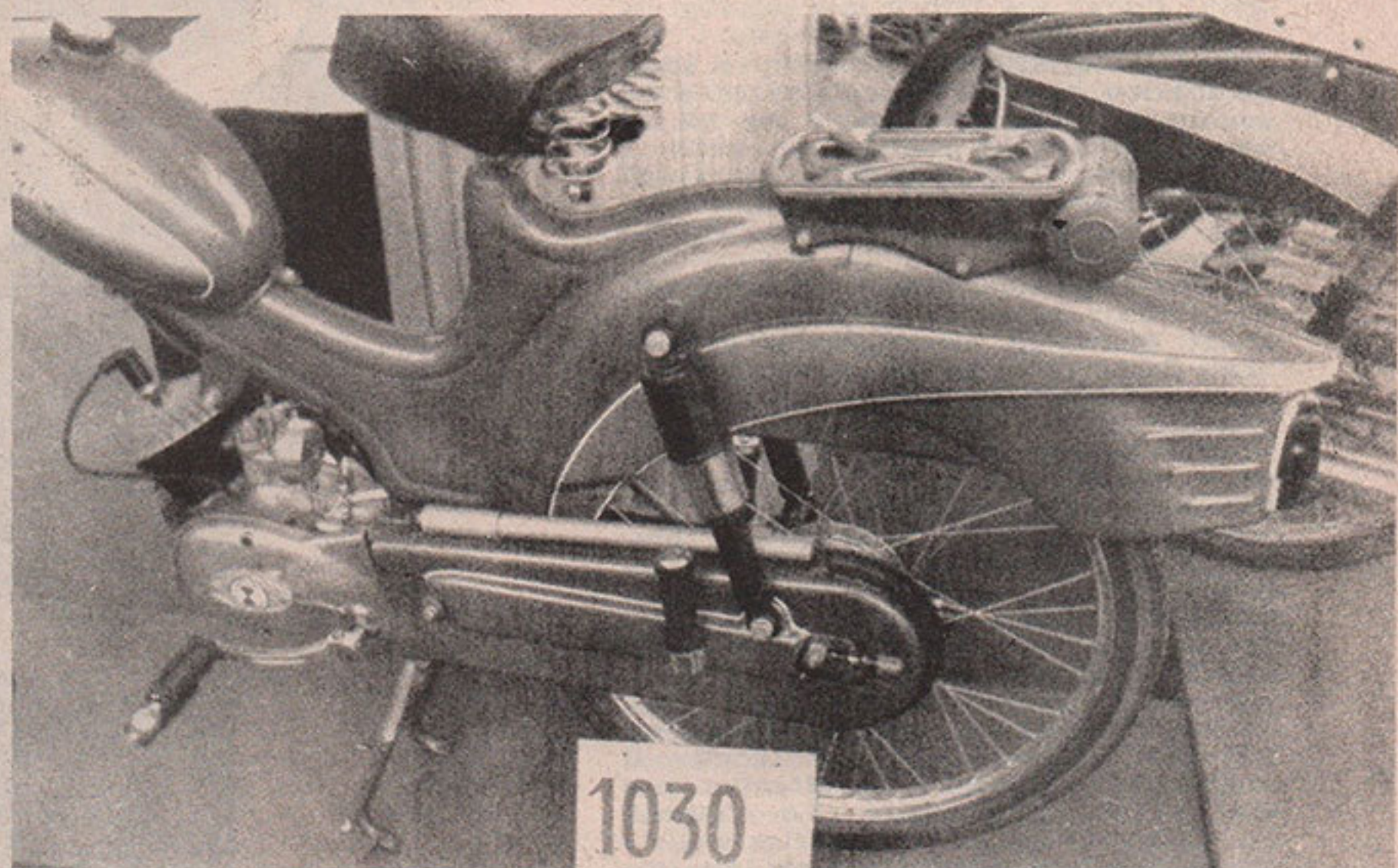
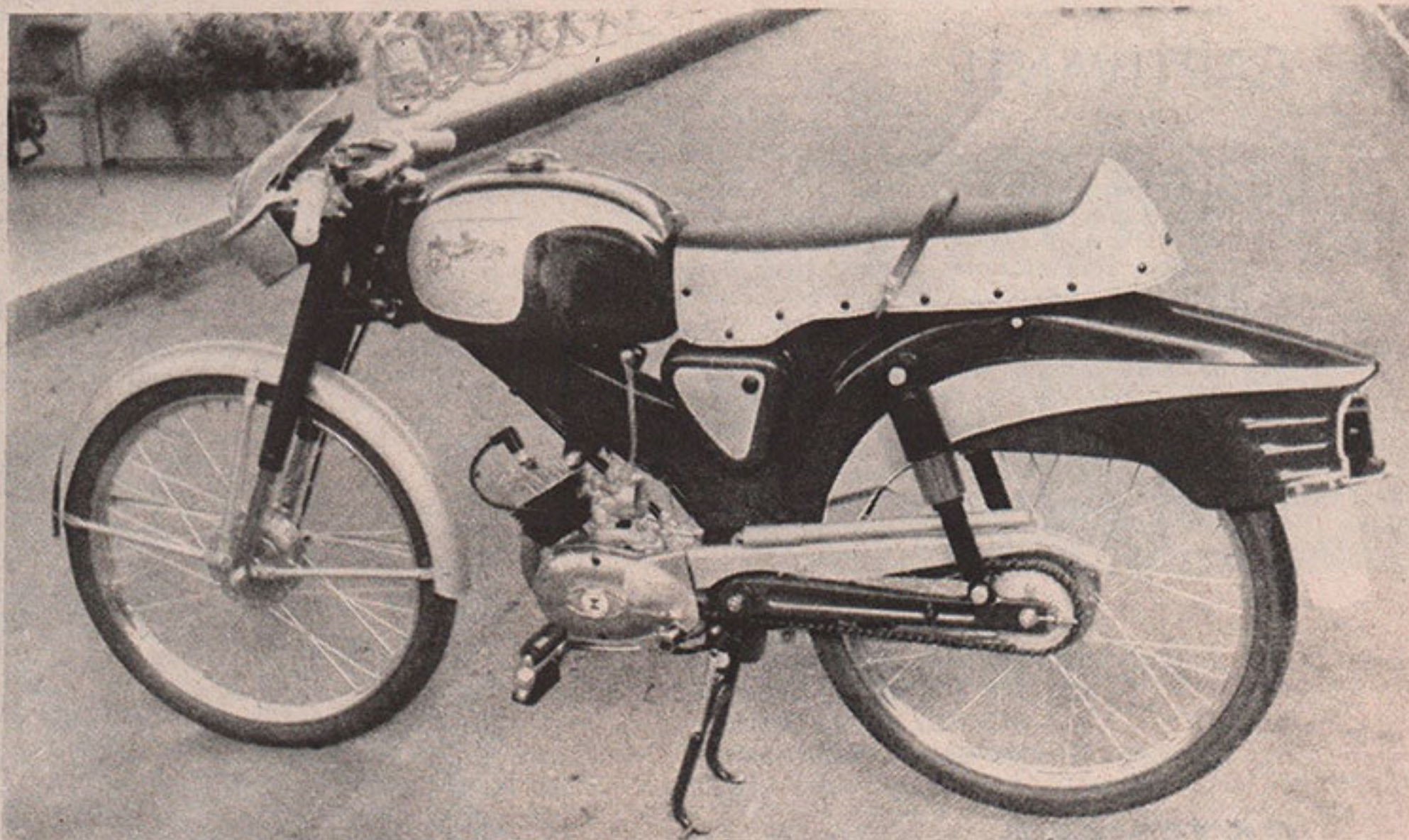
Le G 2 est maintenant livré avec compteur, sans supplément, et possède, lui-aussi, un long garde-boue avant.

Le GSS bien connu continue une carrière déjà longue. La fourche télescopique a été renforcée et le diamètre des fourreaux est supérieur. Et cette fourche comporte des amortisseurs hydrauliques. Ceci sans augmentation de prix.

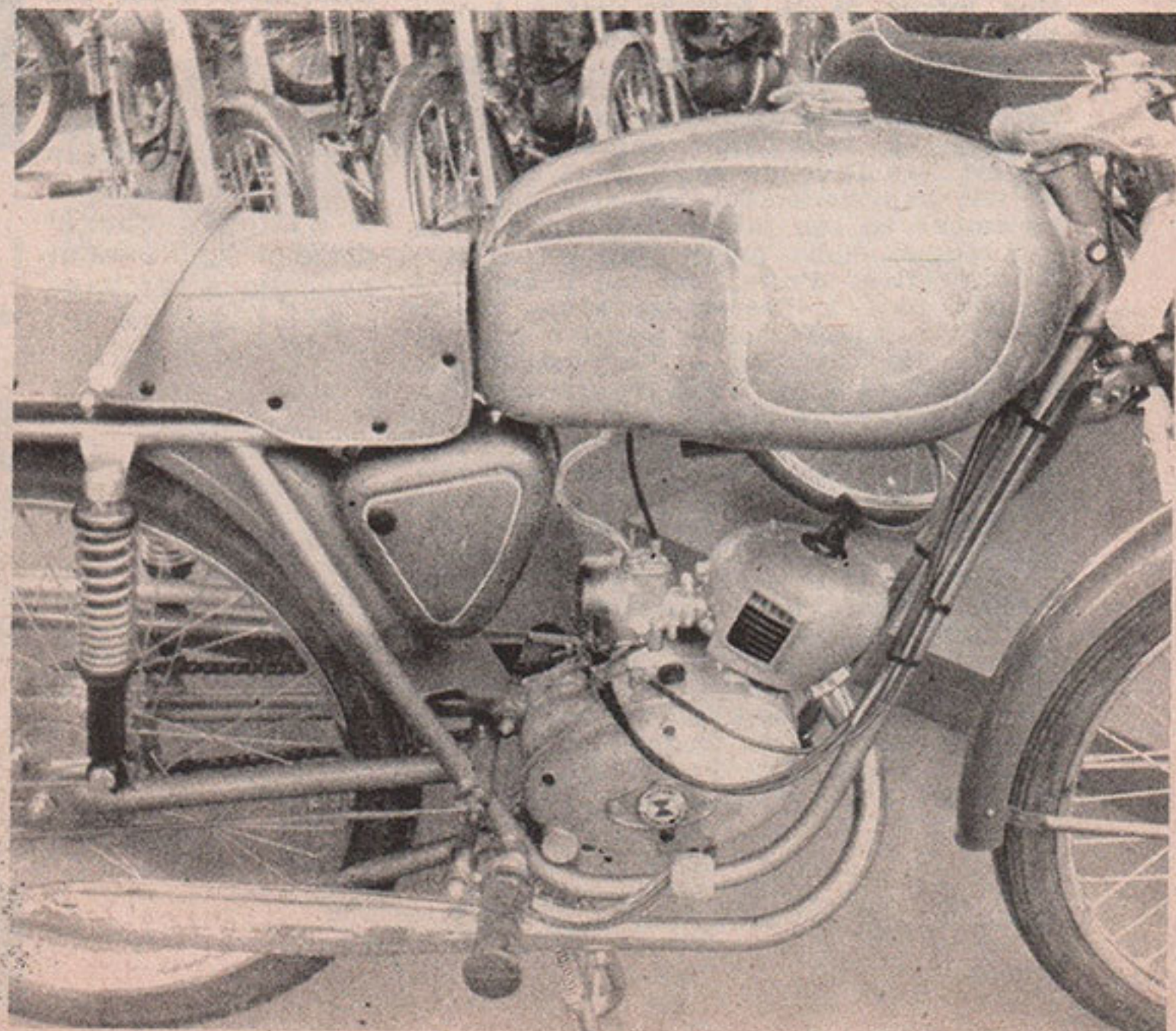
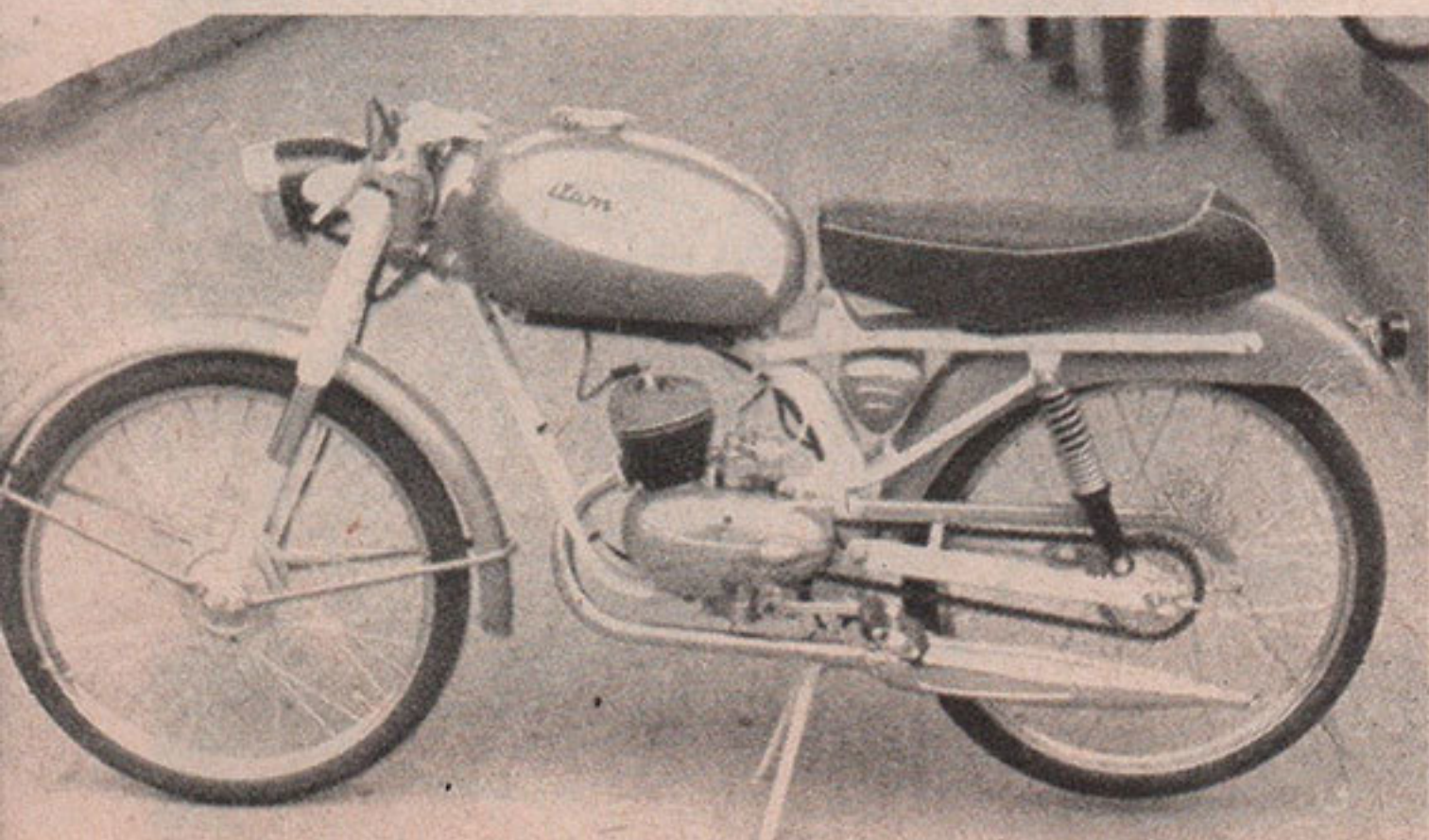
Le GTD utilitaire, 3 vitesses à droit également au carénage-garde-boue arrière du G 1.

Dernière nouveauté Giulietta : un 50 cc étudié spécialement pour l'usage en duo. Ce modèle est équipé du 3 vitesses Morini Franco de 3,7 CV à refroidissement par turbine et silencieux « pot de Francfort » Lelstritz. Le cadre est un double berceau identique, dans son dessin, à celui du GSS mais de dimensions supérieures. La selle et le réservoir sont plus longs, les pneus de section plus forte (et les roues plus petites). La fourche est la nouvelle télescopique du GSS. Enfin, sur ce nouveau Giulietta, pas de pédales, mais des repose-pieds et un kick.

La gamme des Itom s'enrichit d'un nouveau modèle, d'allure semblable à celle du « Compétizione », mais possédant le moteur du Super-Sport normal. Un peu moins rapide que le « Compétizione », ce « Veloce Super Sport » est vendu 400 NF de moins.



Ci-dessous, cet Itom d'allure extrêmement sportive, semblable au « Compétizione » est moins puissant mais est aussi bien moins cher. Autre nouveauté, le Giulietta à refroidissement par air forcé et muni d'un kick-starter (à droite). Ci-dessus, le nouveau cadre en embouti (avec carénage luxueux pour l'arrière) se distingue par son carter de chaîne étanche.

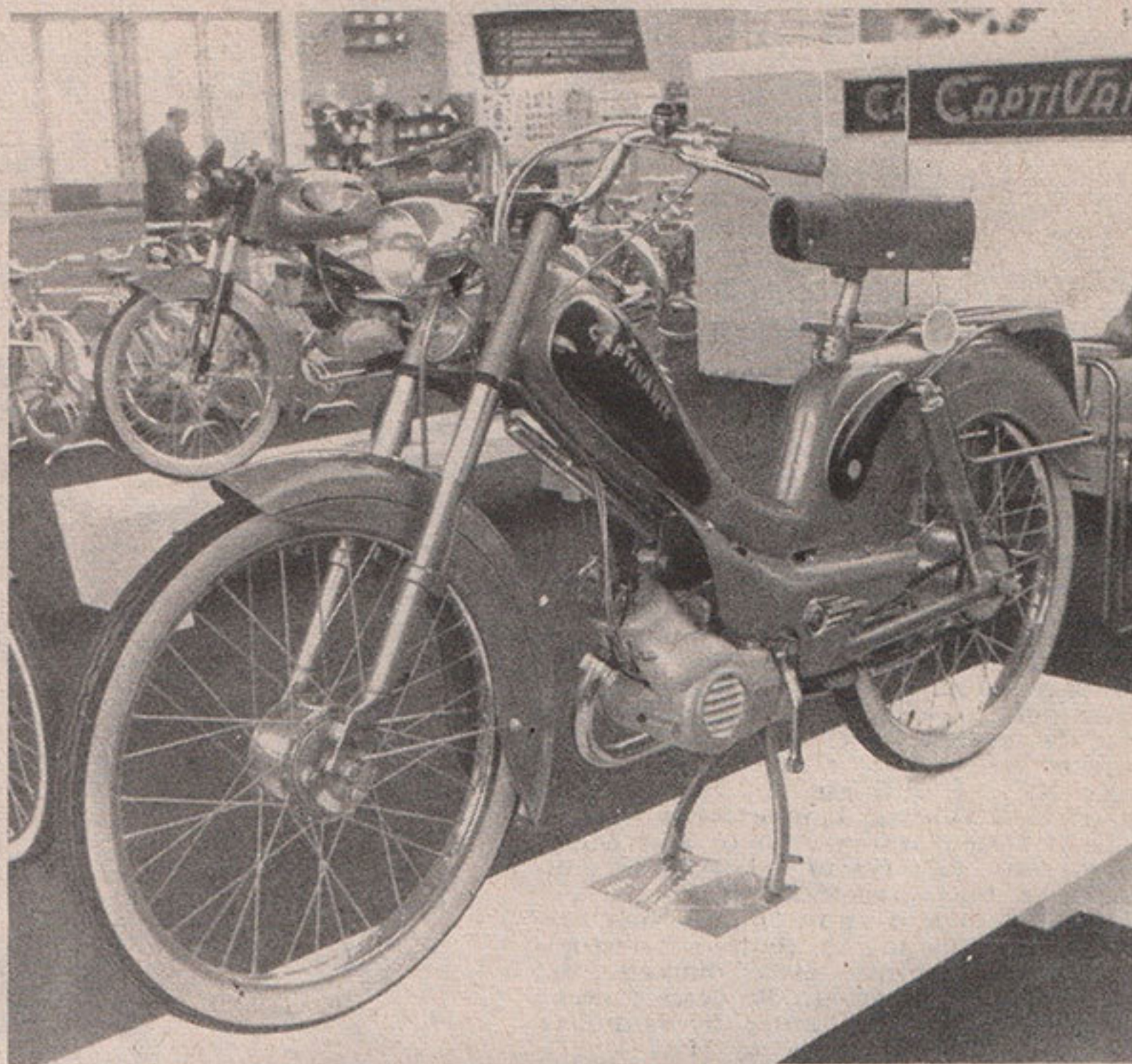


le salon stand par stand

CAPTIVANTE

Les modèles présentés par les Ets Jen-net n'étaient pas, à proprement parler, nouveaux, mais le choix des moteurs s'est considérablement élargi puisque l'on a le choix entre des moteurs Sachs, Alter, Vap ou Lavalette. De plus, la standardisation des différentes parties cycle permet de transformer un modèle ; il est très simple de transformer un modèle sans suspension arrière en une machine à suspension oscillante, ou de changer, en quelques minutes, de réservoir. Cette solution est intéressante car elle permet, à partir d'un modèle de base, de construire petit à petit une machine plus perfectionnée.

Ci-contre : la nouvelle Captivante Tourisme est équipée du moteur Sachs à 3 vitesses à refroidissement par turbine.



CAZENAVE

Chez le constructeur girondin, la standardisation ne semble pas être le souci dominant car si l'on trouve les mêmes freins sur tous les modèles, on trouve 3 types différents de suspension arrière oscillante, et l'on a le choix entre 4 marques de moteurs : Vap, Sachs, JLO et Demm 2 temps.

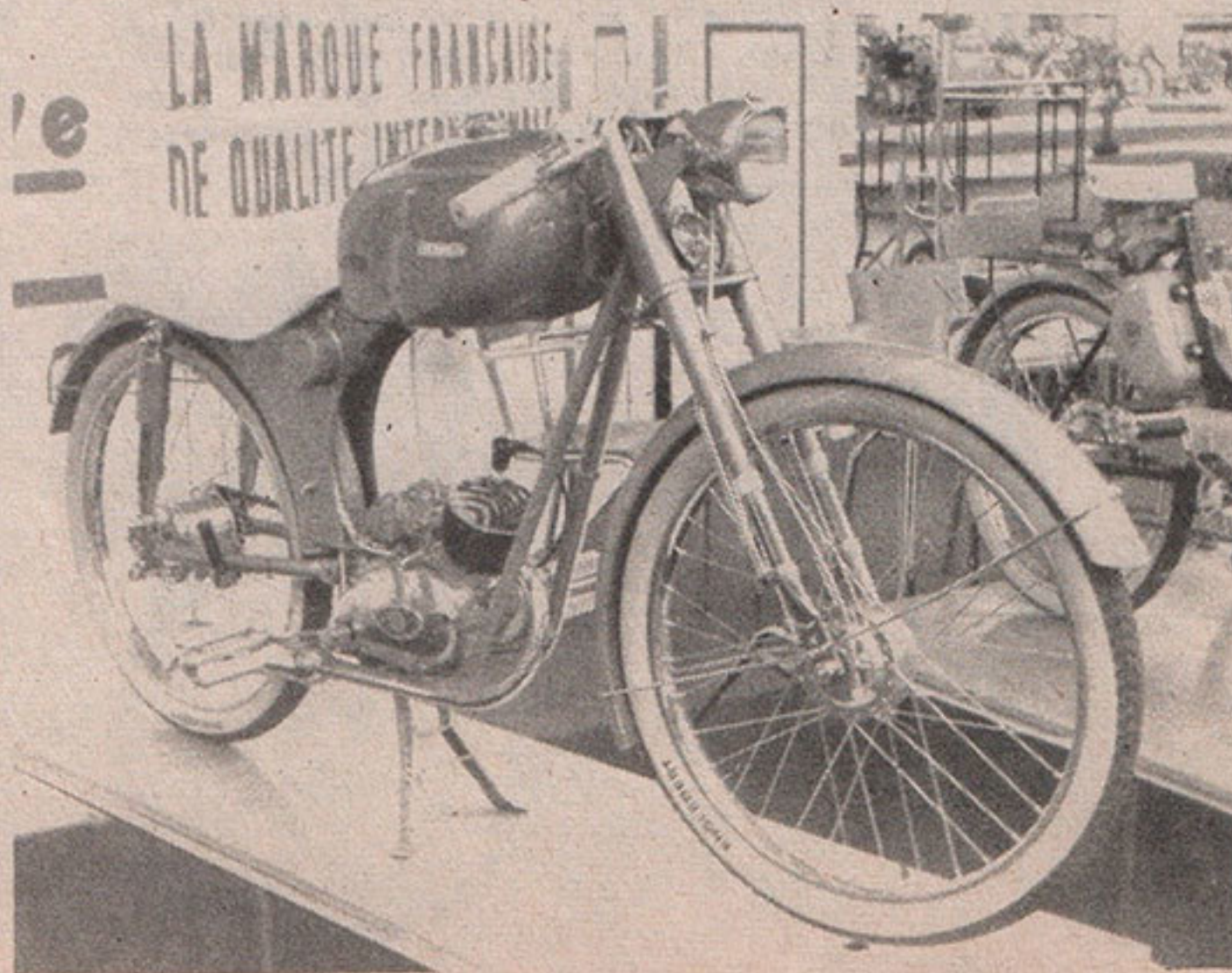
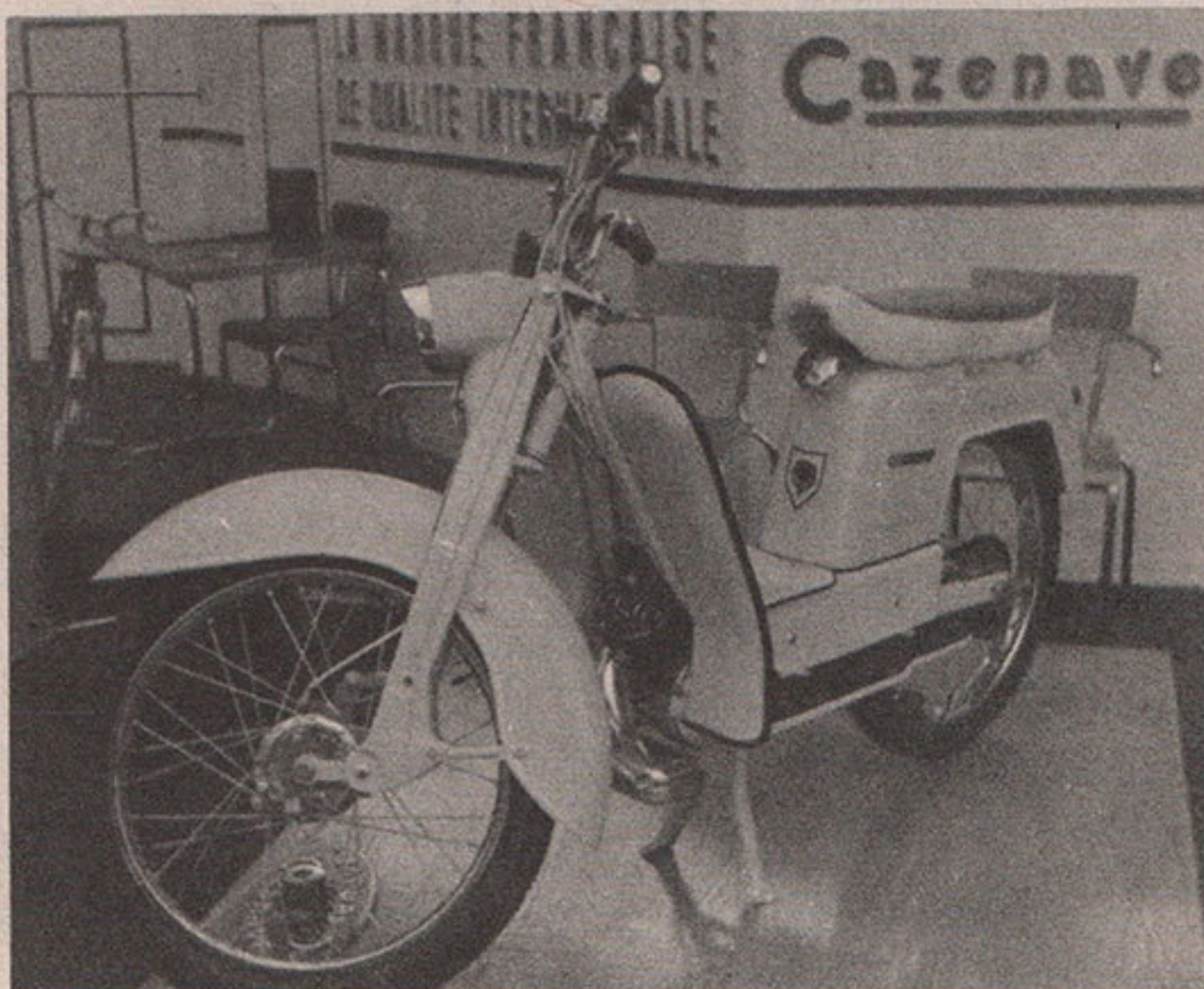
Avec les moteurs Demm, Cazenave présentait deux machines inédites qui pourraient également être équipées de moteurs Sachs : un cyclo sport et un cyclo-scooter. Baptisé « Allegro », le modèle sport (2 ou 3 vitesses, au choix) est doté d'un cadre double berceau dont les deux tubes se réunissent sous le moteur. Fourche, éléments de suspension sont de fabrication nationale, ainsi que la plupart des accessoires, à l'exception du réservoir italien. Le guidon « sport » Saker est fixé sous le T supérieur de la fourche. Repose-pieds repliables fixés sur la fourche oscillante.

Le cyclo-scooter, lui, s'appelle « Alpina » et est livré en 3 vitesses seulement. Utilisant largement la tôle emboutie, il se signale tout de suite à l'attention par son phare rectangulaire. La fourche avant, à roue poussée et courtes biellettes oscillantes est également en tôle emboutie. L'ancrage du frein est réalisé sur une jambe de la fourche, grâce à une patte d'ancrage en forme de compas. La suspension arrière oscillante, qui utilise des anneaux Nelman, est très particulière. La fourche oscillante, au lieu d'être articulée à l'extrémité opposée à celle où est fixé l'axe de roue, ainsi que cela se fait habituellement, est articulée sensiblement en son milieu, les anneaux de caoutchouc étant placés derrière le moteur et fixés d'une part au châssis et d'autre part à l'extrémité avant de la fourche oscillante. Cette solution est très personnelle, mais on a l'impression que les techniciens de Cazenave se sont un peu compliqué le travail, car sur les modèles à châssis-coque, la suspension arrière est assurée par une fourche en tôle articulée de façon habituelle ; l'élément élastique est composé de ressorts hélicoïdaux placés sous le moteur et travaillant à la traction. Il devait être assez facile d'adapter cette suspension à l'Alpina.

Notons que les moteurs Demm sont montés avec le petit pot d'échappement plat et le tube « haricot » qui est également monté sur les Vap monovitesse.

Enfin, ces deux modèles à moteur Demm (« Allegro » et « Alpina ») ne seront pas livrés avant deux ou trois mois.

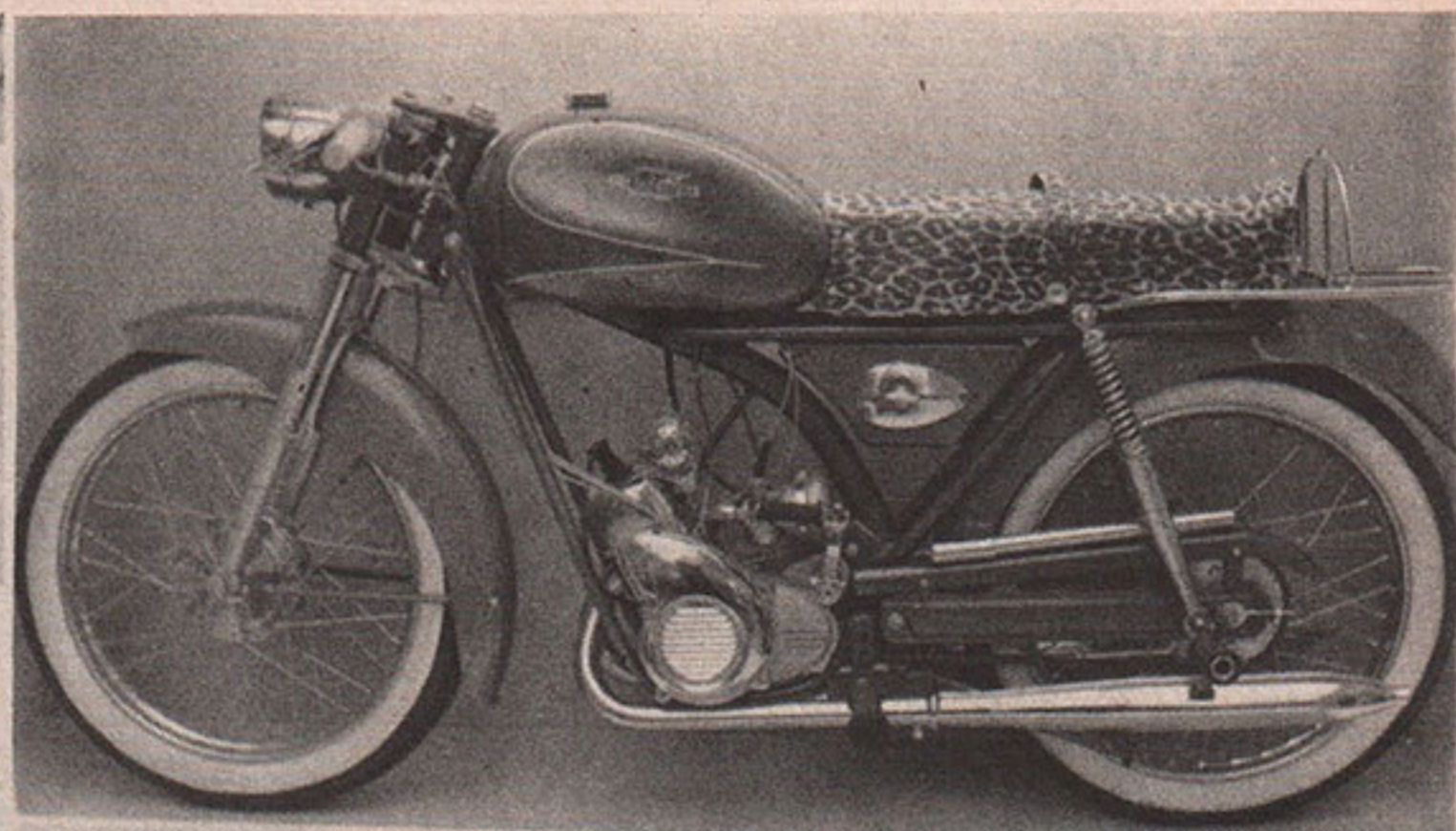
Cazenave aussi est venu à la conception du Cyclo-scooter. Voici (en haut) l'Alpina équipée du moteur italien Demm, ainsi d'ailleurs que le cyclo-sport (en bas) qui a été baptisé « Allegro ».



le salon stand par stand



Beaucoup de nouveautés sur le stand Claeys, nouveautés qui suscitaient d'ailleurs l'intérêt des visiteurs. Ci-dessus, à droite, un 75 cc qui a fort bonne allure ; à gauche : le Vélo-matic véritable utilitaire muni d'un embrayage automatique ; ci-dessous, enfin, « La Parisienne » dernière version des cyclos luxueux dont la marque de Warneton a le secret.



CLAEYS-FLANDRIA

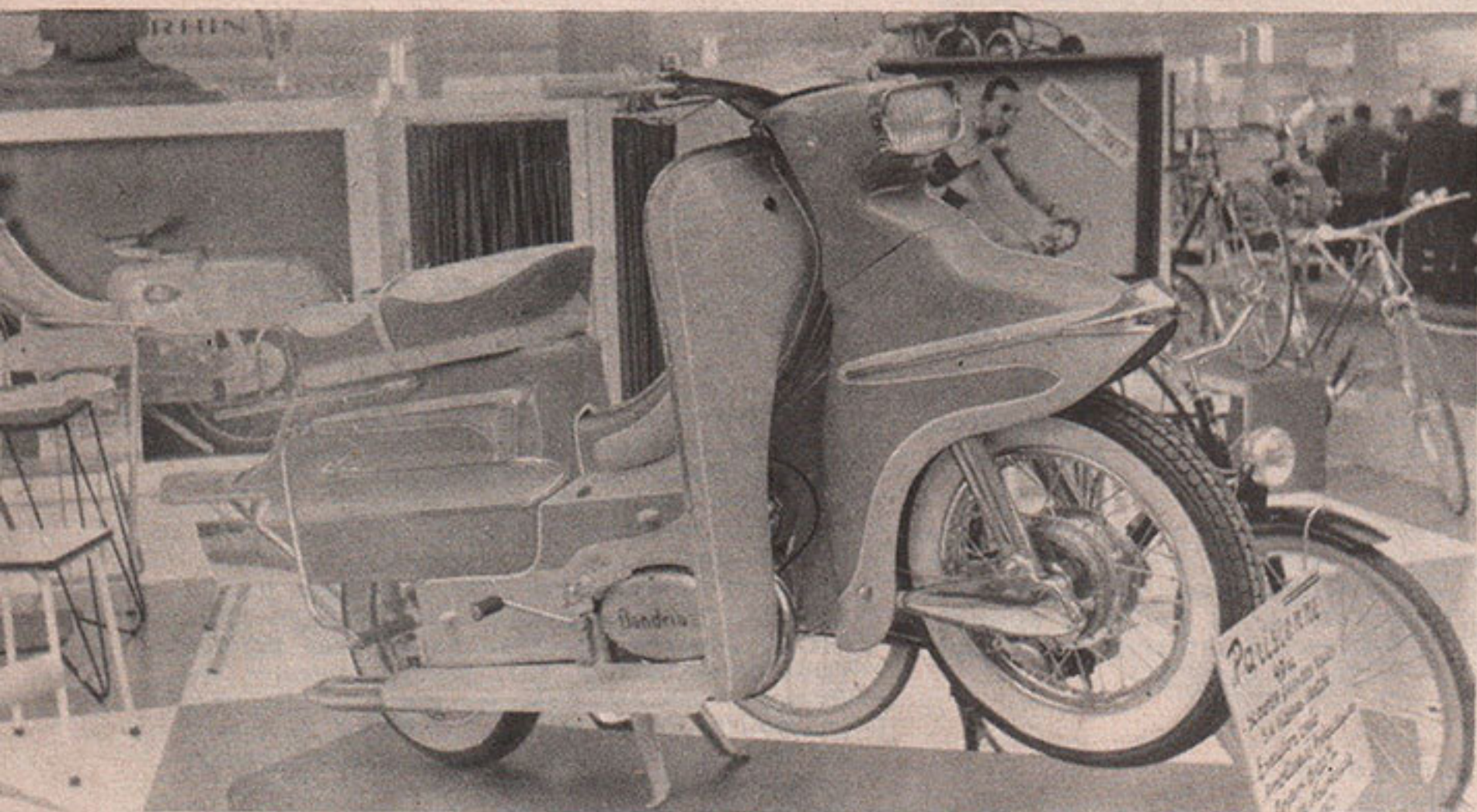
Trois nouveautés étaient révélées par Claeys-Flandria : le « Vélo-Matic », le « Comet » et la « Parisienne ».

Le Vélo-Matic est un utilitaire à cadre monotube, sans suspensions. Le moteur, au cylindre très incliné sur l'avant (presque horizontal), est monté à l'emplacement du pédalier, celui-ci étant incorporé. La transmission est assurée par une chaîne unique. L'embrayage de ce moteur, baptisé « Triautomatique », est un embrayage dépendant de la vitesse de rotation du moteur. Ce n'est donc pas un embrayage double, mais un embrayage automatique simple, fonctionnant selon un principe analogue à l'embrayage des moteurs Motobloc. Presque « carré » (39,5 x 40), ce moteur développe 1,8 CV pour 6 à 1 de taux de compression. Frein AV à tasseaux, frein AR à tambour.

Le « Comet », livrable avec le moteur de 3 CV, en 3 ou 4 vitesses, est un cyclo-moteur « tourisme ». Châssis-coque en tôle emboutie, fourche télescopique, suspension arrière oscillante.

La « Parisienne » est, en quelque sorte, dérivée des cyclo-scooters « Consul » et « King », dont elle a gardé la structure générale. Mais ici les roues sont plus petites : 16", et les pneus plus gros. Des marche-pieds, un immense garde-boue avant, un carénage arrière style voiture américaine, un phare rectangulaire, un émail deux tons et beaucoup de chromes complètent ce scooter léger.

Fourche Earles, suspension arrière oscillante. Moteur avec soufflerie, de 3,15 CV. Ou 75 cc. de 4,7 CV, 4 vitesses, avec kick-starter (pédales pour le 50 cc).



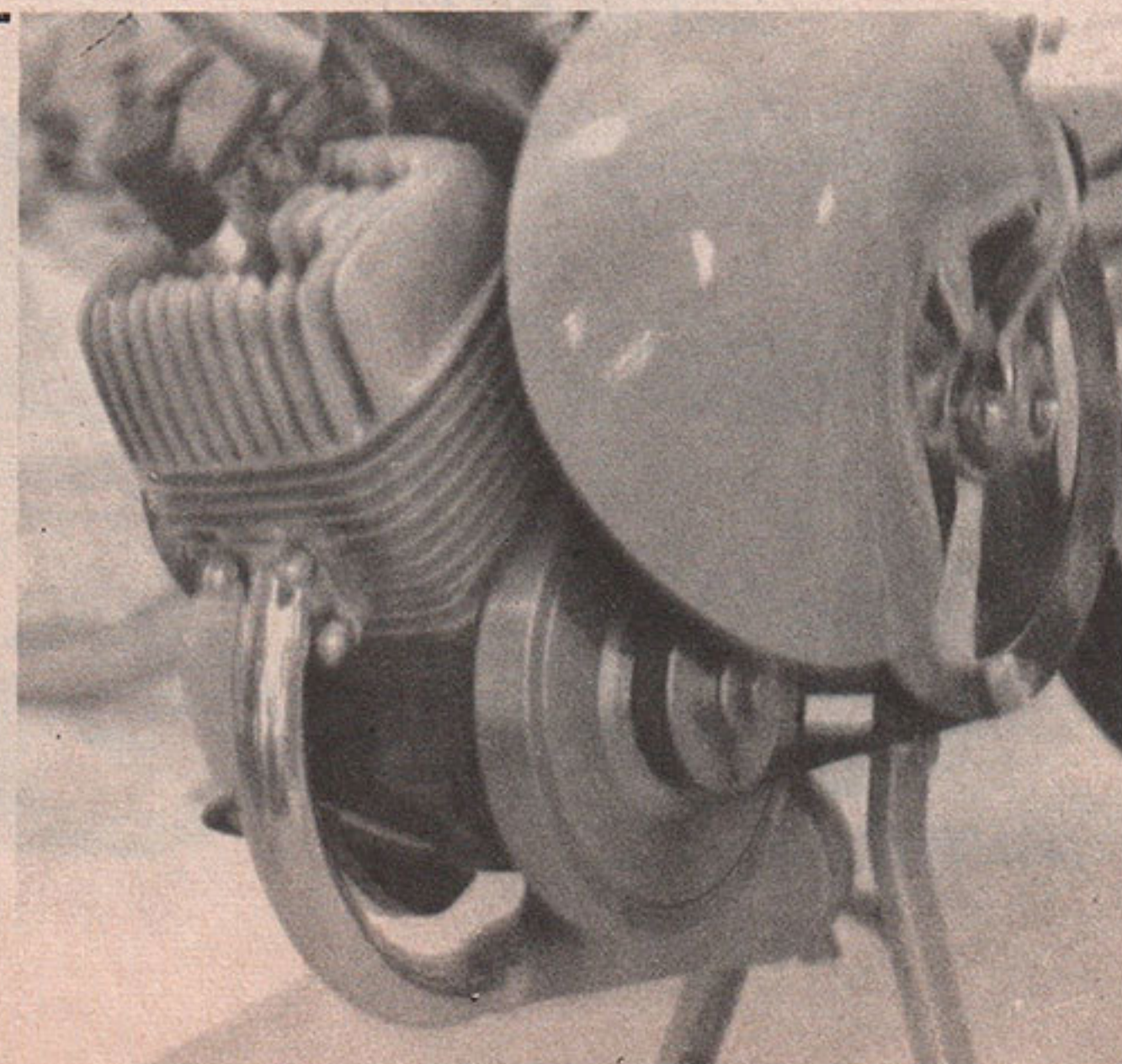
DILECTA

C'est un groupement de 4 constructeurs qui, sous la direction de Dilecta, présentait le seul nouveau moteur français monovitesse du Salon. Malheureusement, ce moteur est pour le moment « top secret », aussi nous n'allons pas pouvoir vous en révéler toutes les caractéristiques. Il s'agit donc d'un monocylindre deux temps de 50 cc dont le cylindre est chomé dur. Culasse non démontable, puisque formant une seule pièce avec le cylindre. Puissance : en moyenne, 2,7 CV à 5.000 t/m.

Muni d'un embrayage automatique d'un principe nouveau (mais dont on ne sait rien) et d'une transmission primaire par courroie, ce moteur devrait sortir en série au mois de mai 1961.

Enfin, dernières précisions : pour l'allumage, il a été fait appel à un alternateur Ducati de 17 watts, analogue à celui qui équipe de série les Vespa et Lambretta construits en Italie ; le moteur est monté sur silentbloccs.

Ce moteur a beaucoup fait parler de lui au Salon, mais il ne sera guère commercialisé avant l'année prochaine par un « consortium » de 4 constructeurs.



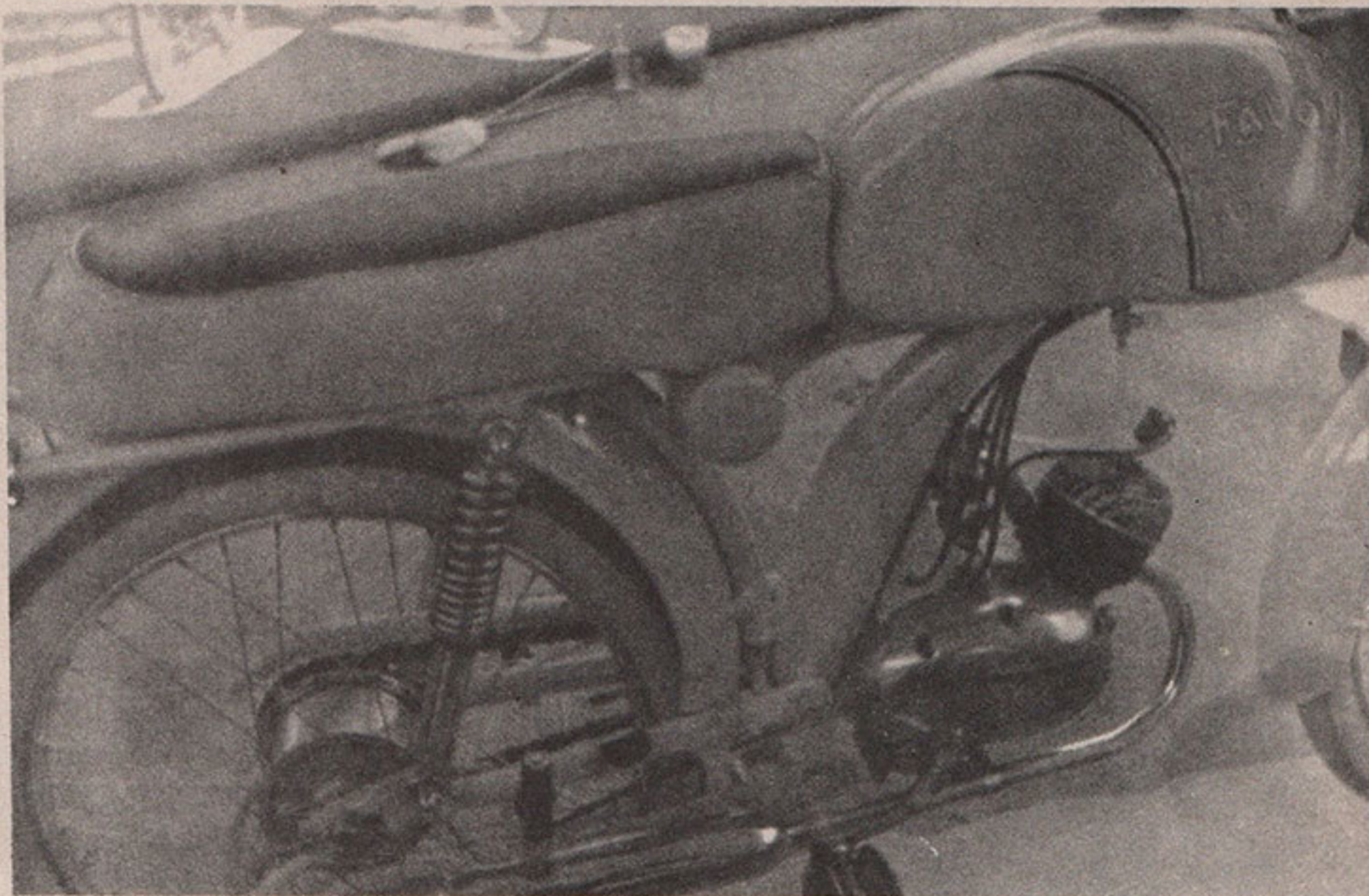
le salon stand par stand

FAVOR

Chez Favor, la série des 50, 70 et 75 ne comporte qu'un monovitesse, monté avec le Lavalette.

Nous trouvons ensuite les Imperator, Rallye et Super-Rallye déjà bien connus, avec les bi-vitesses Alter de 50, 70 ou 75 cc. Mais la grande nouveauté présentée à ce Salon était le modèle « CBL Monza » : cadre monotube avec moteur en porte-à-faux, fourche télescopique, suspension arrière oscillante et moteur Benelli 3 vitesses, 33 CV.

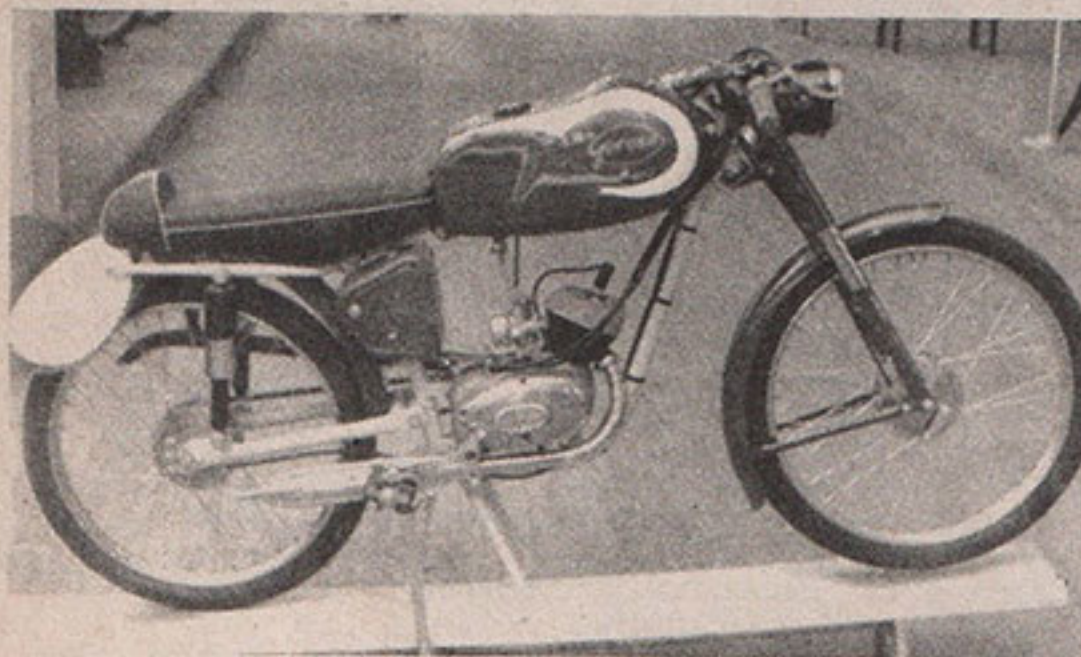
Le C.B.L. Monza équipé du moteur Benelli à 3 vitesses.



F. N.

Les cyclomoteurs de la marque sont maintenant importés, y compris les cyclo-scooters à 2 et 3 vitesses. Le « Rocket » 50 cc. 3 vitesses est maintenant doté d'un grand frère, de présentation identique, mais dont la cylindrée est de 75 cc. Ce modèle est alors équipé d'un kick-starter et de repose-pieds.

GEROSA



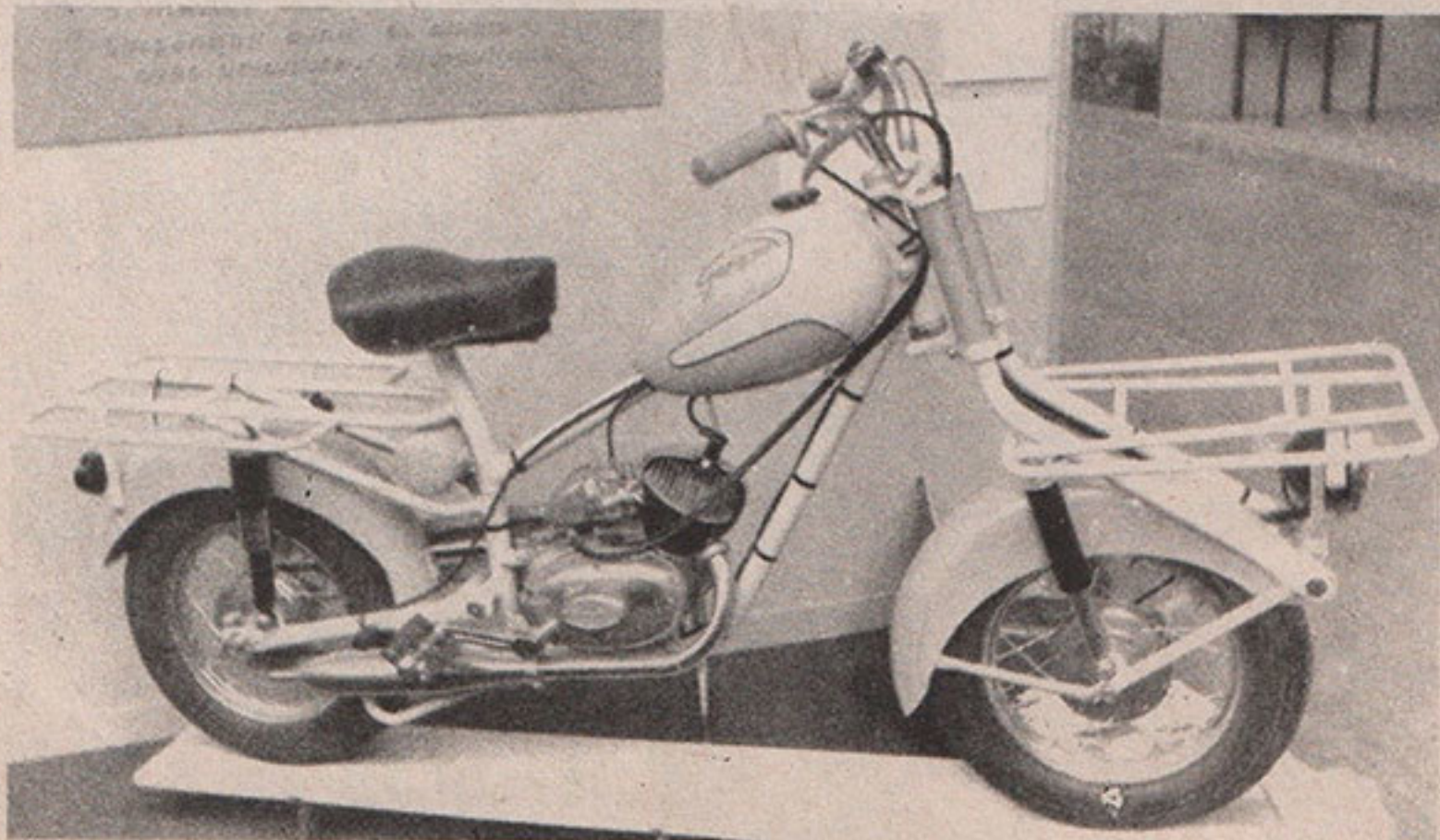
Grâce à la Société Azurienne de Distribution, une nouvelle marque italienne fait son apparition en France. Il s'agit de la marque Gerosa, de Brescia, dont actuellement, sont importés seulement les cyclomoteurs et triporteurs 50 cc.

Utilisant des 50 cc. Morini Franco, trois cyclomoteurs classiques sont au programme Gerosa.

★

Le « tourisme normal » est monté avec le moteur 2 vitesses. Cadre monotube ouvert, fourche télescopique, suspension arrière oscillante. Le « tourisme spécial » possède le moteur 3 vitesses et un cadre

Ci-dessus, le Sport Spécial de Gerosa à moteur Morini-Franco. Ci-dessous, un utilitaire de conception très intéressante et permettant un bon chargement grâce à ses deux porte-bagages avant et arrière.



en tôle emboutie ; suspensions AV et AR. Avec le même moteur 3 vitesses, le « Sport Spécial » est un cyclomoteur à cadre tubulaire fermé, avec vaste réservoir, selle double, etc...

★

Le « Folletto » est un cyclo de livraison qui utilise le moteur 3 vitesses à refroidissement par turbine, monté dans un cadre tubulaire d'aspect robuste. La suspension avant est assurée par une fourche à roue tirée à très longs bras oscillants (l'articulation est en avant de la roue). Suspension AR oscillante à éléments séparés. Les roues sont très petites (pneus de 300 x 12), ce qui permet de disposer d'un véhicule petit mais aux possibilités intéressantes : 90 kg de charge qui prennent place sur deux grands porte-bagages, à l'avant et à l'arrière.

★

Le triporteur représente un véhicule qui devrait rencontrer un certain succès sur le marché français, démunis de tels véhicules en cette cylindrée.

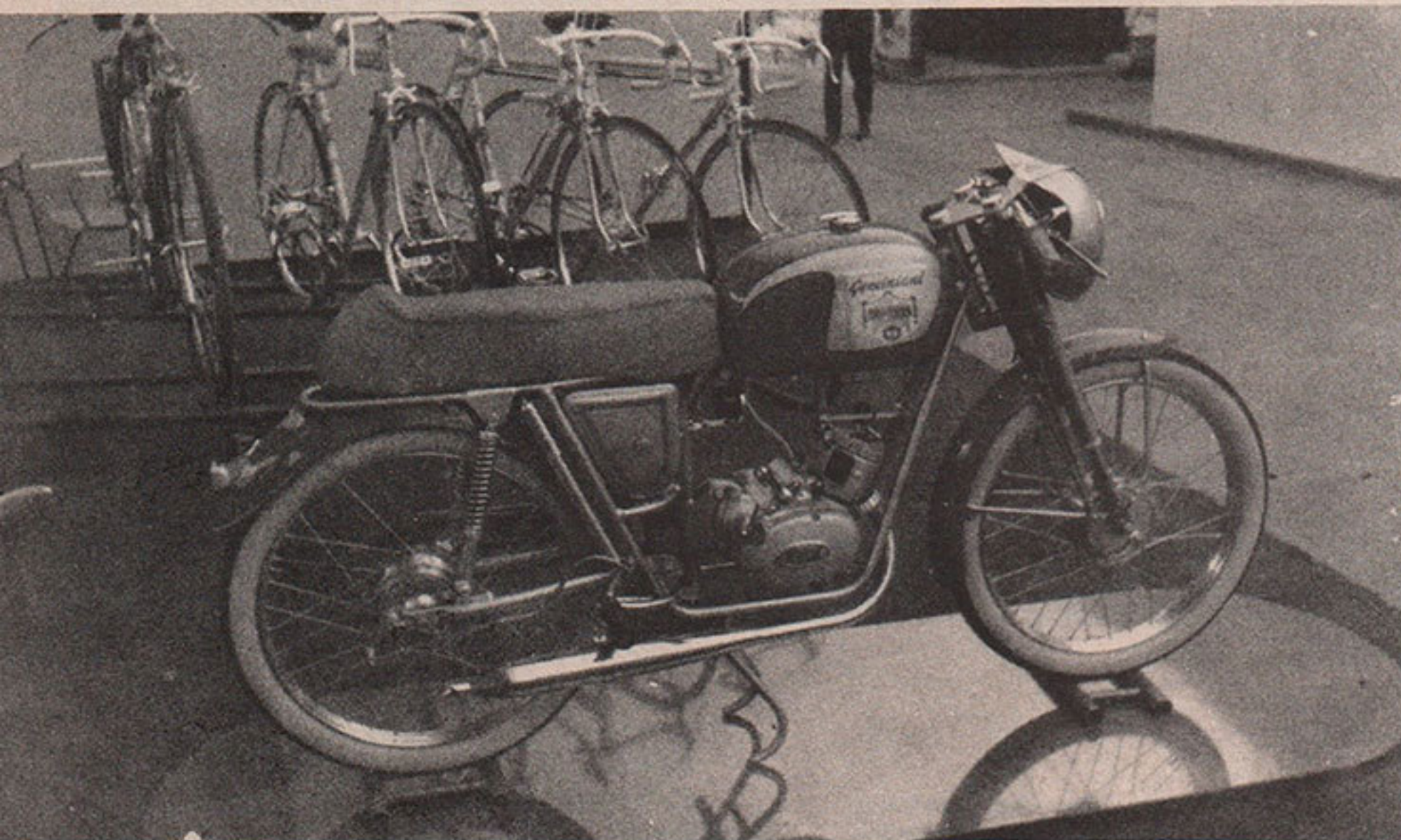
Toujours avec le 50 cc 3 vitesses à refroidissement par turbine, la partie avant de ce triporteur est la même que celle du « Folletto ». La partie arrière du châssis est en tubes d'acier entretoisés. La suspension arrière est du type à essieu rigide, porté par un « cadre » tubulaire oscillant, deux éléments télescopiques assurant la suspension. La transmission s'effectue par chaîne, le pignon secondaire étant monté sur l'essieu.

★

Les trois roues, de la même taille que celles du « Folletto », sont à voile métallique plein et sont interchangeable. Frein à main sur la roue AV, au pied, sur les deux roues AR, un système compensateur équilibrant le freinage sur les deux roues.

La caisse peut être remplacée par un plateau, par un fourgon ou par tout autre aménagement, au gré du client. Charge utile : 200 kg.

le salon stand par stand



GITANE

Un joli cyclomoteur sport avait la vedette chez Gitane. Utilisant le Sachs 3 vitesses à refroidissement par turbine, en version 2,2 CV ou 3,2 CV (avec supplément) l'« Impéria » Grand Sport 164 est doté d'un cadre double-berceau tubulaire qui comporte des repose-pieds (et une pédale de frein arrière) inspirés du Peripoli. L'ensemble est émaillé doré (bien sûr !) et son allure est très plaisante, très italienne.

Gitane présentait aussi des modèles sport (162-163) à cadre en tôle emboutie et moteur Sachs à 2 ou 3 vitesses, ce dernier pouvant être muni d'une soufflerie. Freins de 100 mm à l'avant, de 130 mm. à l'arrière !

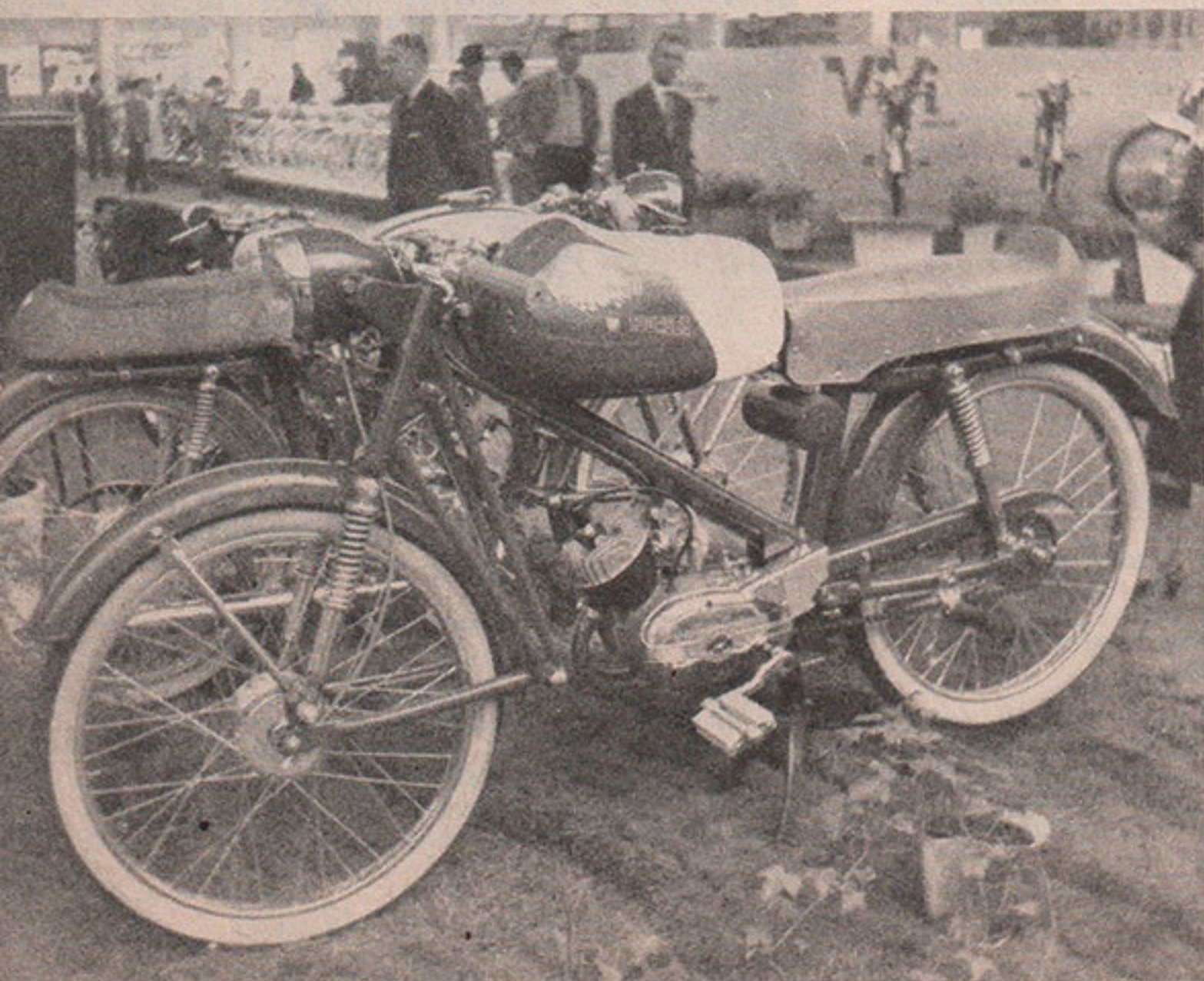
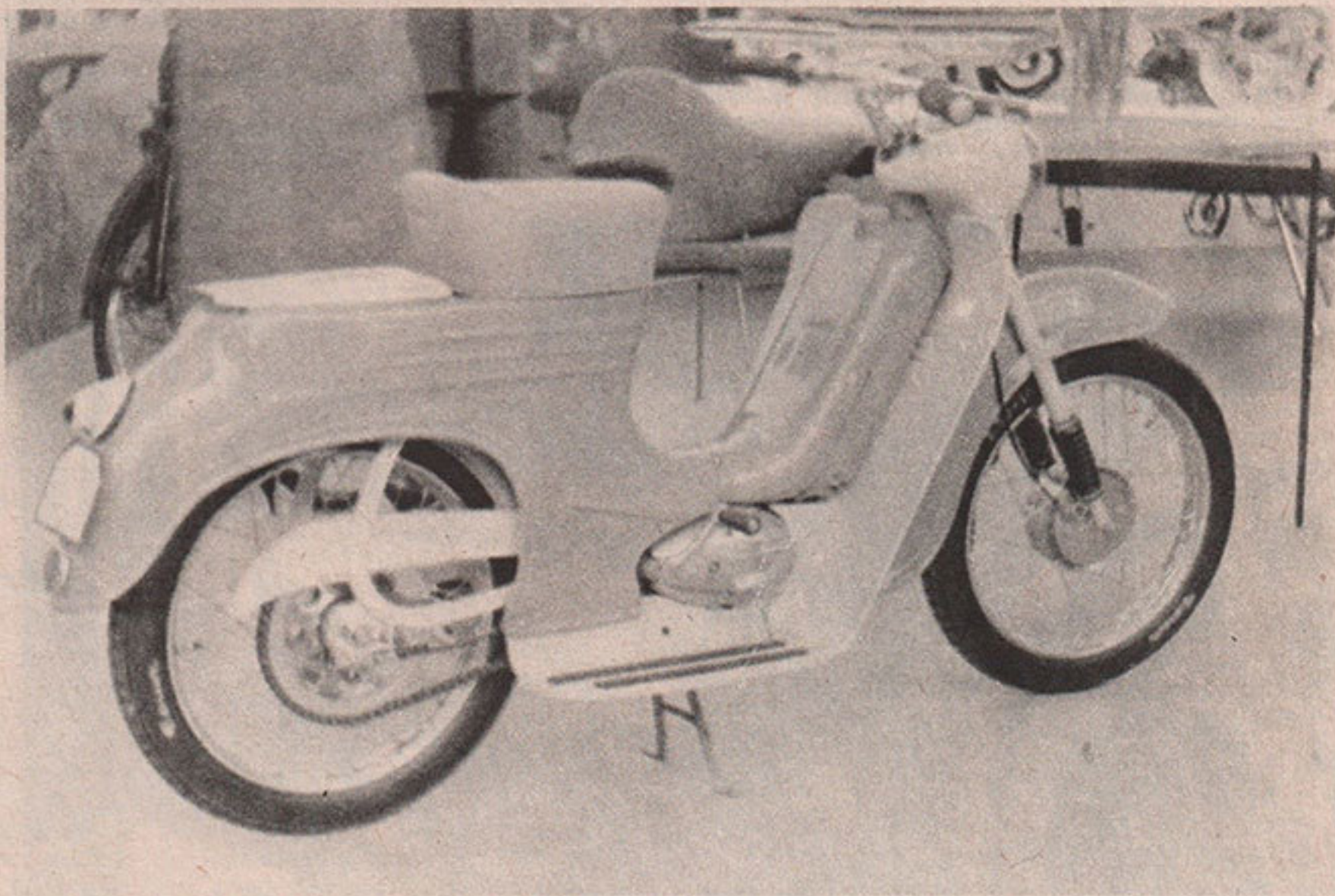
Toujours à cadre en tôle emboutie, mais « ouvert », le 168, équipé du Sachs 2 vitesses est un modèle « tourisme », à suspension intégrale, et qui peut, sur demande, être livré avec un pare-jambes en tôle.

Avec le moteur Vap monovitesse, Gitane présente toute une série de cyclomoteurs divers à cadre tubulaire, monotube ou à châssis-coque, de même qu'un modèle sport.

Vedette sur le stand Gitane : ce « Sport » très classique (ci-dessus) équipé lui aussi du moteur Sachs à refroidissement par turbine. Sur le stand Jawa, la gamme des Jawetta nouvellement importées. Voici, ci-contre, le modèle avec pare-jambes et repose-pieds.

JAWA

La gamme des cyclomoteurs est très importante et comprend les modèles à 2 vitesses (551 et Jawetta luxe) développant 1,5 CV que nous avons présentés dans notre n° 99, et les modèles 3 vitesses (555) développant 2,2 CV, à fourche télescopique, même suspension AR. que les 2 vitesses et carénage de la partie arrière. Ces modèles sont munis de repose-pieds, d'un kick et d'un sélecteur et peuvent être livrés avec selle double ou avec pare-jambes, marchepieds et pare-brise. Pneus de 2,50 x 16 ; freins de 125 mm



LIBÉRIA

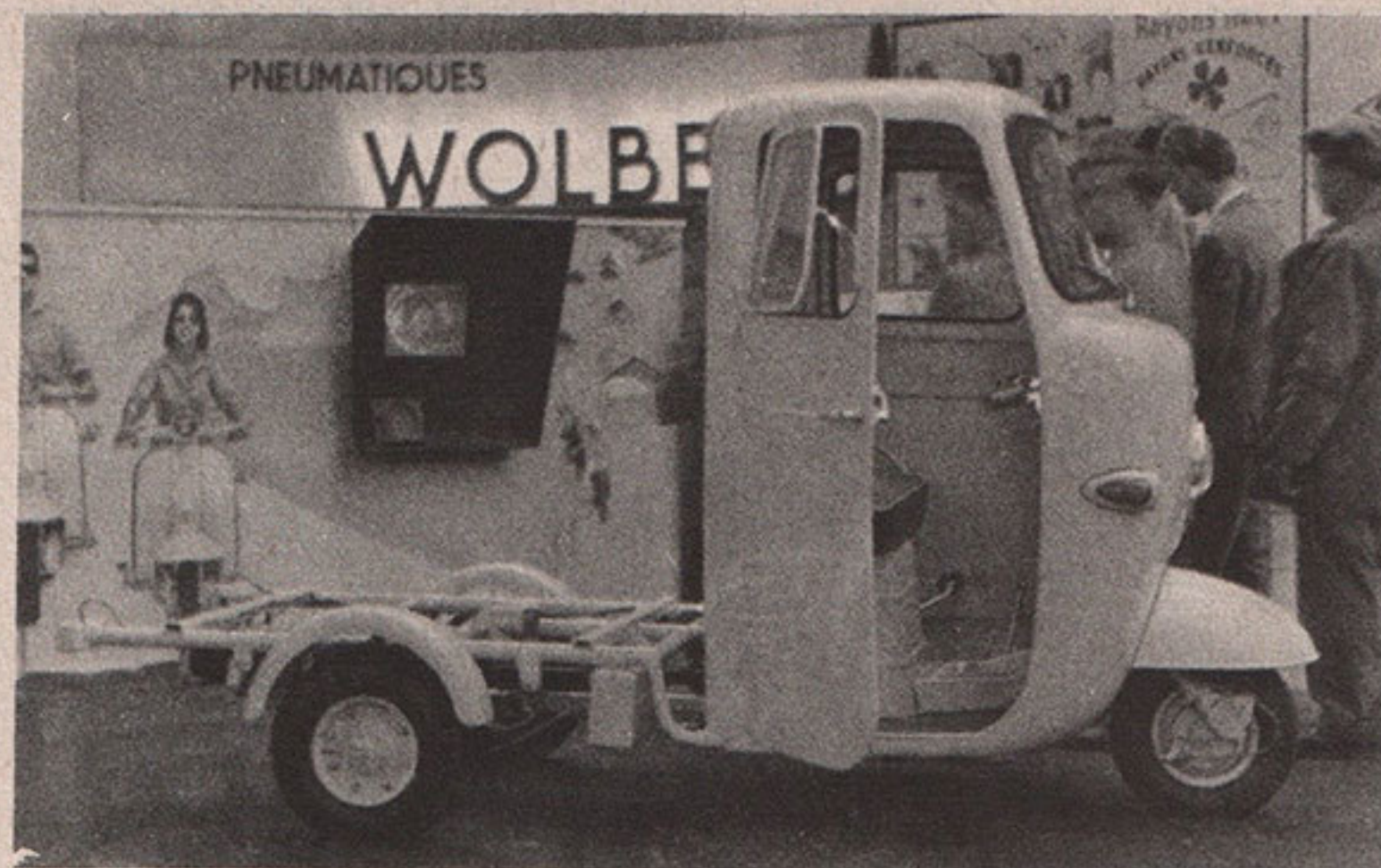
Libéria a toujours présenté au Salon de jolies machines au cachet très sportif.

La partie cycle des 50 cc. Sport est prévue pour le montage en porte-à-faux des moteurs. Suspension arrière oscillante ; fourche avant Earles d'un dessin élégant. Selle, réservoir, sont d'origine italienne. Guidon à bracelets, repose-pieds (repliables), frein AR commandé par rétro-pédalage ou par une pédale (selon les modèles de moteurs montés) complètent ces 50 Sport.

Pour les moteurs, chez Libéria le choix est vaste entre Sachs, Lavalette-Morini, Alter, Vap et Mi-Val, ces derniers étant directement importés d'Italie par Libéria, tant en 3 vitesses qu'en 2 vitesses ou en monovitesse conforme au code de la route italien.

Si les 50 cc Sport étaient les modèles les plus admirés, l'usine grenobloise n'en présentait pas moins une gamme de « tourisme » avec ou sans suspension AR, ou d'utilitaires (dont un modèle « porteur » à vaste porte-bagages avant) très complète.

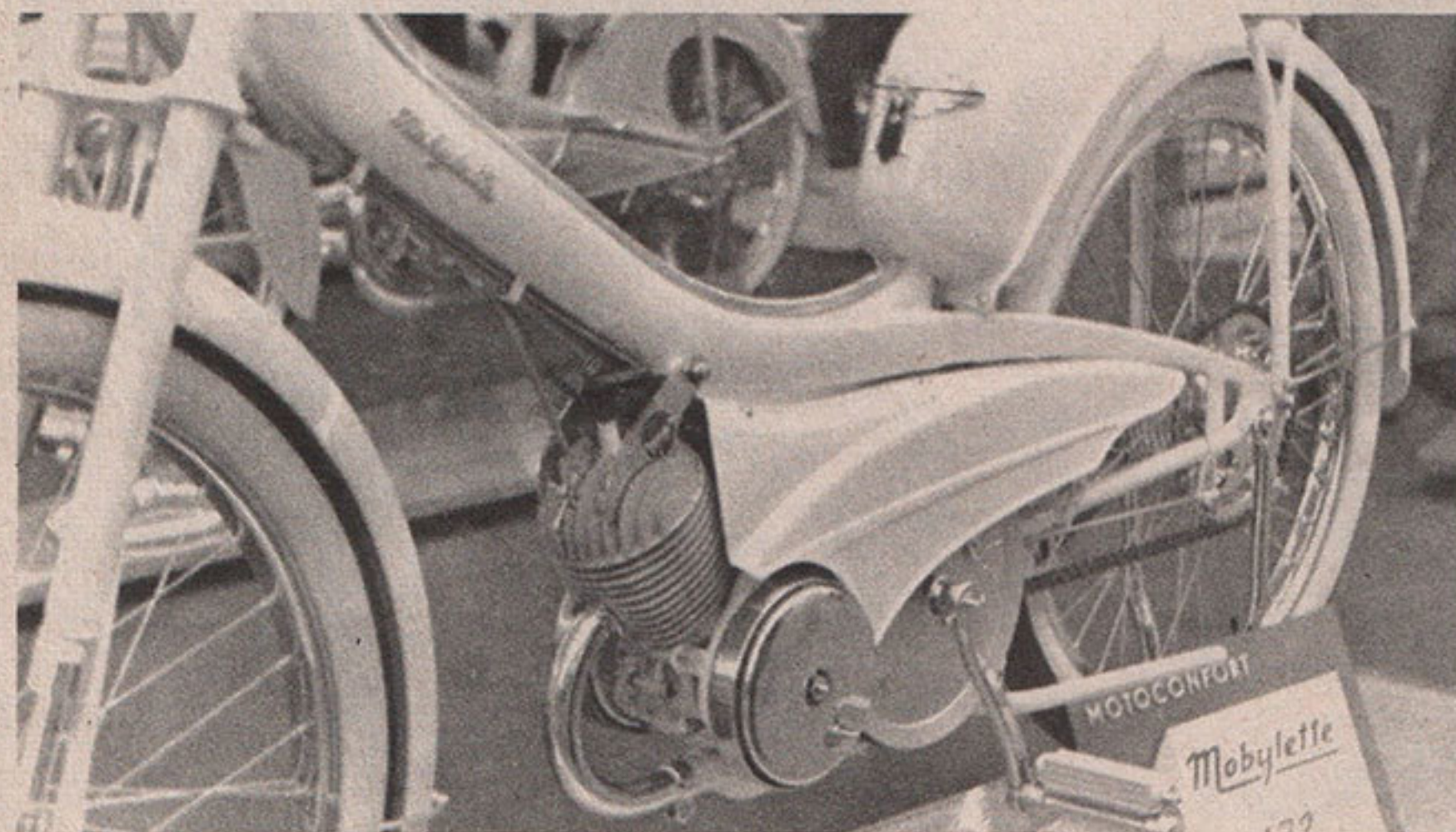
Fourche avant du type Earles et réservoir italien pour les différents cyclos-sport exposés sur le stand Libéria. Le moteur est à choisir dans une gamme très étendue.



LAMBRETTA

Les 125 et 150 Lambretta LD sont doublés par les 125 LI et 175 TV, importés d'Italie, ainsi que les triporteurs dérivés de ces modèles. Les LI et TV n'ont plus aucun point commun avec les LD : transmission par chaîne Duplex, boîte de vitesses accolée à la roue, cylindre horizontal, 4 vitesses, suspensions amorties hydrauliquement,

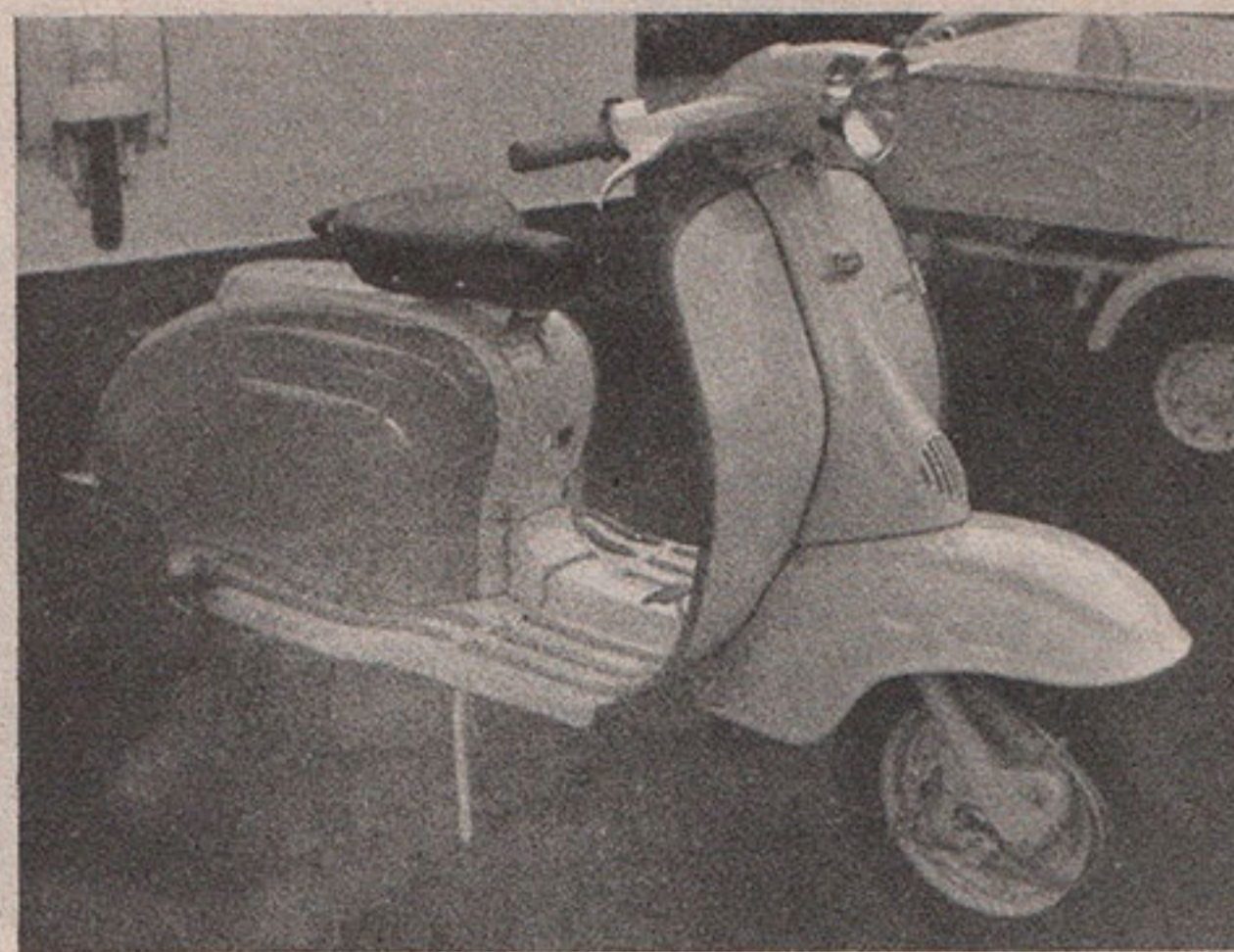
carrosseries de forme plus harmonieuse, ils feront la joie des « Lambrettistes » français. Les véhicules utilitaires dérivés du TV possèdent en plus une marche arrière, un frein à main, et peuvent être livrés avec une cabine entièrement fermée qui en fait une véritable « conduite intérieure », d'une finition remarquable.



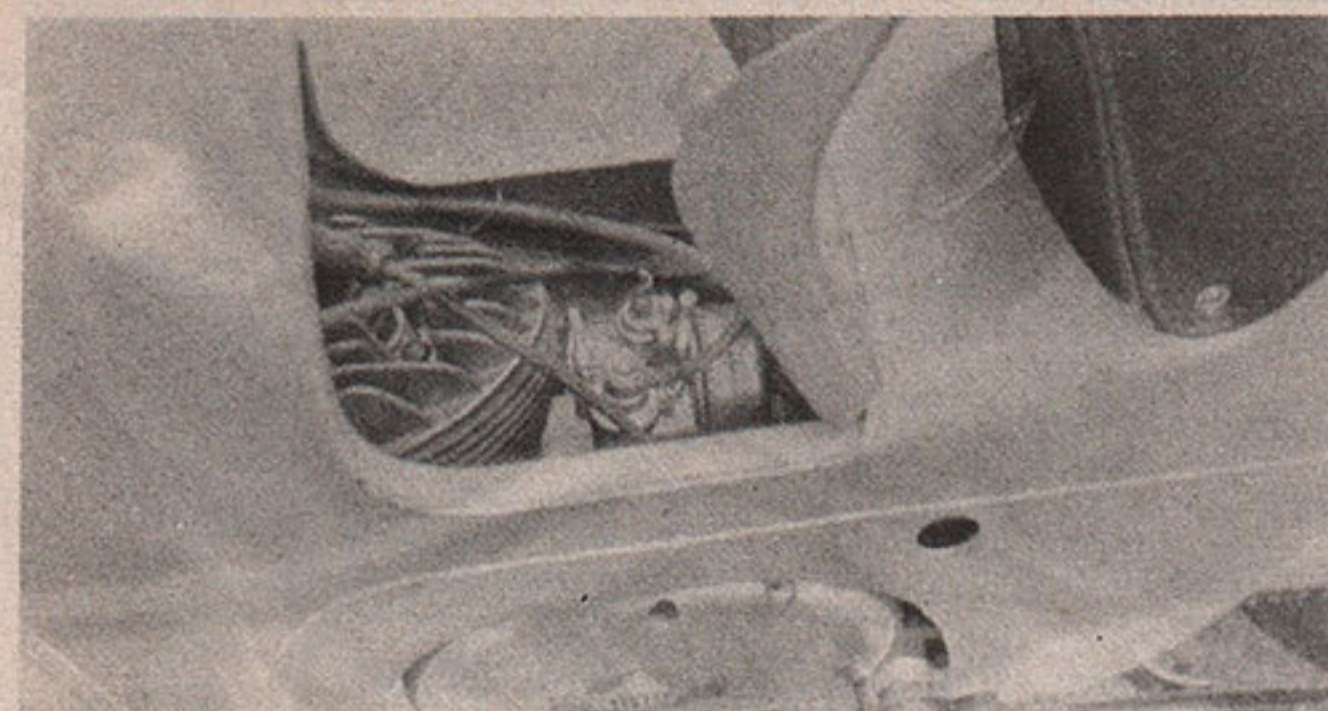
MOTOBÉCANE

Trois nouveautés attendaient les visiteurs de notre premier constructeur. Tout d'abord, l'AV 89 biplace de 2,7 CV que nos lecteurs connaissent bien puisque nous leur en avons présenté l'essai dans notre numéro spécial de Salon. Ensuite, la nouvelle partie cycle en tôle emboutie de l'AV 44. Et enfin, le modèle qui allait susciter le plus de commentaires, la « Spéciale 50 », une Mobylette « Sport », utilisant le châssis-coque de l'AV 88, avec la fourche télescopique. Réservoir « Sport » de 8,7 l. (avec des petits anneaux soudés permettant de fixer un petit carré de caoutchouc mousse donnant plus de confort à la position couchée) ; petit guidon sport, selle double, ressorts de suspension AR apparents, email « chaudron », voici pour l'aspect général de cette « Sp 50 » équipée du moteur de l'AV 89. Outre ces différences entre AV 89 et Sp 50, visibles du premier coup d'œil, no-

tons encore sur la Sp. 50 des ressorts de suspension arrière plus forts (et un seul ressort par élément à la place des 2 ressorts de l'AV 89), un avertisseur électrique au lieu de l'habituelle « sonnette », les roues plus grandes (pneus 23 x 20 renforcés au lieu de 22 1/2) qui « rallongent » légèrement la démultiplication qui est la même que celle de l'AV 89 solo : 12 x 48, alors que pour l'utilisation en duo, l'AV 89 est livrée avec une dent de moins : 11 x 48. Enfin, comme l'AV 89, la transmission primaire de la Sp. 50 est assurée par une courroie large (18 mm) et crantée ; la poulie réceptrice est de grand diamètre, ce qui autorise une importante démultiplication primaire et, par conséquent, une faible démultiplication secondaire et une vitesse de chaîne réduite. Pour en terminer avec cette Sp. 50, re-grettons qu'elle soit démunie de repose-pieds (ce qui est dû au montage des éléments de suspension arrière démunis de caches) et signalons que les exemplaires



Qu'il s'agisse des différents modèles de Tris ou des nouveaux modèles italiens, les Lambretta attirait un public nombreux... et intéressé.



Formichino et cyclos Bimot constituèrent l'essentiel du stand Motoram sur lequel on pouvait voir aussi ce cyclo-scooter Bimot à moteur 2 temps et très classique d'allure.

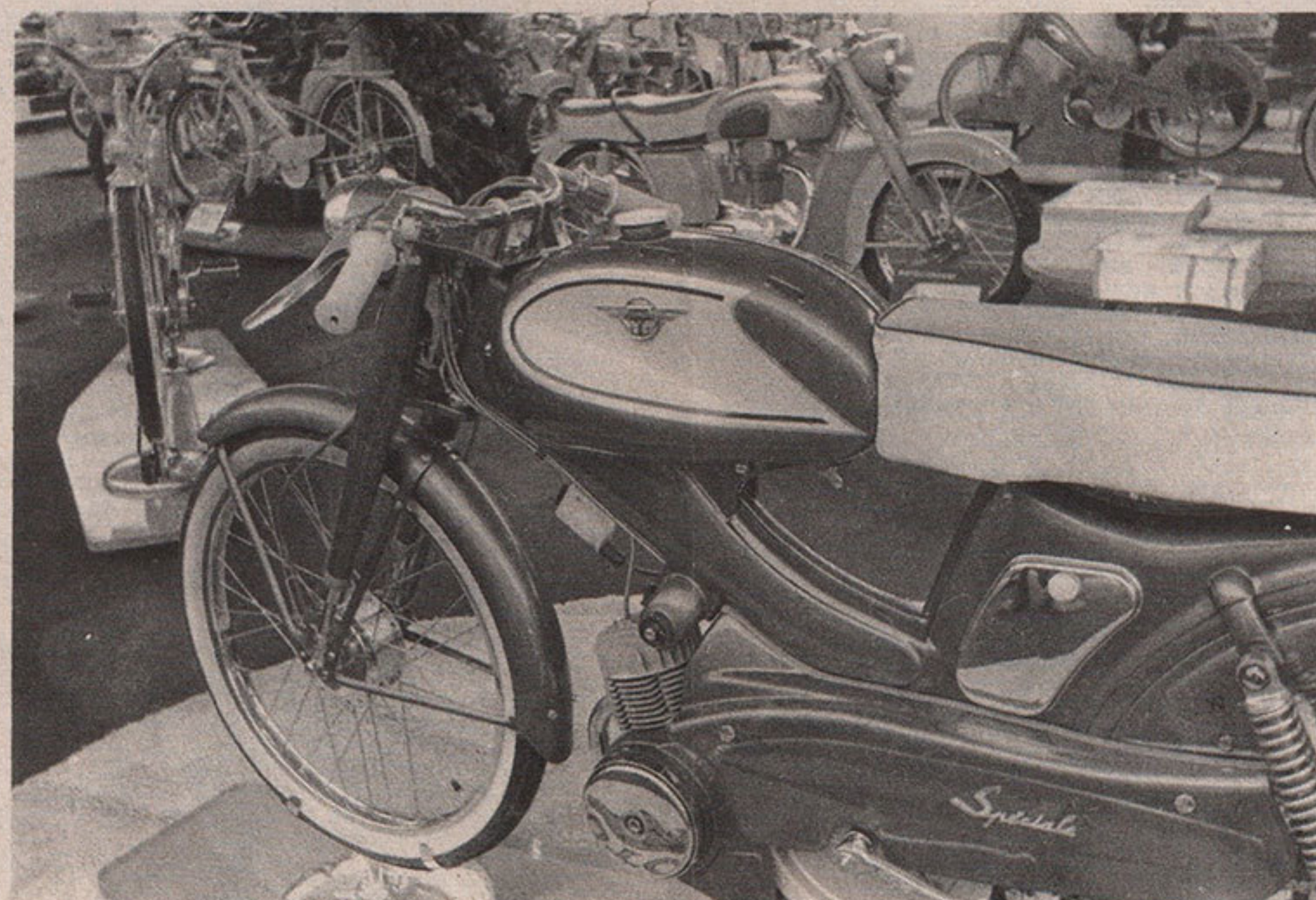
MOTORAM

Les « Formichino » Rumi, présentés en version « tourisme » ou « Bol d'Or » n'apportaient aucune nouveauté : les roues de 10", l'antivol monté de série ne sont pas des nouveautés à proprement parler,

puisque ces scooters étaient en vente dès le printemps dernier. Aux 50 cc. Bimot 2 temps et 4 temps s'ajoutait, avec le moteur 2 temps, un cyclo-scooter. Guidon caréné, fourche té-



lescopique, suspension arrière oscillante, grandes roues, selle biplace et... email doré.



S'il y avait quand même une « bombe » au Salon, c'est à Motobécane qu'on le doit grâce à son inattendue Spéciale 50 (ci-dessus) qui indique peut-être un changement de politique pour la marque de Pantin. A gauche, le nouveau cadre de l'AV. 44, appelé à remplacer progressivement tous les cadres tubulaires.

mis en vente posséderont sans doute un bouchon à ouverture rapide, un guidon placé plus bas et que les masselottes de l'embrayage seront probablement allégées, afin de les faire « prendre » à un régime de 500 tours plus élevés, pour le-

MANURHIN

On parle beaucoup d'un 125 cc. de la marque, mais à la Porte de Versailles, il n'y avait que les bien connus 75 cc. Des modèles de toutes les couleurs (même les plus audacieuses) étaient exposés, mais actuellement, les clients n'ont le choix qu'entre trois teintes : vert, bleu et rouge.

OLD

Les Ets O.L.D. présentaient leur petit scooter repliable, le « Minisoot ». Ce Minisoot (vraiment petit) est d'une originalité de conception indiscutable et n'a aucun équivalent, en France ou à l'étranger : replié, il tient facilement dans un coffre de voiture. Grâce à ses pneus au profil spécial, le Minisoot peut également rouler en terrain varié. Le moteur est toujours le 70 cc. Manurhin à variateur automatique ; châssis tubulaire rigide, la selle en caoutchouc moulé étant suspendue sur anneaux Neiman.

Présentation très classique sur le stand CEIDA des différents modèles importés parmi lesquels les N.S.U. sont les plus en vue



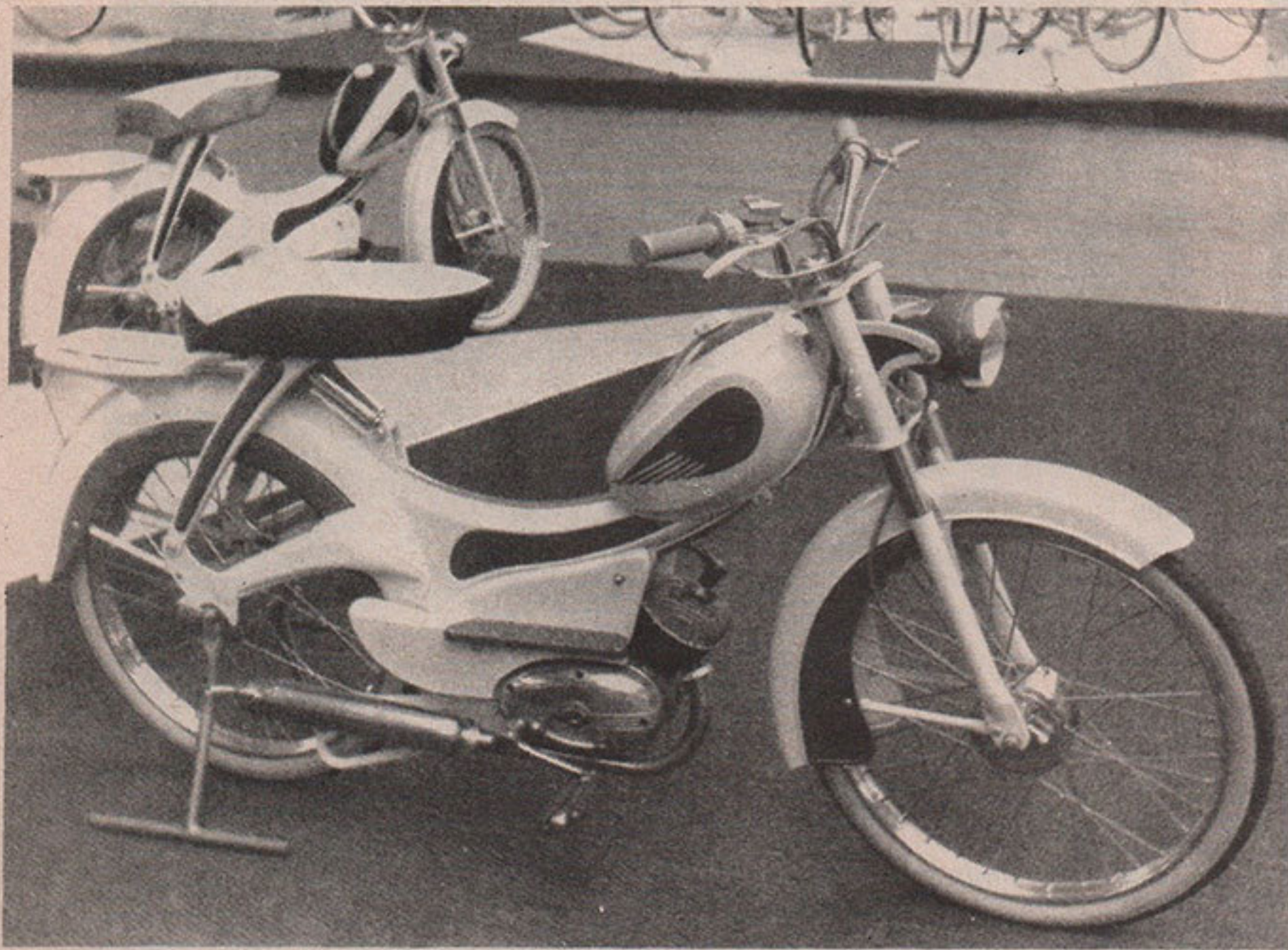
MERCIER

La gamme des cyclos est développée et comporte des modèles montés avec le Lavalette monovitesse à embrayage « Multimatic », avec le moteur Vap 57 (modèles tourisme ou sport), avec les moteurs Sachs 2 vitesses en tourisme ou sport et avec le moteur Sachs 3 vitesses en modèle sport.

N. S. U.

La CEIDA présentait les modèles N.S.U. déjà bien connus : six modèles de « Quickly » dont les T et TT nouveaux. On trouvait également sur ce stand des productions de la « Zweirad-Union » : Victoria et D.K.W. « Hummel ». Mais en l'absence des dernières nouveautés de la Z.U. vus à Francfort, ce sont les Quickly T et TT, exposés pour la première fois en France, qui attirèrent les visiteurs.

le salon stand par stand



PALOMA

Le grand constructeur de St-Quen nous réservait plusieurs surprises.

D'abord, les accords Lavalette-Morini, bien que remontant à quelques semaines déjà, suscitaient toujours autant de conversations.

On parlait d'un programme de 15.000 moteurs pour commencer, de la création de nouveaux modèles, etc... rumeurs que la venue à Paris de M. Franco Morini ne fit qu'accroître.

Mais il n'était pas besoin de présager pour trouver des nouveautés.

D'abord nous avons droit à une nouvelle série Grand tourisme « 3 étoiles » se caractérisant par son cadre monococque surbaissé embouti d'une seule pièce, son réservoir de 6 litres indépendant de la coque, ses garde-boue à larges bavolets, sa suspension AV par fourche télescopique, sa suspension de selle oléomécanique (brevetée), sa selle Pullmann avec boîte à outils incorporée, etc...

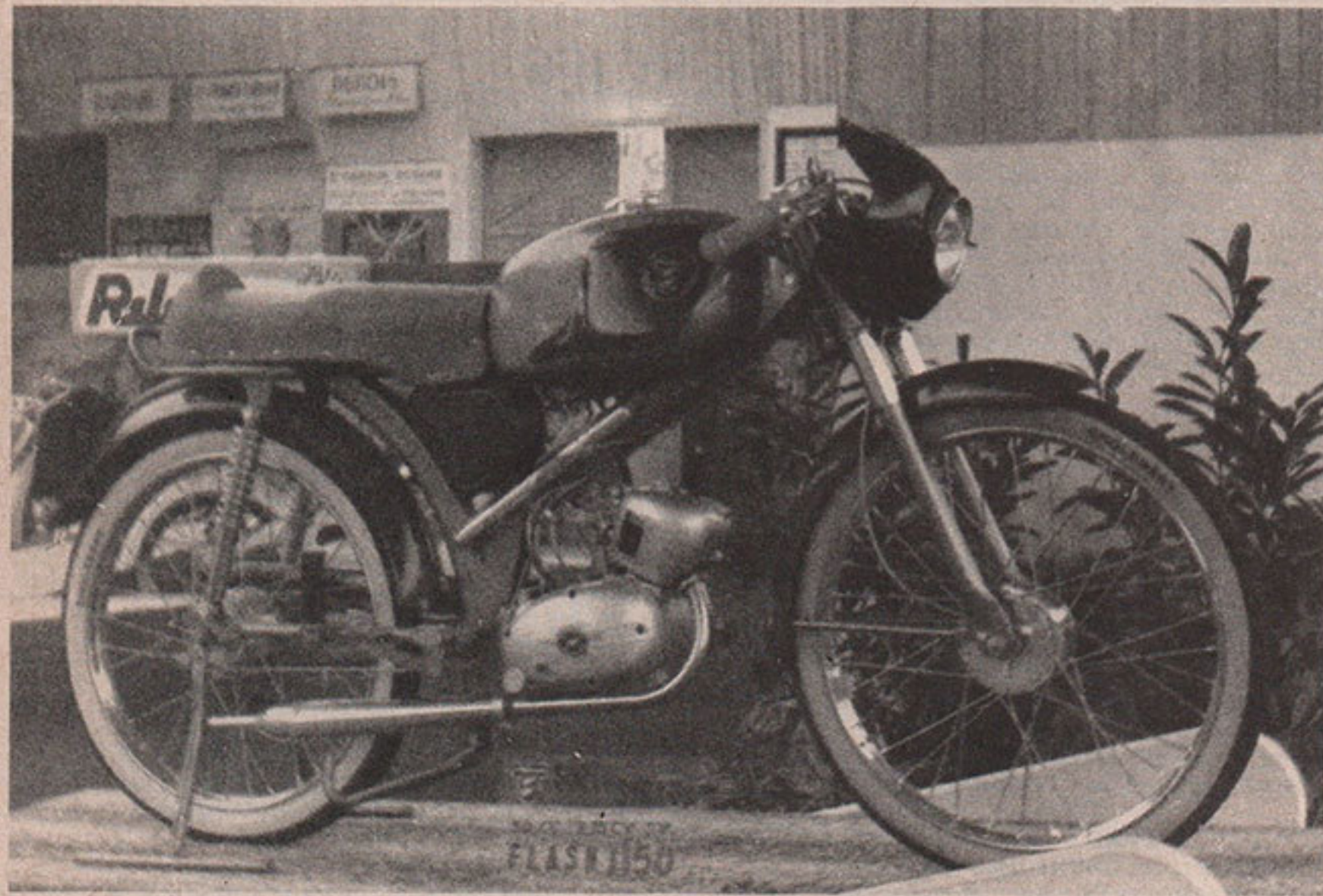
Sur cette partie cycle de base, 3 moteurs différents sont montés, le nouveau AML 50 F Lavalette de 1,8 CV avec embrayage automatique « Multimatic » ce qui nous donne le type *Astrée*, puis le *Bellaïrix* avec moteur Lavalette-Morini 2,2 CV, 2 vitesses et chaîne unique, enfin le *Cassiopée* avec un Lavalette-Morini 3 vitesses, ces 2 derniers modèles ayant un carénage moteur formant repose-pied, freins AV et AR synchronisés, etc...

Mais à côté de ces machines de tourisme la série « nouvelle vague » rencontre également un beau succès, notamment le modèle *Super-Strada*, dont c'était la première apparition en public, et dont le moteur de 3 CV peut être équipé ou non d'une soufflerie de refroidissement par air forcé.

D'ailleurs, et nous le soulignons une nouvelle fois, l'effort de Lavalette-Paloma dans le domaine du cyclomoteur sport est digne d'éloge, et pour la saison prochaine, la marque encouragerait la formation d'écuries sportives régionales, auxquelles elle apporterait aide et assistance.

Et pour les sportifs, une dernière bonne nouvelle, l'annonce du nouveau bloc 3 vitesses Lavalette-Morini type M.C.L. « compétition » dont la puissance serait de 3,75 CV !...

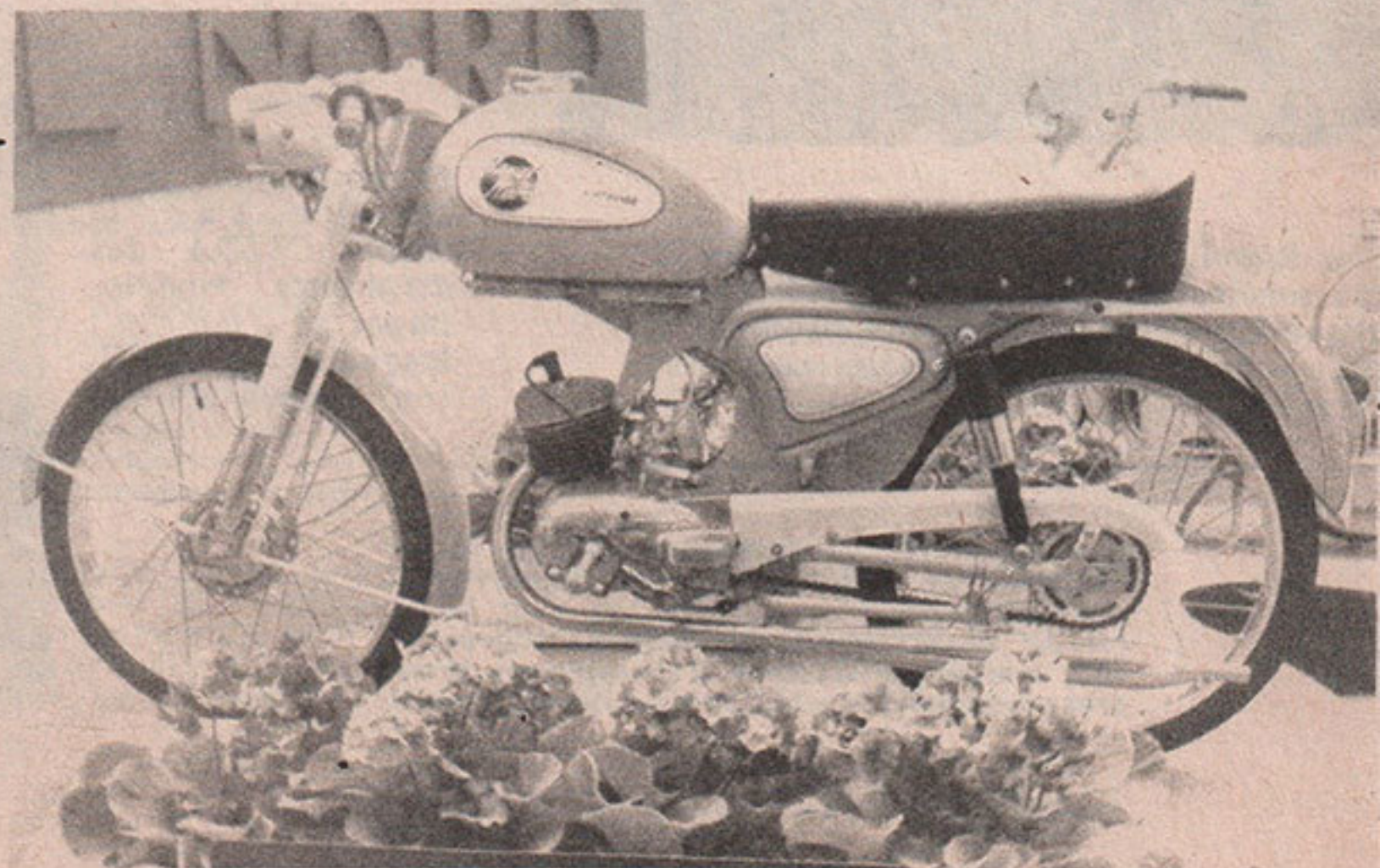
Dans la nouvelle série « Trois Etoiles », voici (en haut) Cassiopée. On voit très bien la forme originale de l'arrière du cadre. Le Super-Strada (ci-contre) est ici équipé du moteur Morini à refroidissement par air forcé.



ROYAL-NORD

Chez Royal-Nord (dont les productions ne sont pas importées en France... ce qui ne saurait peut-être tarder), les trois modèles exposés étaient tous montés avec le 50 cc. 2 temps à 4 vitesses de la marque. Commande par poignée tournante sur le « Super-Vedette » et le cyclo-scooter « Bernadette », ces deux machines possédant des pédales. Sur la « Moto 49 cc », la présence de repose-pieds et d'un kick avait permis le montage d'un sélecteur au pied. Sur tous ces modèles, fourche télescopique, suspension arrière oscillante et moyeux-freins centraux de fabrication italienne. D'ailleurs, ces machines étaient remarquables par leur degré de finition.

Voici le modèle Sport de Royal-Nord qui se caractérise par sa belle finition et la qualité de ses « accessoires ».



le salon stand par stand

PEUGEOT

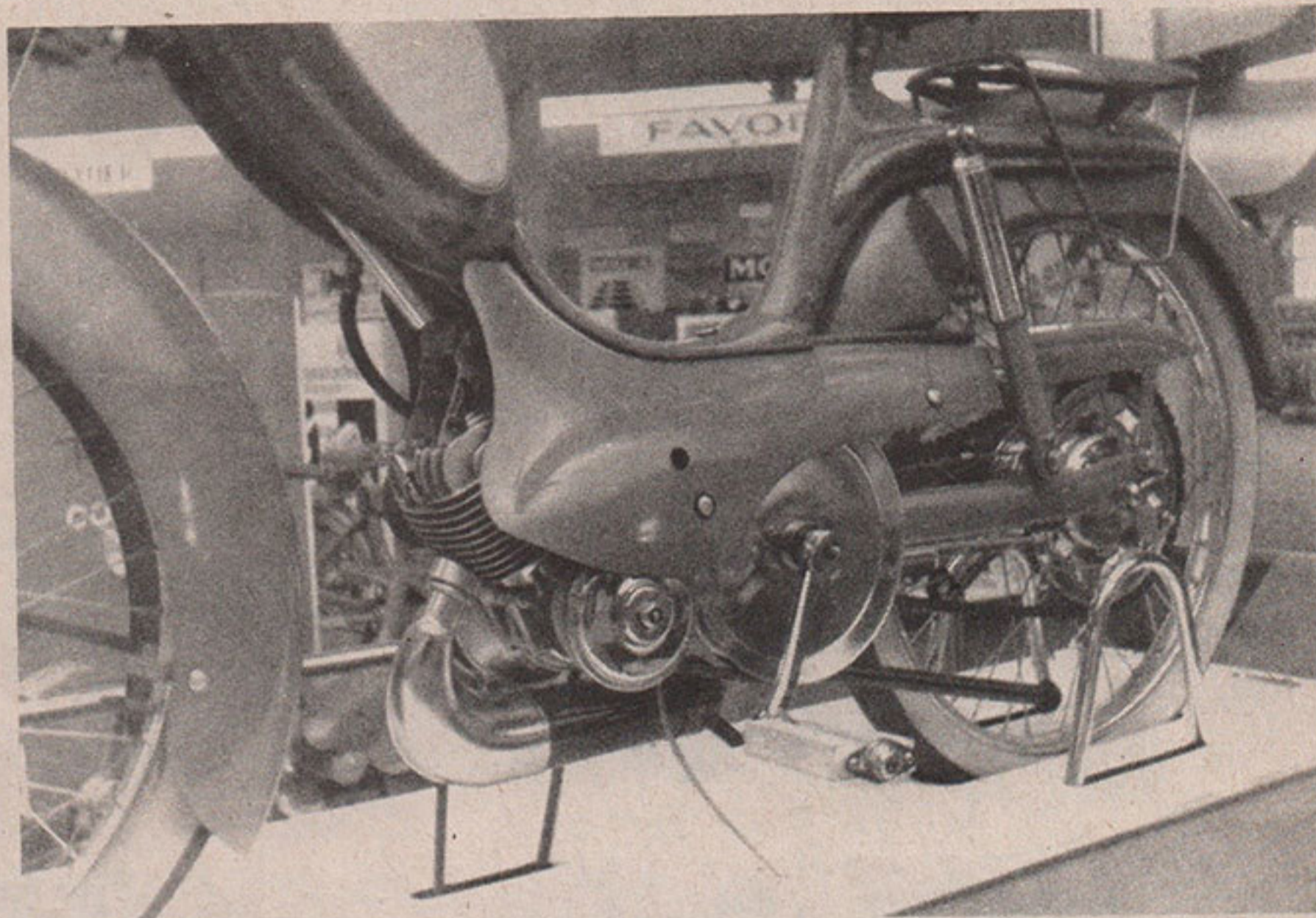
Aucune nouveauté n'attendait les motocyclistes et les scootéristes au Stand Peugeot. Notons, en passant, que sur la 57 TS les carters du bloc-moteur sont peints en gris et voyons les nouveaux cyclomoteurs.

Nous avons déjà décrit, dans notre numéro de Salon, le variateur de vitesse automatique équipant le BBV qui était la principale attraction du stand. Les modèles 3 vitesses, également nouveaux étaient en bonne place et les « sport » vont ainsi continuer de plus belle une carrière déjà longue.

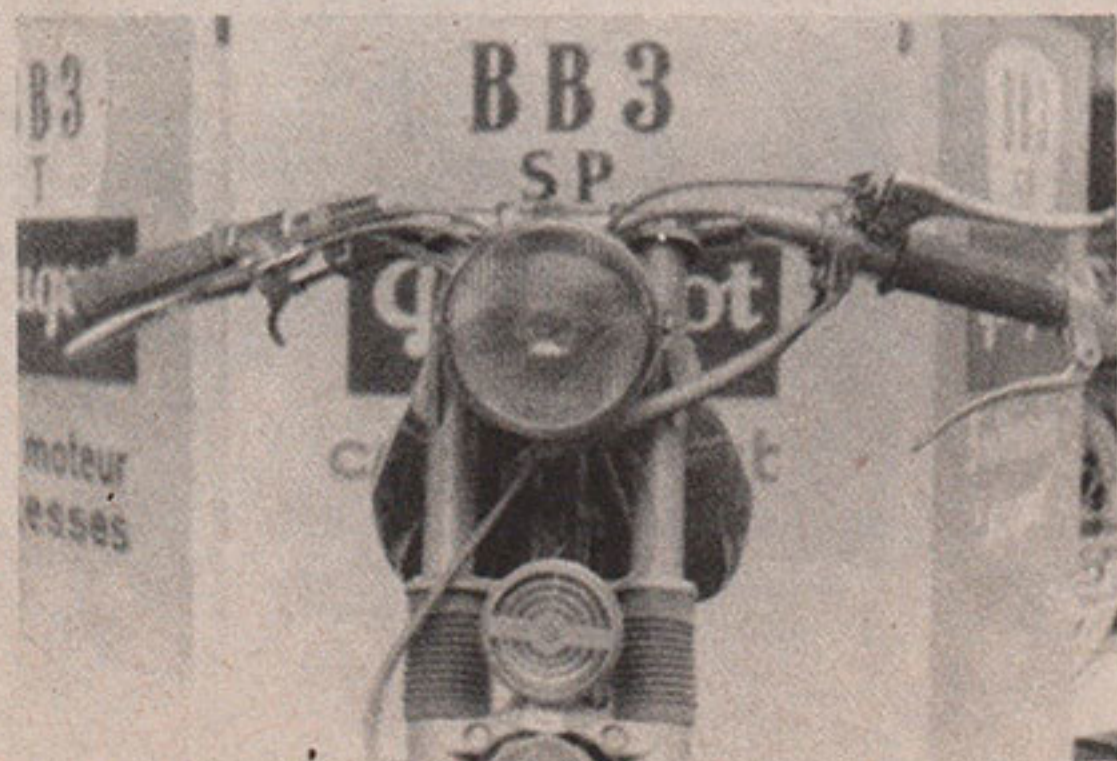
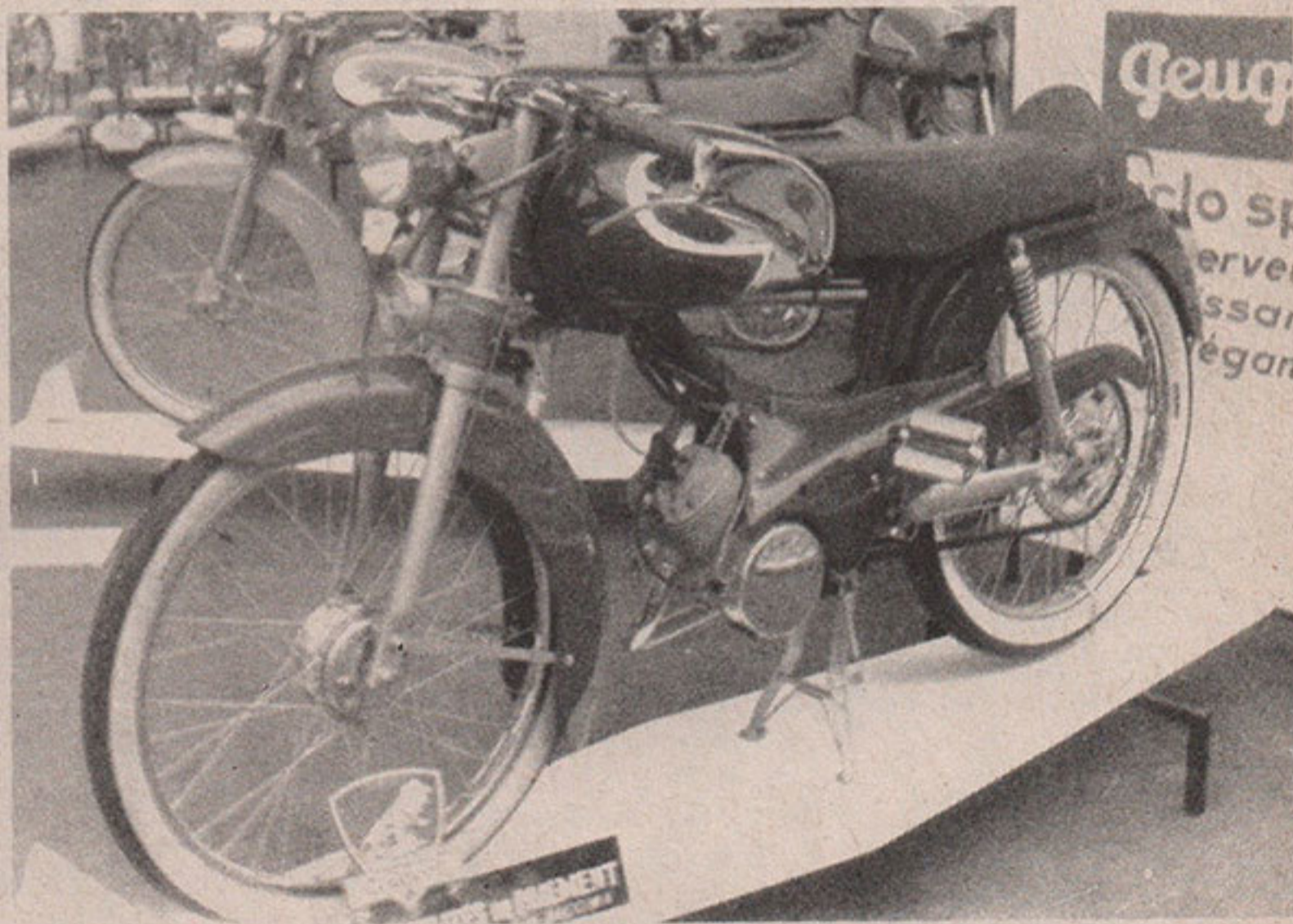
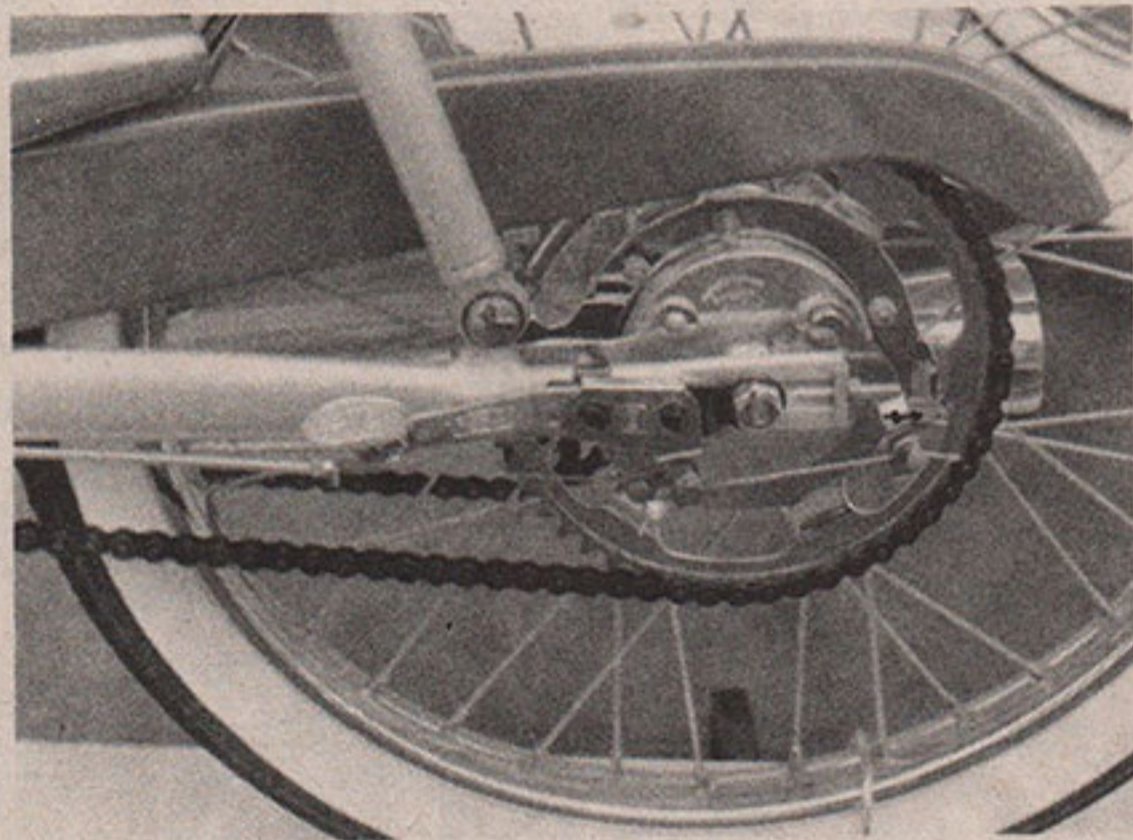
Notons quelques détails nouveaux : les BB 1 S possèdent une fourche avant à épaules, réalisée en tôle pliée. Le réservoir de carburant comporte des flancs aplatis. Tous les modèles monovitesse ou à variateur possèdent un carter de volant magnétique en matière plastique.

Les BB 3 T « grand tourisme » possèdent des repose-pieds arrière, alors que les BB 3 Sp en sont démunis. Le guidon est le même pour les deux modèles à 3 vitesses, mais il est monté à l'envers sur les BB 3 T, les poignées relevées au lieu d'être inclinées. Autres différences entre ces modèles : la selle double du BB 3 T, qui peut également être livrée avec une selle simple, ne comporte pas de dossier (mais l'original coffre à outils situé dans l'épaisseur de la selle est toujours là) ; le BB 3 Sp est équipé d'un silencieux en forme de long tromblon chromé ; enfin, sur ce dernier modèle, le frein arrière possède une double commande : par une pédale au pied gauche et par le levier droit du guidon, le levier gauche commandant le frein avant !

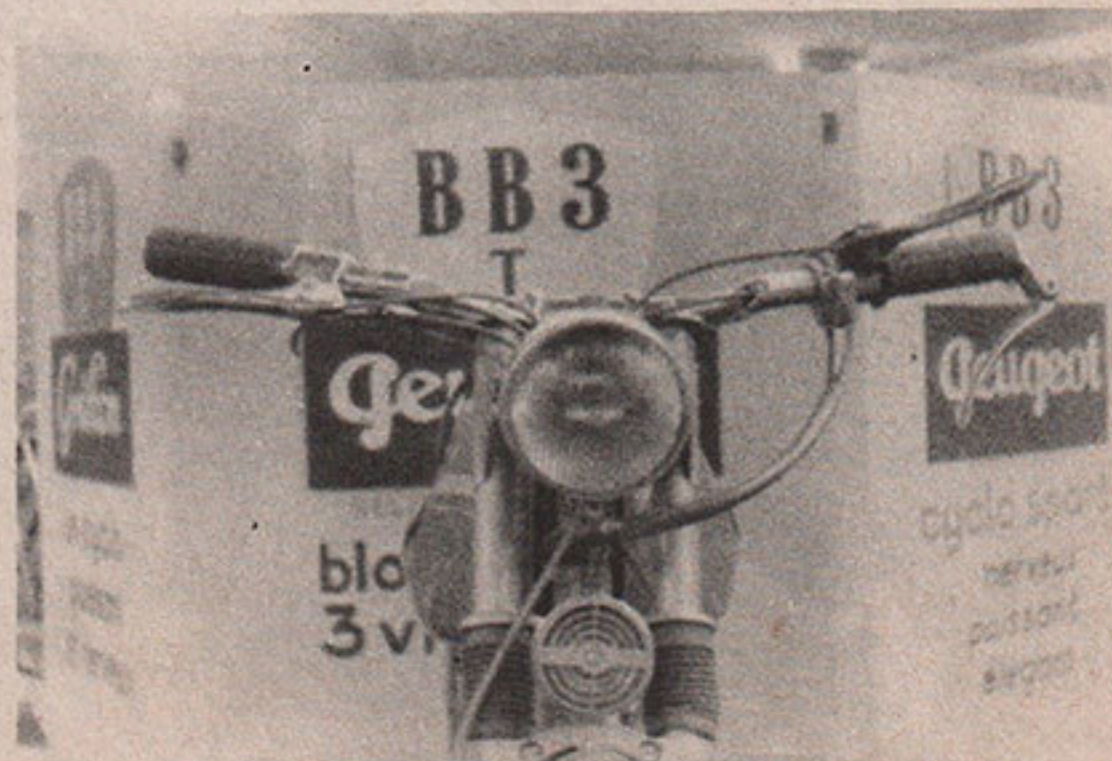
Le guidon de ce BB 3 Sp (qui porte, sur le décalque du réservoir, la dénomination « Peugeot Sport ») est donc toujours aussi « touffu » que sur le BB 2 Sp (qui n'est plus construit), alors que la présence d'une pédale de frein aurait permis de réduire le nombre de commandes situées sur le guidon.



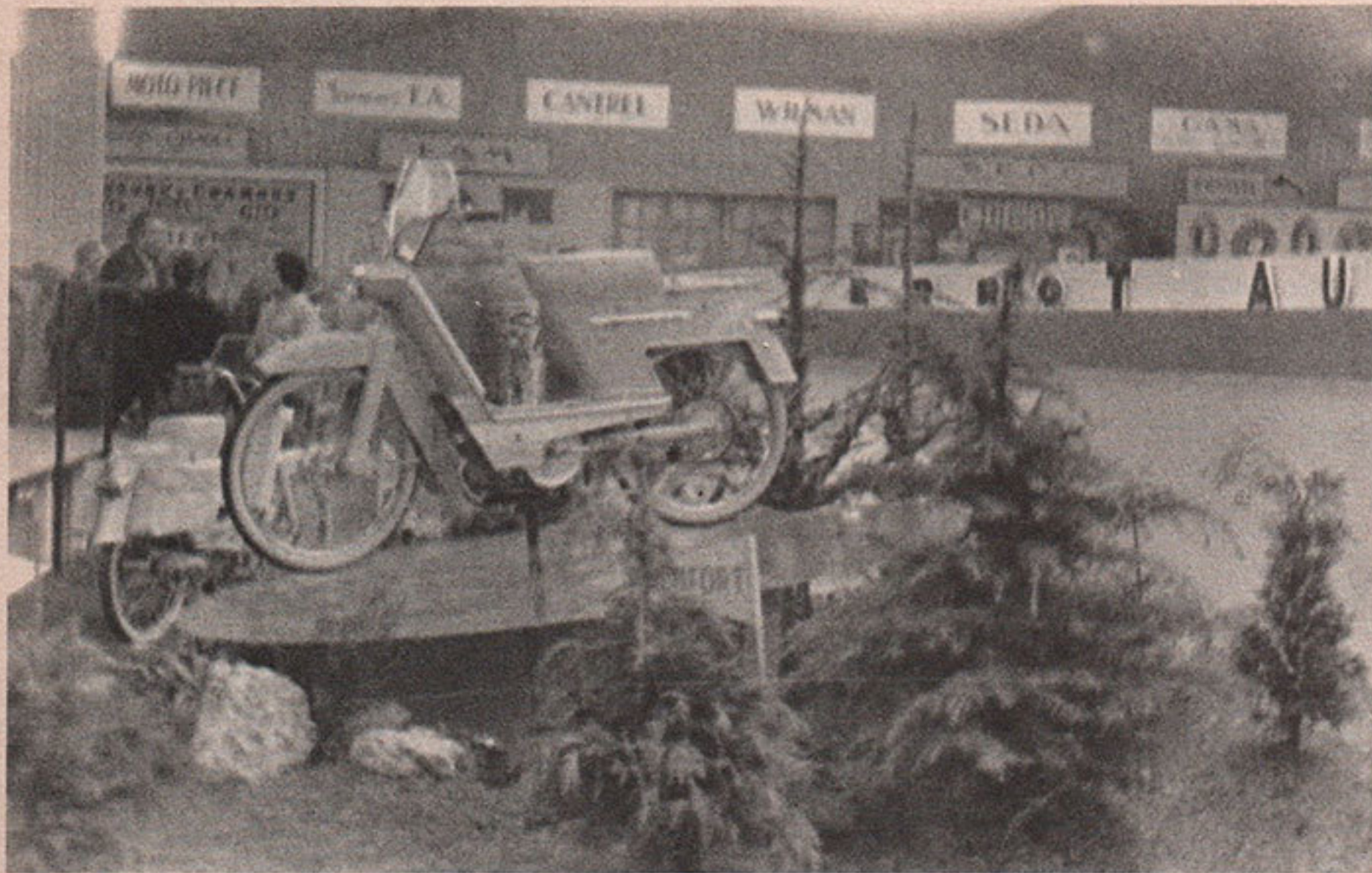
Ci-dessus, le nouveau B.B.V. à variateur de vitesse dont vous trouverez la description par ailleurs dans ce numéro. Ci-dessous, le nouveau modèle sport à 3 vitesses et, à côté, détail de l'arrière, montrant la pédale commandant le frein arrière.



C'est le même guidon qui est monté sur les modèles sport ou tourisme, mais la position est différente dans les 2 cas.



le salon stand par stand



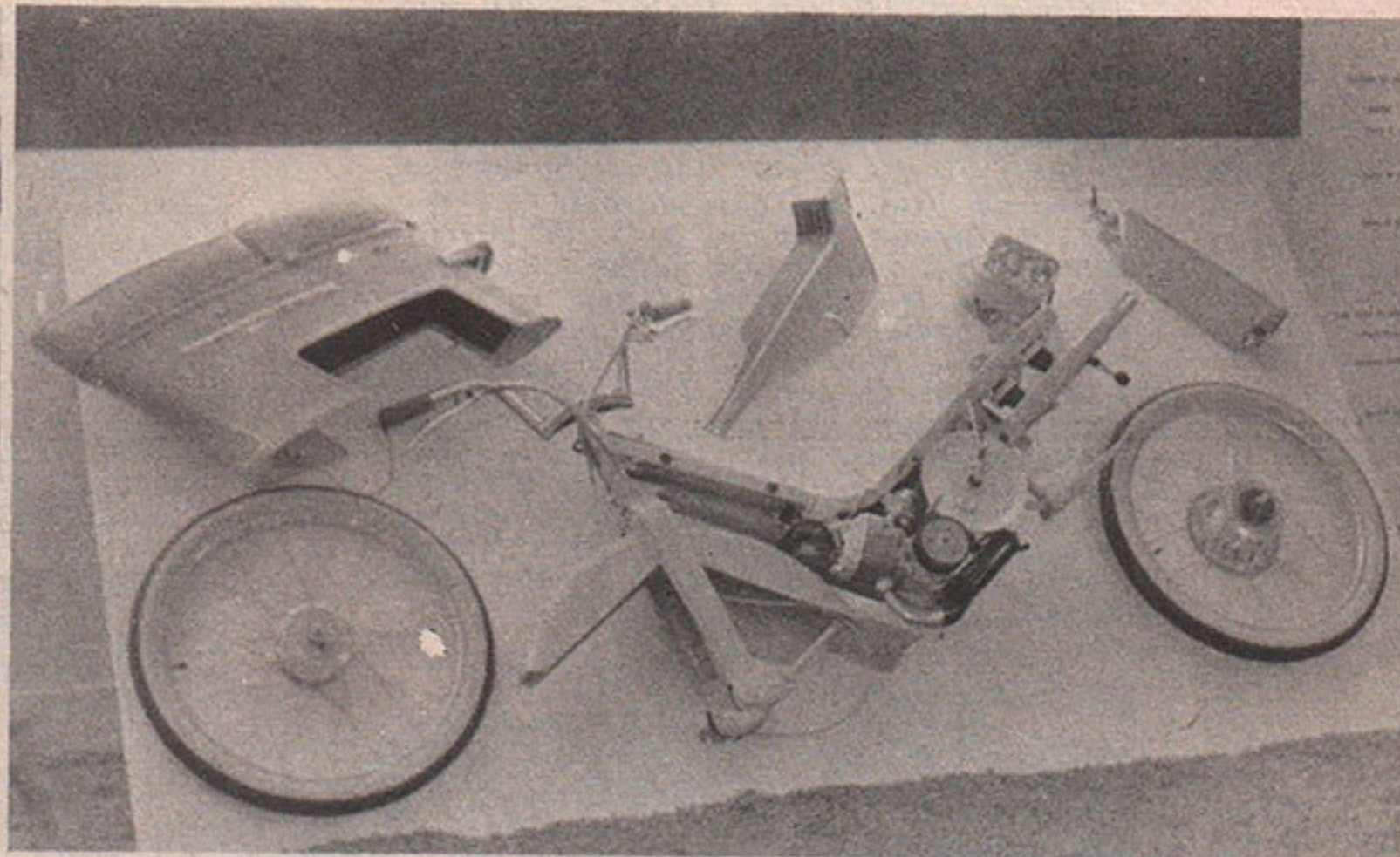
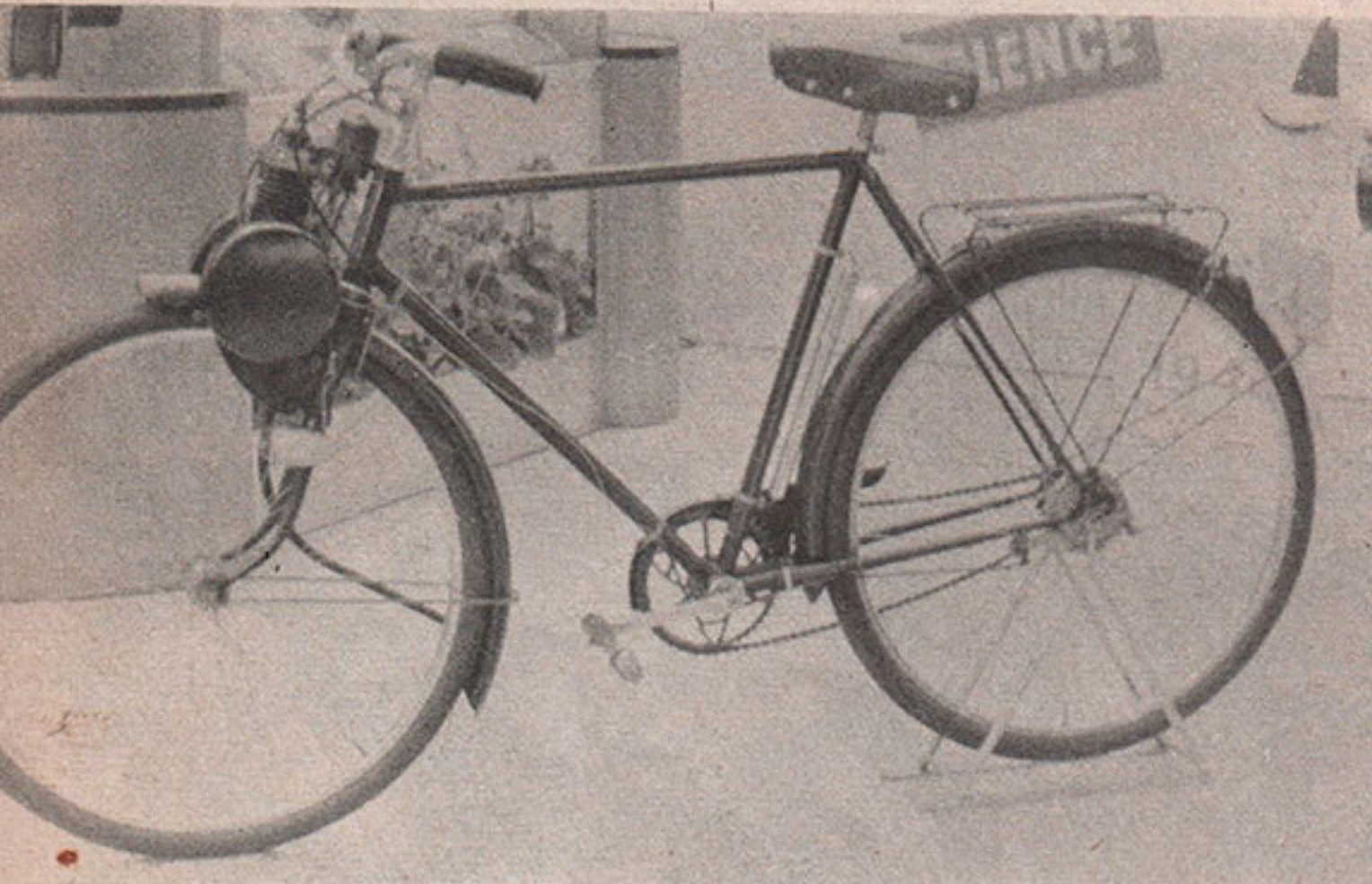
TERROT

Notre grand constructeur le plus sportif exposait en bonne place la 125 Tenor qui avait permis à Serre, le premier dimanche du Salon de remporter à Montlhéry la catégorie 125 Sport.

Parmi les cyclomoteurs, les 3 vitesses tourisme ou sport identiques à ceux de chez Peugeot font leur apparition.

Plusieurs tableaux permettaient tout à loisir d'apprécier la construction des « Skipper » déjà bien connus (voir notre n° 56), cyclo-scooter aux caractéristiques bien particulières.

Le Skipper avait la vedette sur le stand Terrot. Le voici, en haut, trônant dans la verdure et, en bas, décomposé en ses différents éléments constitutifs.

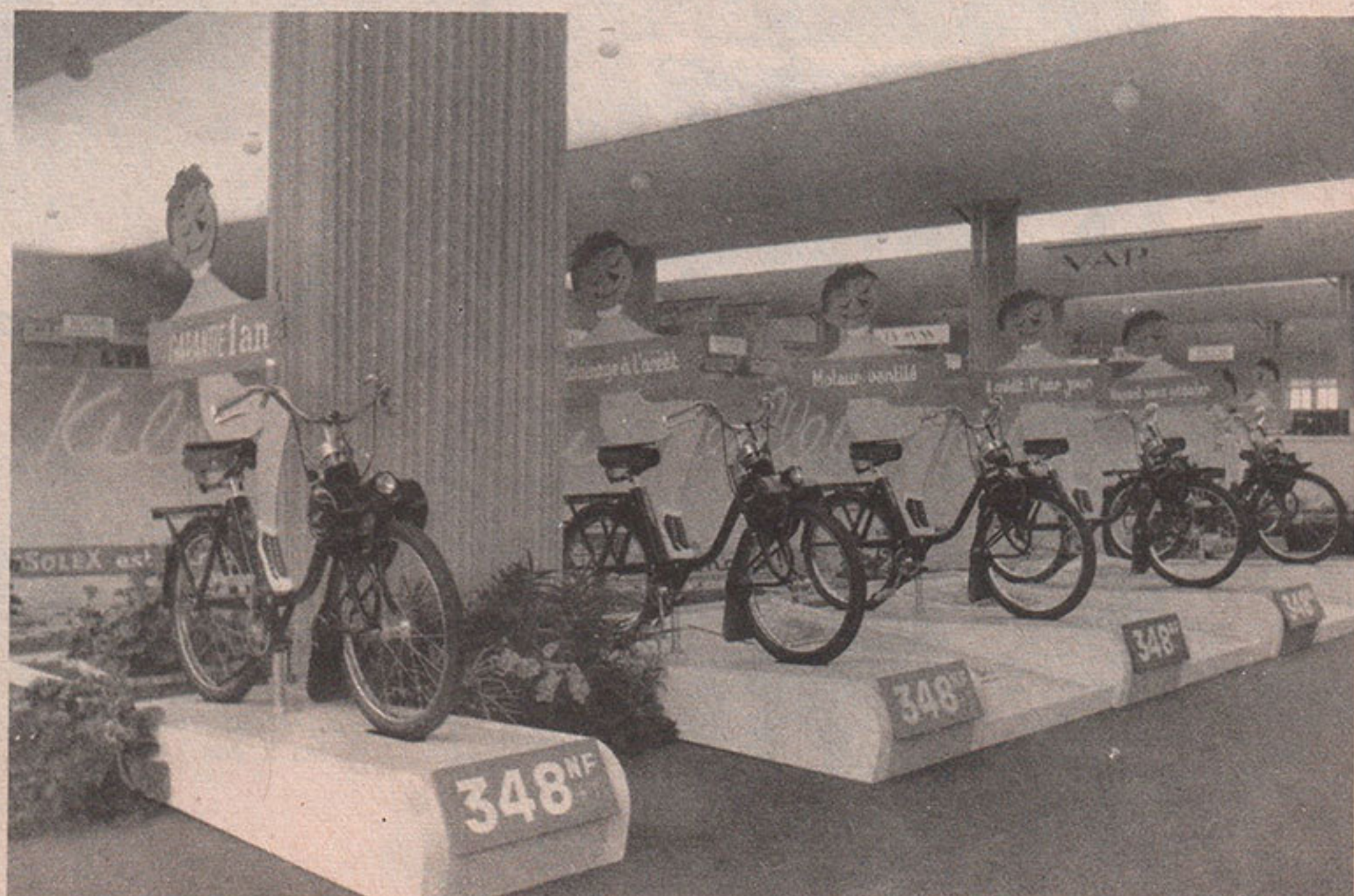


Stand toujours très sobre chez Vélosorex. On remarquait le prototype (ci-dessus) réalisé en 1941 et dont la construction en série na jamais été amorcée... et pour cause !...

VÉLOSOLEX

Chez notre deuxième producteur national de cyclomoteurs, il ne fallait pas s'attendre à l'apparition d'un modèle entièrement nouveau, puisque la politique de Vélosorex est de perfectionner sans cesse le modèle existant. Sur les modèles « 1.700 » présentés cette année, la seule nouveauté était le montage sur silent-bloc de la manette de commande des gaz et du décompresseur.

L'ancêtre de l'actuel Vélosorex, le prototype de 1941 était exposé et permettait de mesurer les progrès réalisés en vingt ans sur cette machine, continuellement améliorée sans que son prix de vente ait augmenté, qualité très appréciée des usagers !



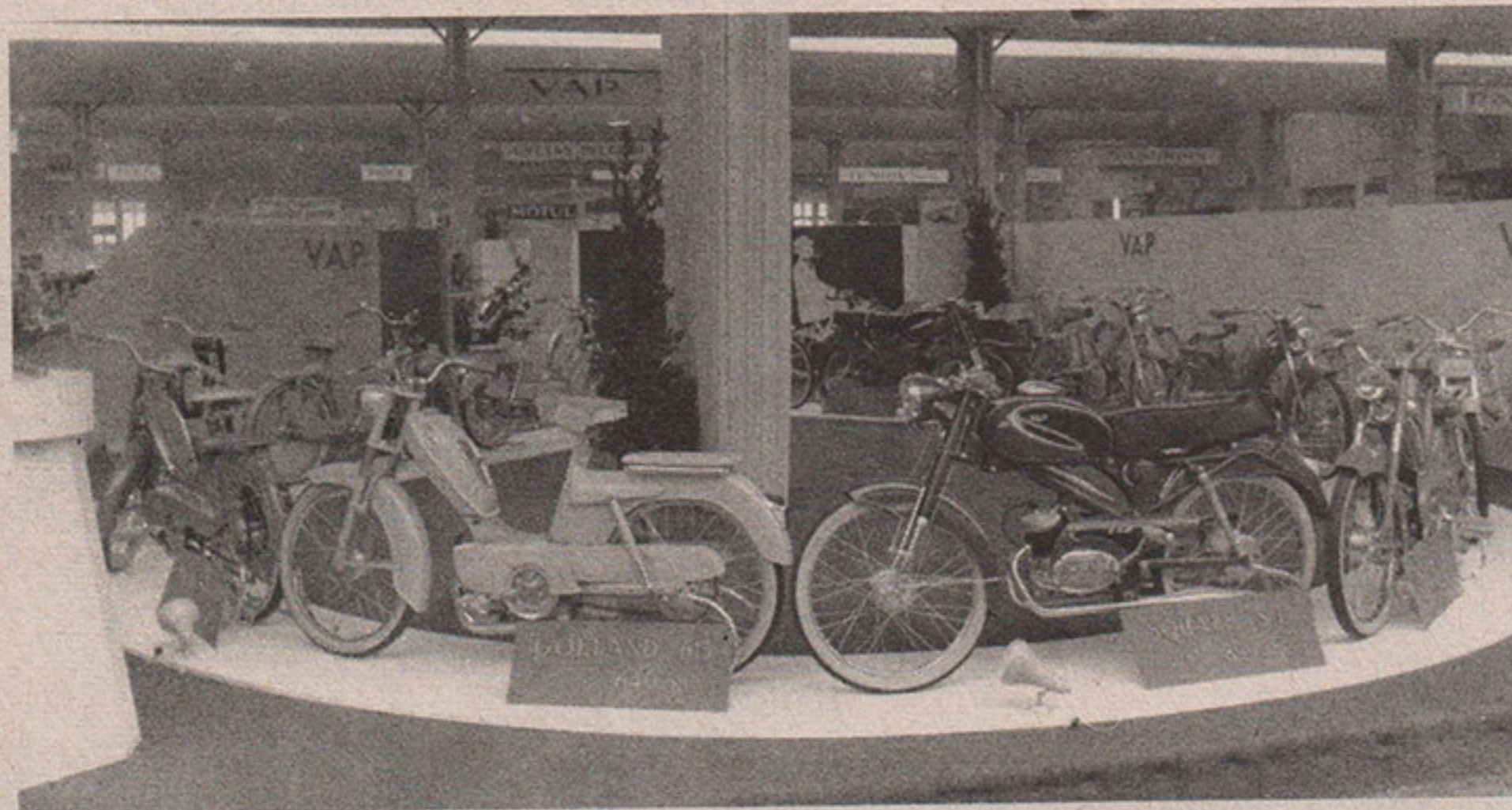
le salon stand par stand

VAP

Chez Vap, toute une nouvelle série de cyclomoteurs était présentée sur un vaste stand très agréablement décoré — et doté d'une charmante hôtesse.

Les modèles « Cormoran » et « Goéland », à cadre monotube sont montés avec moteur flottant, articulé sur silent-blocs, une butée réglable en caoutchouc permettant de conserver à la courroie une tension toujours convenable. Le « Cormoran » possède une fourche télescopique mais n'est pas suspendu à l'arrière alors que le « Goéland » possède une suspension arrière oscillante aux éléments très inclinés. Sur ces deux modèles, le réservoir (5,4 l.), placé à l'avant, est d'une forme moderne et comporte le coffre à outils. Les carénages du moteur et le carter de chaîne sont très personnels

Un stand aménagé avec beaucoup de goût permettait à Vap de mettre en valeur sa nouvelle gamme de production. Le Cormoran (ci-contre) est un bel exemple de cette production classique et robuste.



et s'harmonisent parfaitement avec le nouveau réservoir. La partie arrière du cadre, sur le « Goéland » comporte un carénage entre le tube de selle et le garde-boue.

Les « Mouette » et « Triton », à cadre-coque en tôle emboutie, continuent leur carrière sans grande modification, si ce n'est l'adoption d'un très vaste carénage de la roue arrière. Peu de modifications sur les « Sirène » et « Neptune », à cadre monotube, sans suspension arrière mais avec fourche télescopique sur le « Neptune ».

Inchangé, le Vélovap continue une carrière bien commencée et avec les modèles sport, « Dauphin » et « Squale », complète la gamme Vap parmi laquelle le « Squale » est le seul modèle monté avec le moteur Pi 2 à pédalier incorporé et 2 vitesses.

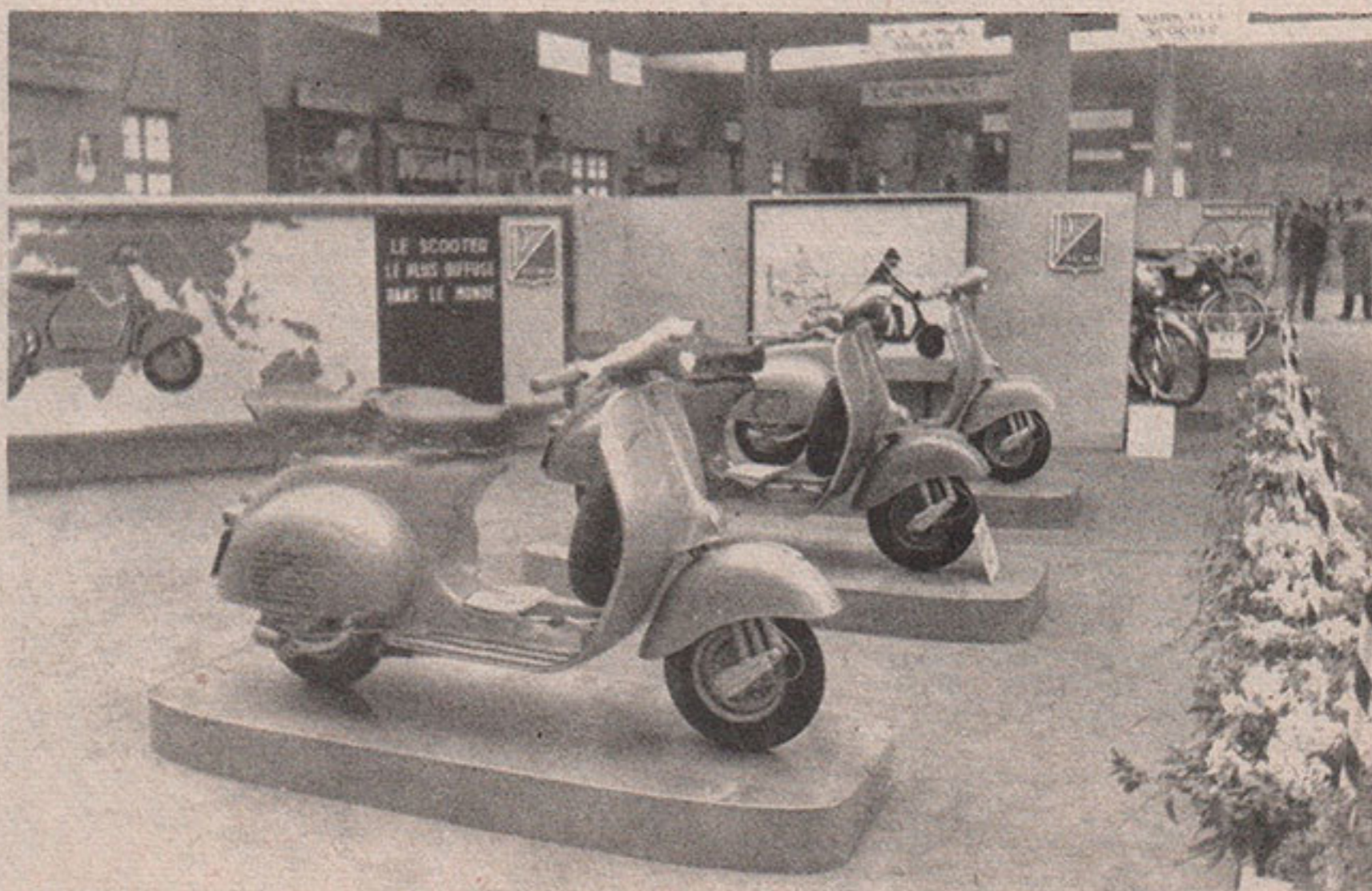
Le moteur Vap 57, sauf sur le « Dauphin » possède un tuyau d'échappement en forme de « haricot » ou de pot de détente s'élargissant jusqu'à atteindre le diamètre du silencieux.

VESPA

Les nouveaux Vespa 150 cc. à distributeur rotatif sont dès maintenant en vente sur le marché français. Il ne s'agit pas, à proprement parler, de nouveautés, ces modèles étant depuis longtemps déjà sortis des usines italiennes. En plus des habituels 125 et 150 cc. 3 vitesses nous trouvons le 150 G.S. 4 vitesses, 8 CV, à roues de 10".

Le ressort de la suspension avant est conique, assurant une plus grande progressivité. Les acheteurs ont le choix entre 5 coloris différents (3 pour les 125, 2 pour les 150).

Malgré l'absence de réelles nouveautés, le stand Vespa, très vaste et très bien décoré, était parcouru avec intérêt par les visiteurs.



le salon stand par stand

VIVI

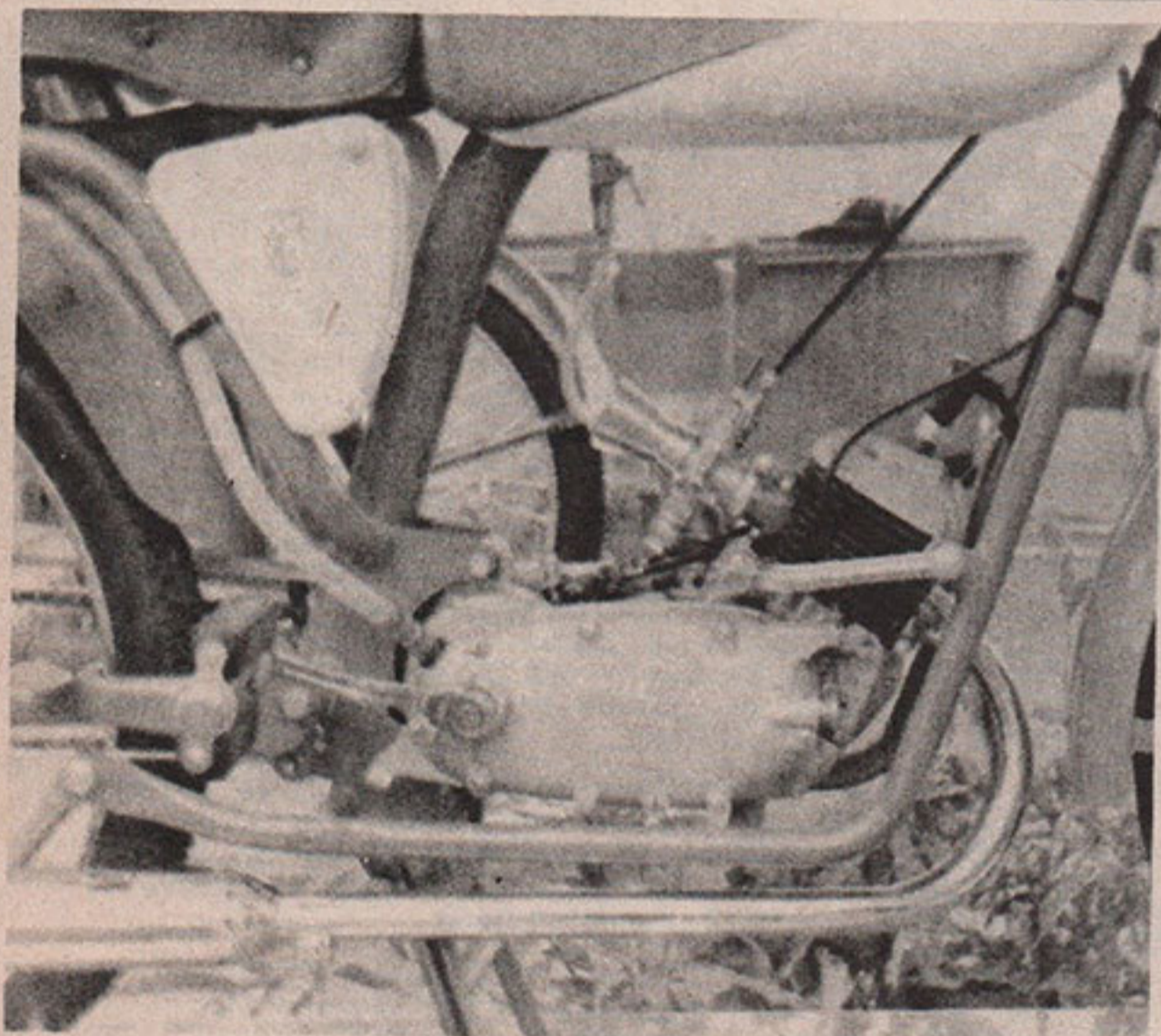
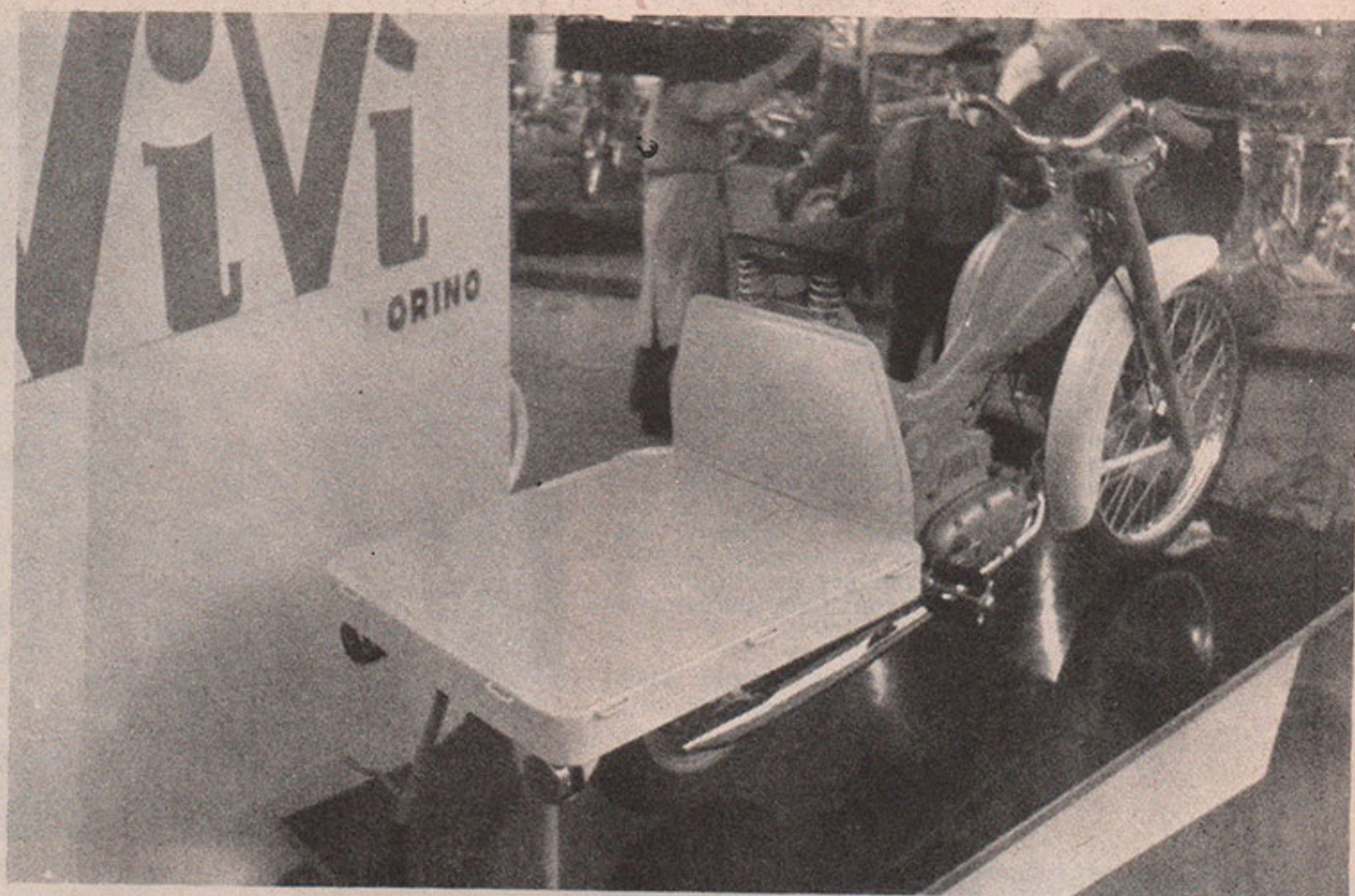
Trois nouveautés attendaient les fidèles de la marque : deux modèles « Sport » et un utilitaire.

Les « Super-Sport Veloce » et « Monza Veloce » possèdent le moteur Victoria « Sprint » 3 vitesses, avec carburateur Dell'Orto de 18 mm et reniflard dans le dernier cas.

Pour le « SS Veloce », le cadre est resté la coque en tôle emboutie bien connue alors que pour le « Monza Veloce », il s'agit d'un cadre double berceau tubulaire.

Ces deux Sport sont équipés de réservoirs « anatomiques », de guidons à braccets, d'éléments de suspension arrière avec ressorts apparents, de selles doubles à dossier, etc... La fourche télescopique commune à ces modèles est munie d'amortisseurs oléomécaniques.

Le modèle utilitaire est de conception réellement originale. Il est en effet constitué par une partie avant en tôle emboutie de cyclo utilitaire, avec fourche télescopique, et par une partie arrière très spéciale : une roue de scooter remplace la roue habituelle, ce qui a permis de disposer au-dessus de cette roue un vaste plateau qui peut recevoir une charge de 80 kg. Cet utilitaire est livré en version 2 ou 3 vitesses.



Si les « Super-Sport Veloce » et « Monza Veloce » étaient les nouveautés les plus attendues sur le stand de Riviera-Motors, ce petit cyclo utilitaire à large plateau arrière était aussi très remarqué. Cicontre, le moteur Victoria qui équipe le VIVI Monza.

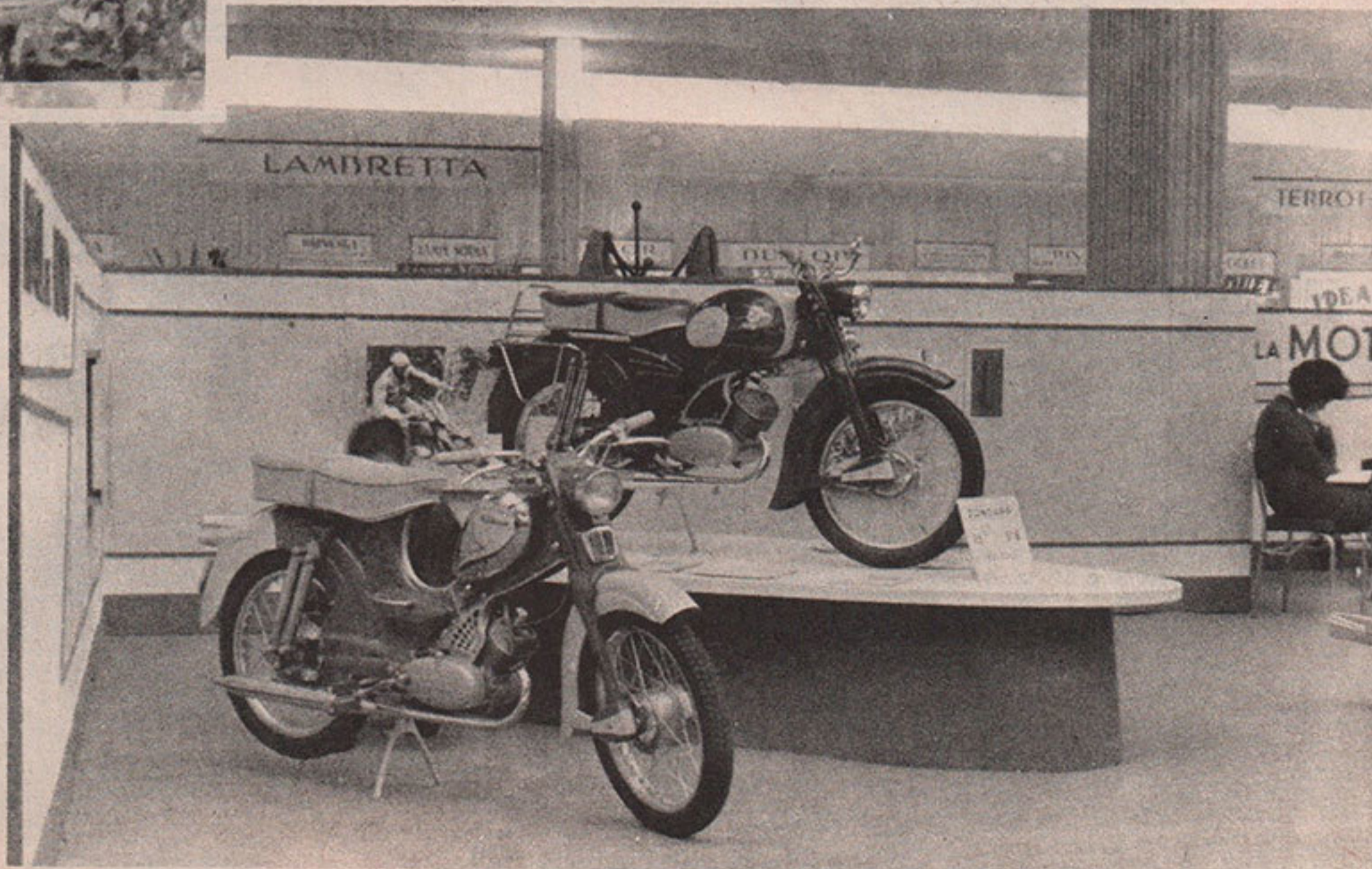
Vue générale du stand Zündapp, où les différentes K.S. retenaient l'attention de nombreux visiteurs jeunes.

ZÜNDAPP

Nous pouvons voir sur le stand du Hall de la Moto, importateur Zündapp, en plus des Combinette 2,6 CV, 2 vitesses, des Super-Combinette 3,6 CV, 3 vitesses avec ou sans turbine de refroidissement, avec ou sans réservoir « sport » de 12,5 l., les KS 50 et KS 75 déjà vus à Francfort au mois de septembre.

Rappelons que ces KS sont des « Mopkick », c'est-à-dire des 50 cc. dépourvus de pédales et possédant kick, sélecteur et, bien sûr, des repose-pieds. Puissance annoncée pour le 50 cc. : 4,2 CV ; pour le 75 cc. : 5,6 CV. Pour les deux cylindrées, boîte à 4 rapports.

Un side Steib était également sur le stand, rappelant que le Hall de la Moto importe aussi les productions de cette marque.



VARIÉTÉS

IMPORT-EXPORT ALLEMAND POUR LE CYCLO-MOTEUR DURANT LE 1^{er} SEMESTRE 1960

POURQUOI DONC ?

L'AUTOMOBILE Club Médical de France, sous la présidence du Docteur André Soubiran, a tenu dernièrement à Paris ses « Assises nationales sur les accidents de la route ». Placées sous les patronages de MM. les ministres de l'Intérieur, des T.T.T., de l'Education Nationale, de la Santé Publique, etc..., ces assises avaient pour but « d'étudier les moyens de prévention et de secours aux accidentés de la route en rassemblant autour du Corps médical tous les spécialistes intéressés par ce fléau des temps moderne ». Ces buts sont tout à fait louables et, dans le communiqué remis à la Presse à l'issue de ces assises, nous relevons bon nombre de suggestions intéressantes : réalisation urgente de la signalisation routière des postes d'alerte; création sur le plan national - et peut-être européen - d'un numéro d'appel unique, d'une part pour le Centre chirurgical, d'autre part pour la gendarmerie et les services de police, etc... Tout ceci est parfait. Mais le 4^e alinéa de ce communiqué devait nous laisser perplexes. Voici ce texte :

« 4^e. — Le problème des accidents des « deux roues » a été particulièrement étudié. A ce propos, il est souhaitable de demander :

a) protection catadioptrique augmentée ;

b) contrôle systématique de sécurité des « deux roues » dans les usines et les entreprises pendant les heures de travail ;

c) suppression de la selle double pour le cyclomoteur ou interdiction d'utiliser l'engin par deux personnes ;

d) augmentation du nombre des pistes cyclables. »

Si, de ces quatre souhaits, trois nous semblent raisonnables (et, encore, le 2^e point demanderait à être discuté), il en est un que nous estimons vraiment stupide : « suppression de la selle double pour le cyclomoteur ou interdiction d'utiliser l'engin par deux personnes ». Pourquoi donc l'A.C. Médical de France formule-t-il ce vœu bizarre ? Pour notre part, nous avouons n'y rien comprendre. Peut-être parce que nous roulons journellement en cyclomoteur ou en moto, que nous sommes constamment en contact avec des usagers du deux-roues et que nous estimons ainsi connaître mieux ces problèmes que d'éminents médecins réunis en des « Assises Nationales » ? Peut-être... En tout cas, si un membre de l'A.C. Médical de France peut nous expliquer pourquoi ce souhait a été formulé, nous nous ferons un plaisir d'en informer nos lecteurs.

C.C.

LES chiffres que nous publions sont relatifs aux cyclomoteurs. Ils montrent, par rapport au 1^{er} se-

mestre 1959, un accroissement des échanges ainsi que la place de plus en plus importante prise par la France dans les importations allemandes.

EXPORTATIONS

Pays	1er semestre 1960	1er semestre 1959	Accroissement ou recul
Total	76.516	66.103	+ 15,8 %
Vers l'Angleterre	13.528 (17,7 %)	13.107 (19,8 %)	+ 3,2 %
Vers la Hollande	12.601 (16,5 %)	9.596 (14,5 %)	+ 31,4 %
Vers la Suisse	8.746 (11,4 %)	7.807 (11,8 %)	+ 12,0 %
Vers la Finlande	7.373 (9,6 %)	8.443 (12,8 %)	- 12,7 %
Vers la Belgique	5.373 (7,0 %)	5.323 (8,1 %)	+ 1,0 %
Vers la Suède	4.555 (6,0 %)	5.287 (8,0 %)	- 13,8 %
Divers	24.340 (31,8 %)	16.544 (25,0 %)	+ 47,1 %

Ce tableau nous montre :

- une augmentation de 15,8 % des exportations ;
- une très importante augmentation des exportations vers la Hollande (31,4 %) et la Suisse (12 %) ;
- un très notable recul des exportations vers la Suède (13,8 %) et la Finlande (12,7 %) ;

- la place de choix que jouent, pour le marché allemand, l'Angleterre (dont la production de cyclomoteurs est très faible) et la Hollande : ces deux pays, ensemble, absorbent plus du tiers des exportations allemandes ;
- la place de plus en plus importante prise par les « petits » importateurs, notés dans la rubrique « divers ».

IMPORTATIONS

	1er semestre 1960	1er semestre 1959	Accroissement ou recul
Total	7.884	4.647	+ 69,7 %
de France	4.564 (38,0 %)	1.402 (30,2 %)	+ 225,5 %
d'Italie	1.799 (22,8 %)	603 (13,0 %)	+ 198,3 %
d'Autriche	1.513 (19,2 %)	2.572 (55,3 %)	- 41,1 %
Divers	8	70 (1,5 %)	

Il apparaît :

- un accroissement de 70 % des importations allemandes en raison de l'ouverture du Marché Commun. Mais celles-ci ne représentent que le 1/10^e des machines exportées ;
- la place prise par la France grâce à ses cyclomoteurs utilitaires. La France est ainsi devenue, et de très loin (près de 60 %), le principal fournisseur des importations allemandes, après avoir multiplié

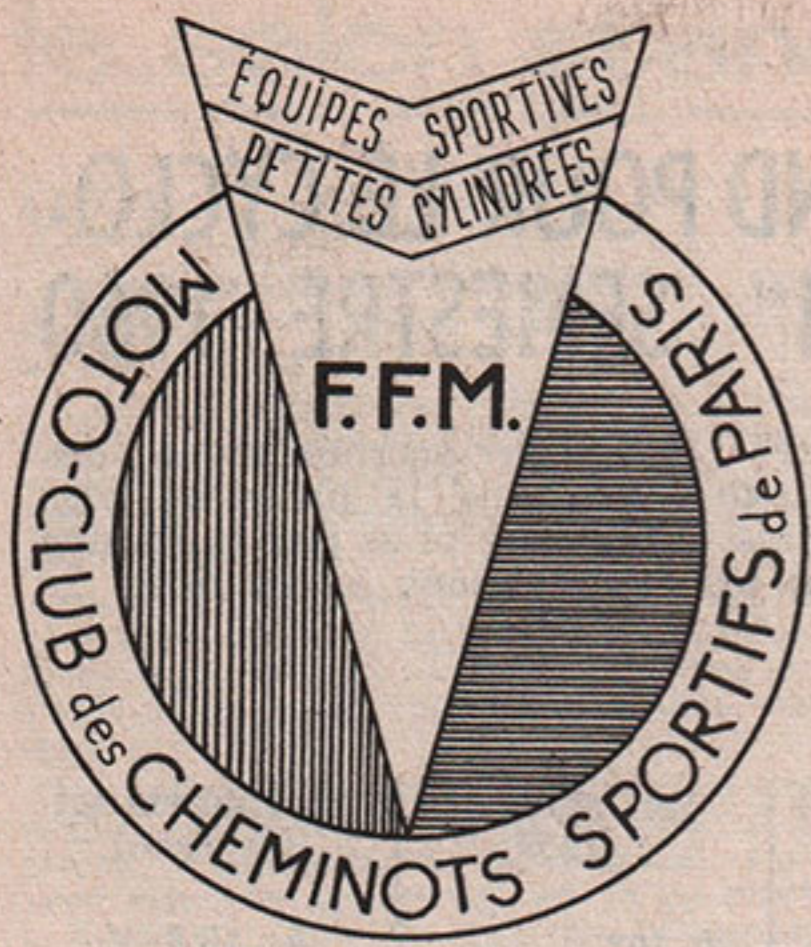
par 3 le nombre de machines exportées Outre-Rhin d'une année sur l'autre ;

- l'Italie remonte de la 3^e à la 2^e place, ayant également multiplié par 3 ses exportations vers l'Allemagne ;
- très important recul de l'Autriche qui ne vient plus qu'au 3^e rang ;
- pratiquement, seuls les 3 pays cités livrent l'Allemagne en cyclomoteurs.

ANDRÉ GUENIX N'EST PLUS

AU cours du Congrès d'Automne de la F.I.M. qui s'est récemment tenu à Paris, M. André Guenix est mort subitement sans que rien ne puisse être tenté pour le sauver. Avec André Guenix disparaît un dirigeant actif et dévoué que tous les motocyclistes regretteront. Il était Vice-Président du Moto-Club du Nord de la France et il s'intéressait tout particulièrement au développement des petites cylindrées puisqu'il était aussi Président de la Commission des Petites Cylindrées de la F.F.M.

La rédaction de SCOOTER ET CYCLOMOTO adresse, à sa famille et à ses amis, ses condoléances et celles de ses lecteurs.



APPEL AUX JEUNES

Le Moto-Club des Cheminots Sportifs de Paris (ex-Cyclomoto-Vélocyclomoto-Club des Cheminots) s'intéresse depuis 1951 à tout ce qui touche de près ou de loin, au sport et au tourisme en catégorie 50 cc. Il a déjà organisé bien des raids, des rallyes, des tentatives d'endurance. Bien des succès sont venus couronner ses efforts.

De nombreuses entreprises sportives ou touristiques ont été menées à bien par les dirigeants de ce club.

Jamais le club n'a perdu le contact avec les activités de la catégorie cyclomoteur et cela, malgré les difficultés rencontrées ces dernières années : Il reste le seul club des petites cylindrées. A cause de cette spécialisation, il est normal qu'il prenne l'initiative de lancer non seulement un « Appel aux jeunes » mais aussi un « Mouvement pour les jeunes ».

Nous espérons être compris par les dirigeants de la F.F.M. et aussi encouragés par eux.

Qu'est-ce que ce « mouvement ».. cet « appel » ?

Que de fois avons-nous entendu autour de nous ce reproche : « on ne fait rien pour les jeunes ». Et dans le domaine du 50 cc plus que partout ailleurs.

Notre réaction a été immédiate.

Tout d'abord, nous avons questionné des champions tels que Georges Monneret, J.-A. Couturier, l'inter crossmann et trialiste J. Charrier et le technicien Georges Bernard.

De ces consultations, il résulte que nous pouvons compter sur d'excellents moniteurs, tous prêts à rendre service aux jeunes. Prêts à faciliter la tâche à ces nouveaux venus désireux de se lancer à la conquête de lauriers et à assurer la relève. Personnellement, en ce qui concerne la randonnée, les raids et les rallyes, je suis tout disposé à assurer les mêmes services.

Ainsi donc rassurés sur ce point, nous avons lancé notre action à l'occasion du 47^e Salon de la Porte de Versailles.

Cinq stands assurèrent le service de renseignements et prirent les adhésions.

Trente-deux inscriptions purent être retenues. Nous n'avons pu conserver celles venant de Province (nous laissons cette action à la charge des moto-clubs régionaux) ni celles de candidats trop jeunes. Nous verrons pour ces derniers par la suite. Notre désir n'est point de compter sur un groupe trop important ; mais de sélectionner les candidats à l'entrée et ensuite suivant leur valeur.

A cette fin et également pour permettre d'agir le plus rapidement possible, nous n'admettons que les jeunes aspirants à partir de 16 ans minimum et en possession d'une machine de série sport, quelles que soient sa marque et son origine.

Nous rassemblons nos élèves en équipes suivant :

- 1° la marque du véhicule ;
- 2° la spécialité retenue ;
- 3° la qualité reconnue au pilote.

Les cours auront lieu d'abord en salle avec explications au tableau sur la façon de piloter en course.

Des cours de dépannage rapides seront organisés sur le plan théorique et pratique ; des renseignements utiles

seront donnés. Il sera ensuite procédé à des répétitions réelles sur le terrain. Des essais et des entraînements auront lieu le dimanche matin. Le club possède des terrains et connaît des emplacements propices à ces expériences.

A partir de ce travail, qui sera noté en conséquence suivant la valeur du pilote, il sera fait un classement mensuel.

Les cinq premiers de chaque classement passeront dans la catégorie supérieure qui les formera rapidement pour accéder à « l'Equipe sportive 50 cc ».

L'admission à « l'Equipe sportive » comprend la licence sportive F.F.M. et l'autorisation de courir sous les couleurs bleu-rouge et or du club. Dès lors l'aspirant sera devenu coureur motocycliste.

On nous a posé la question suivante au Salon : « Ces cours intéressent-ils les jeunes cyclomoteuristes des autres moto-clubs ? ». Notre club étant essentiellement *petite cylindrée* et comptant sur cette action pour renforcer son effectif, ne peut admettre d'autres élèves que ceux possédant la carte M.C.-C.S.P. Toutefois, si un autre Moto-Club a la possibilité d'aider notre action par un moyen utile à sa bonne marche, une exception sera faite pour ses membres.

Le bureau du M.C.-C.S.P. vient de créer un titre intérieur au club et destiné à mettre en valeur la combativité des membres de « l'Equipe sportive 50 cc ». Des prix seront attribués aux dix premiers. Une première attribution vient d'être faite après le gymkhana de Créteil.

Un macaron spécial et moderne vient d'être créé pour les Equipes Sportives des Petites Cylindrées.

Allons les jeunes qui possédez des machines de sport 50 cc..., qu'attendez-vous pour écrire au secrétariat du club : M.C.-C.S.P., Equipes Sportives 50 cc, 120, rue de la Tombe-Issoire, Paris-14^e.

H. LACOSTE.

SIGNALONS aux jeunes qui sont intéressés par cette initiative, que la cotisation est fixée à 12 NF. pour la première année et qu'au nombre des avantages compris dans cette cotisation, figure un abonnement d'un an à SCOOTER ET CYCLOMOTO. Notre revue accordera une large place dans ses colonnes aux activités de cette originale « école de pilotage ».

Enfin, rappelons que pour plus amples renseignements il convient de s'adresser au Secrétariat du Club : 121, rue de la Tombe-Issoire, Paris 14^e.



**CYCLOMOTEURS
TOURISME ET SPORT**
2 et 3 vitesses

MOTOCYCLETTES
175 et 250 cc.

IMPORTATEUR EXCLUSIF :

C.E.I.D.A. S.A. 18, rue de Paradis
PARIS X^e - TAI. 58-50

LES CHANGEMENTS DE VITESSE AUTOMATIQUES

SUR LES ENGIN A DEUX ROUES

2 - Les dispositifs à poulies extensibles

Parmi les dispositifs à poulies extensibles et courroie dont nous allons maintenant parler, il faut citer une 350 latérale équipée d'un variateur Salisbury. Le dispositif couvert par le brevet Salisbury est assez complexe dans sa réalisation, bien que son principe repose sur la variation de diamètre en sens inverse de deux poulies extensibles ; un embrayage lié à la poulie motrice est commandé en fonction de la vitesse du moteur ; le changement de vitesse est actionné par des

NOUS continuons ici la publication de l'étude, commencée dans notre précédent numéro, de M. Aymard (publiée dans la S.L.A.) sur les changements automatiques de vitesses.

Dans ce numéro, nous abordons l'examen des variateurs automatiques à poulies extensibles, complétant l'analyse de M. Aymard par l'étude des variateurs DAF et Peugeot.

billes centrifuges placées dans la poulie réceptrice.

Il y eut également une Motosacoche à courroie et poulie extensible présentée après la guerre au Salon de Genève.

Nous allons parler maintenant des deux réalisations à courroie qui ont une grande diffusion : la Mobylette « Mobyatic » et le scooter DKW, actuellement construit en France par Manurhin.

* LE VARIATEUR MANURHIN

Ce variateur continu de vitesse a été monté par DKW en Allemagne sur un scooter en 1954 et la licence de ce scooter a été acquise en France par la Société Manurhin à Mulhouse qui le construit en série depuis. Les brevets relatifs à ce dispositif ont été pris en 1953, par l'Ingénieur Uher.

Le moteur est un 75 cc 2 temps qui donne 3 CV à 5.000 t. La transmis-

sion primaire est assurée par deux poulies extensibles et courroie trapézoïdale, la transmission secondaire par chaîne.

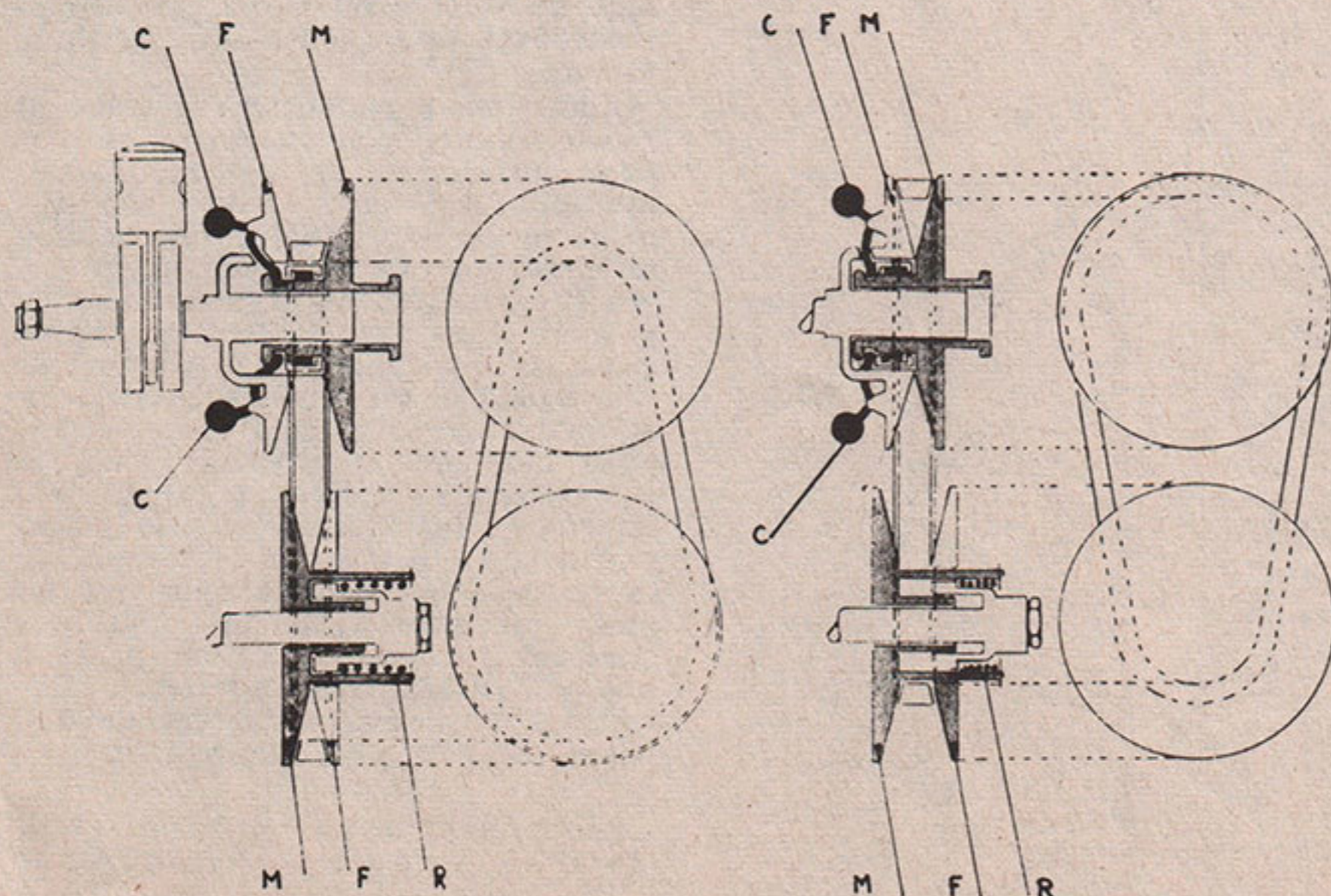
La figure jointe représente deux coupes du variateur DKW, à gauche dans la position petite vitesse (en fait, c'est la même position débrayée) et, à droite, dans la position grande vitesse.

Ce variateur est constitué par deux poulies extensibles à entr'axes constant. Des deux flasques de la poulie motrice calée sur le vilebrequin, l'un F est fixe, l'autre M est mobile axialement, et glisse sur des cannelures du vilebrequin. Le flasque fixe porte trois masselottes qui s'articulent autour de 3 axes perpendiculaires au plan de la figure, axes autour desquels s'enroulent trois ressorts du type pince à linge qui aident au déplacement vers l'extérieur des masses C. Une extrémité du ressort est solidaire de la masse centrifugée, l'autre extrémité s'appuie sur le flasque F. L'extrémité du levier coudé C s'engage dans une gorge solidaire du flasque mobile. Sur la figure, l'ensemble masselotte-ressort est symbolisé par un simple levier coudé.

Au repos, les ressorts tendent à rapprocher les flasques de la poulie motrice et le ressort R de la poulie réceptrice tend également à rapprocher l'un de l'autre les flasques de cette poulie. L'action du ressort R est prépondérante, si bien qu'au repos la courroie a bien la position représentée sur la figure de gauche. La courroie trapézoïdale au fond de la poulie motrice repose sur un roulement à rouleaux. Le conducteur a à sa disposition un levier de débrayage qui, par l'intermédiaire d'une fourchette non représentée ici, mais s'engageant dans la gorge de droite de la demi-poulie M, maintient les flasques écartés, si bien que l'action d'appel des masses centrifuges C se trouve ainsi compensée. On peut donc faire tourner dans cette position le moteur à n'importe quelle vitesse, ce qui n'est cependant pas recommandé par le constructeur.

Dès que le conducteur libère son embrayage le flasque M se rapproche du flasque F de la poulie motrice, et la courroie, qui est une courroie trapézoïdale crantée très souple se trouve entraînée par les flasques.

Au fur et à mesure que la vitesse de rotation augmente, les flasques de la poulie motrice se rapprochent. La courroie étant de longueur constante,



les flasques de la poulie réceptrice s'écartent, contrariés par l'action du ressort R, et la position de vitesse maxima est celle représentée par le schéma de droite.

Vous remarquerez que le diamètre des deux poulies est sensiblement du même ordre, si bien qu'en grande vitesse, le premier étage est multiplicateur. Il est donc nécessaire, au deuxième étage, d'avoir une grande démultiplication. Elle est égale à 12,6.

La démultiplication totale varie de 24,4 à 8,33. Le rapport des démultiplications extrêmes est donc de 2,93.



Entre temps, Manurhin a doté son scooter d'un embrayage automatique

et l'ensemble embrayage-variateur prend maintenant le nom de « Bel-tomatic ».

En inversant le sens de travail des petits ressorts de masselottes (ces ressorts travaillent maintenant à l'opposé de la force centrifuge), l'embrayage se fait de lui-même, automatiquement, les joues de la poulie côté sortie moteur ne se rejoignant que pour un certain régime du moteur (1.000 t/m environ).

Ainsi le levier d'embrayage a disparu du guidon. Mais, à la place, apparaît un petit contacteur électrique. Ce dernier possède 3 positions. En position marche, rien de spécial : tout fonctionne normalement. La position

arrêt consiste en une mise à la masse qui arrête immédiatement le moteur. Mais le contacteur ne reste jamais sur cette dernière position, il revient de lui-même à la position « sécurité ». Ici, le moteur peut tourner au ralenti; mais lorsque, fortuitement, on l'accélère, la force centrifuge a pour effet de déplacer la joue mobile de la poulie-moteur. Et, pour un certain déplacement de celle-ci, il s'établit un contact électrique ayant pour effet d'arrêter le moteur par mise à la masse : une véritable position « sécurité ».



* LE VARIATEUR DE VITESSES MOBYLETTE, TYPE MOBYMATIC

La Mobymatic 50 cm³ 2 temps fut présentée pour la première fois par Motobécane au Salon de Paris en octobre 1954.

La disposition du groupe est représentée par la figure jointe.

Sur la coupe de la poulie extensible, on voit que seule la joue côté embrayage (embrayage automatique double « Dimoby », fonction de la vitesse de la machine et du régime de rotation du moteur) est mobile, glissant sur une collerette solidaire de la joue fixe.

Quatre billes de fort diamètre, guidées par une cage mobile en nylon munie d'alvéoles et formant une cage conique, viennent, sous l'action de la force centrifuge, exercer leur pression, extérieurement, sur la joue mobile de la poulie P₁. La poulie réceptrice, P₂, est une poulie ordinaire à diamètre constant.

Quand le diamètre de P₁ varie, l'entr'axe des 2 poulies est obligé de varier également. Le moteur bascule

autour d'un axe A solidaire du cadre. Un compas d'articulation C, dont une des branches est solidaire du cadre, et l'autre du carter, guide le moteur dans son déplacement pendulaire. Un dispositif télescopique à ressort R tend à repousser le moteur vers l'avant, ce qui assure la tension de la courroie.

Au démarrage, et dès que le moteur est embrayé, ce dernier tourne à faible vitesse, et le ressort R, qui repousse le moteur vers l'avant, impose à la courroie de se trouver sur le plus faible diamètre de la poulie motrice. Le mouvement est donc démultiplié au maximum : on se trouve en 1^{re} vitesse. Dès que la vitesse du moteur augmente, les billes font pression sur la joue mobile de la poulie, faisant ainsi augmenter le diamètre de la courroie : la valeur de la démultiplication diminue, c'est-à-dire que pour un nombre donné de tours du moteur, la vitesse devient plus grande. Si on continue à rouler en plat, la courroie continue à « grimper » sur

un diamètre de plus en plus grand de la poulie motrice, et on arrive ainsi à la plus petite démultiplication, pour laquelle la vitesse de la machine est la plus élevée. Le rapport des démultiplications extrêmes est de 1,8.

Si on attaque une côte, la vitesse de la machine et la vitesse du moteur tendent à diminuer. Les billes centrifugées de la poulie motrice exercent une pression moins importante sur la joue mobile qui a alors tendance à s'écartier de la joue fixe, diminuant ainsi le diamètre d'enroulement de la courroie. En même temps, d'ailleurs, l'augmentation de tension de la courroie due à l'effort plus grand demandé à la machine tend également à faire pénétrer la courroie vers l'intérieur de la poulie extensible unique (poulie motrice), sur un diamètre d'enroulement plus petit. Donc, dès que l'on aborde une côte, il y a deux causes qui s'ajoutent pour faire passer la démultiplication à la valeur nécessitée par le pourcentage de la côte, si bien que le mécanisme répond de la manière la plus franche à toute modification des conditions de route.

Jusqu'ici sont intervenus les 2 paramètres « vitesse » et « couple ». Mais la volonté du pilote peut également intervenir dans une certaine mesure.

Admettons le conducteur se trouvant rouler sur le plat, poignée des gaz demi-ouverte, sur la « longue » démultiplication, et à allure relativement modérée. Cette démultiplication ne changera pas si le conducteur ouvre progressivement et doucement la poignée des gaz : c'est le régime « Croisière ». Mais, si le conducteur désire doubler un véhicule rapidement, et qu'il ouvre d'un seul coup sa poignée des gaz, manifestant ainsi sa volonté d'une accélération rapide, l'effort fourni instantanément par le moteur augmente aussitôt la tension de la courroie qui pénètre alors sur un plus petit diamètre de la poulie motrice, et la démultiplication passe à une « combinaison » inférieure, permettant ainsi au conducteur de disposer du maximum de reprise.



Entre temps, la réalisation du « Mobymatic » a été un peu modifiée : le

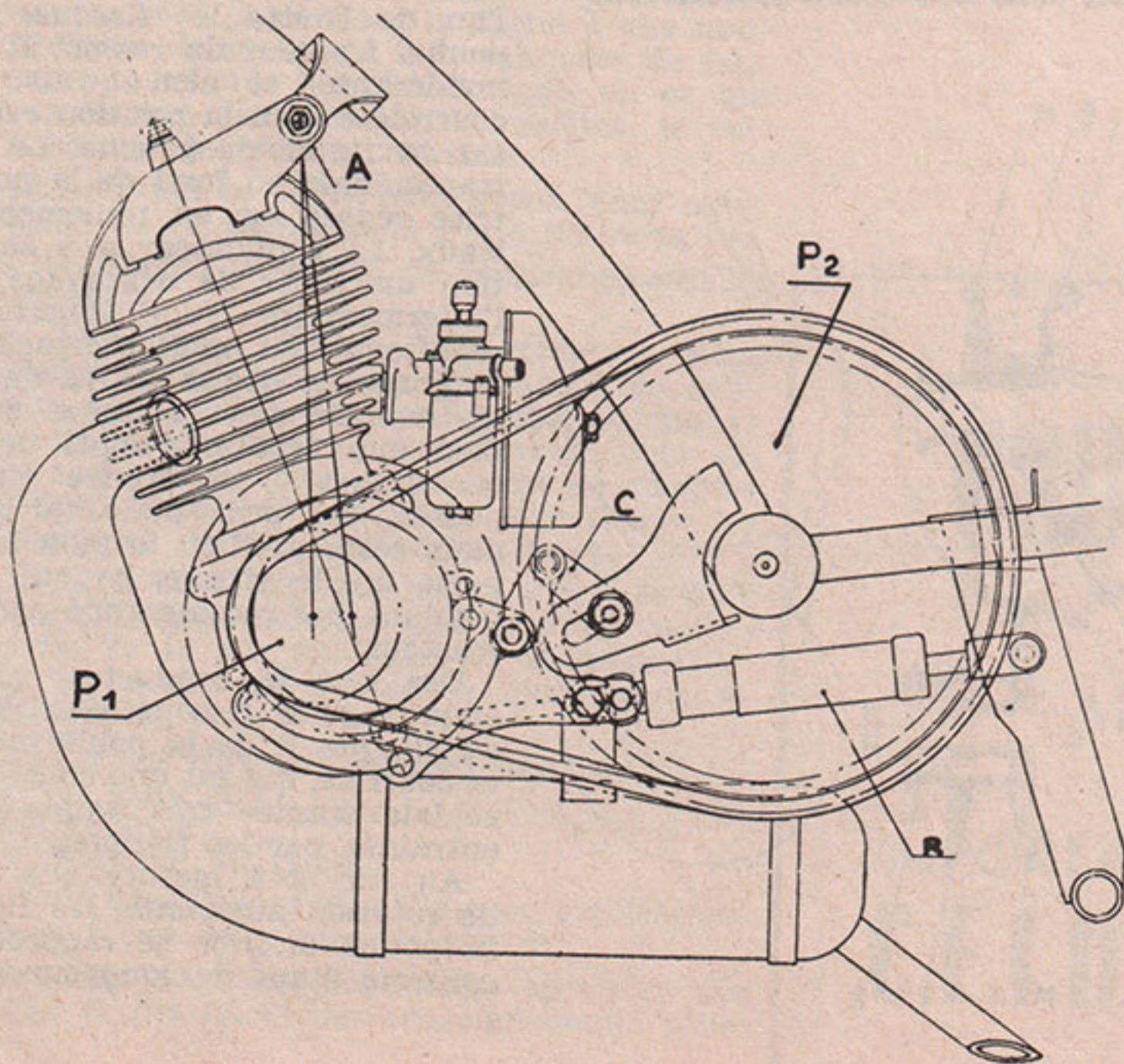
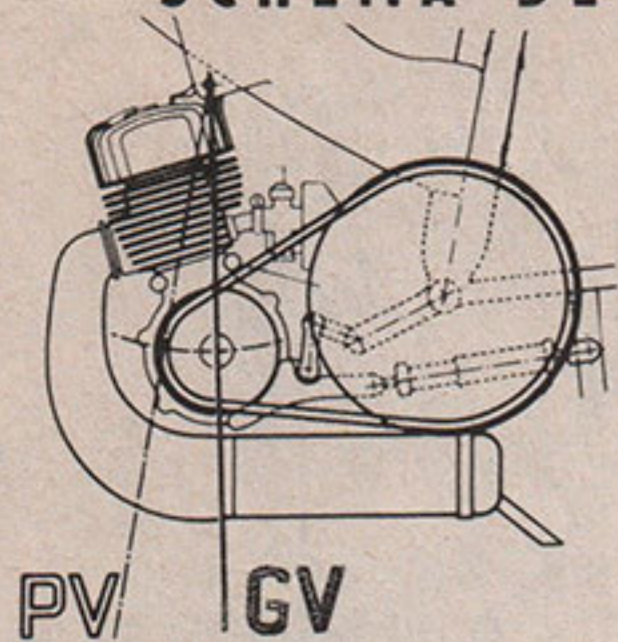
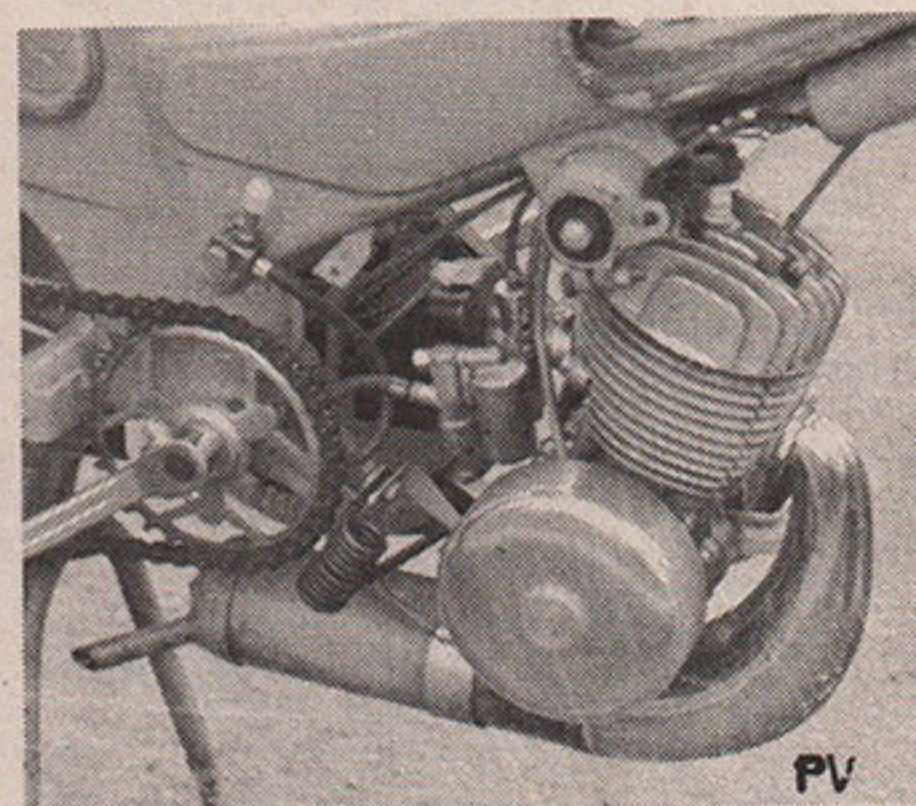
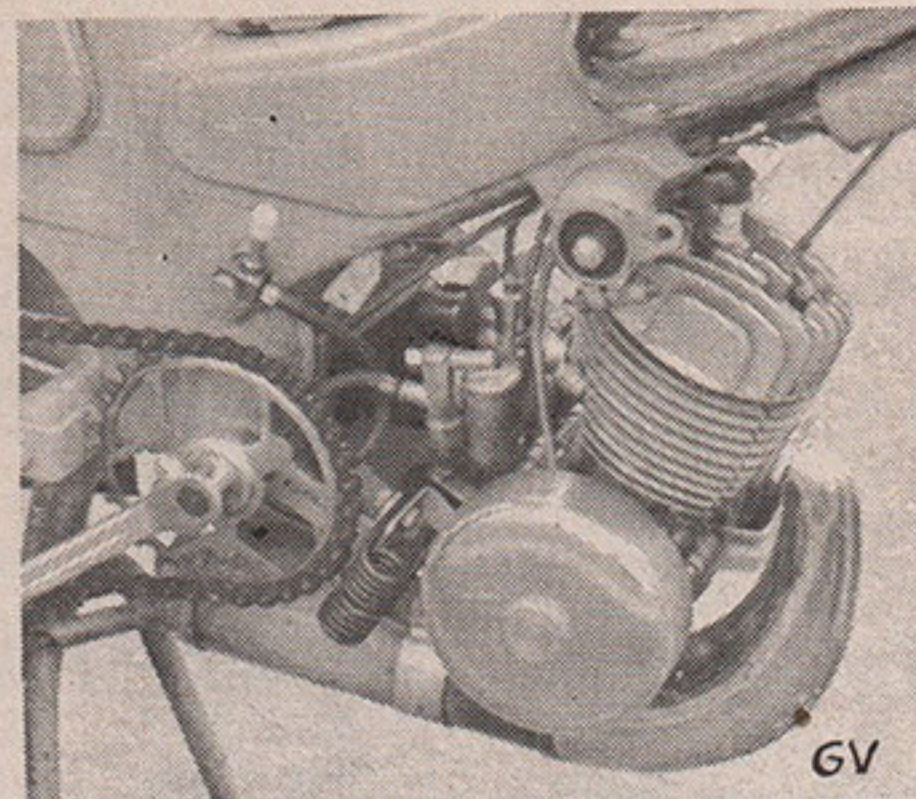
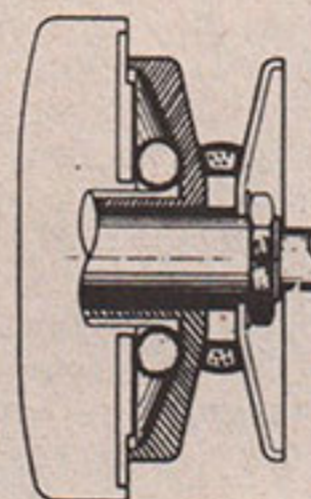
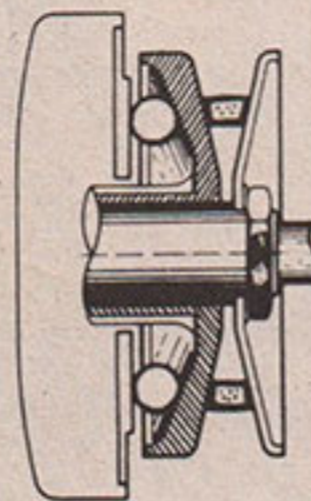
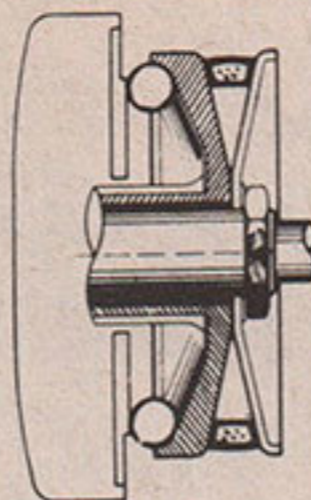


SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT

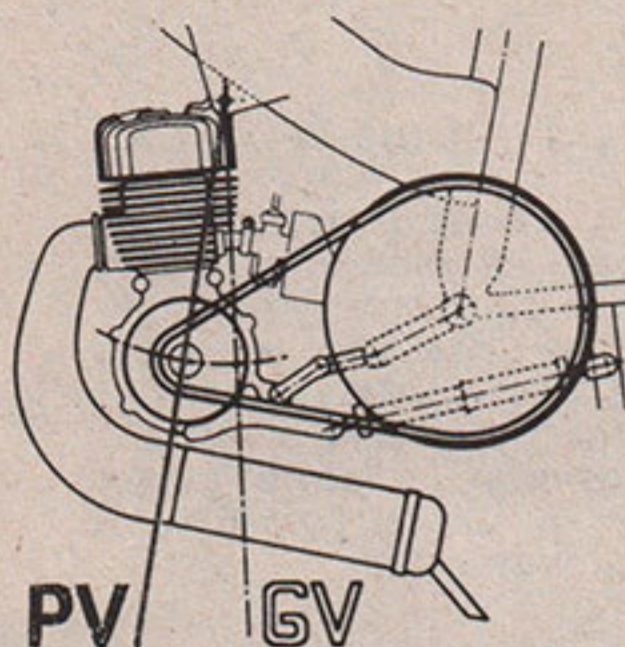


En position grande vitesse, les joues de la poulie motrice étant rapprochées, la courroie trapézoïdale tourne sur le plus grand diamètre de cette poulie :

C'est le régime - CROISIÈRE-ÉCONOMIE -



Entre petite et grande vitesses, le dispositif Mobymatic réalise une INFINITE de combinaisons intermédiaires, parmi lesquelles est sélectionnée automatiquement, pour chaque profil de route, la DEMULTIPLICATION la MEILLEURE, LA SEULE qui correspond EXACTEMENT à ce profil.



En position petite vitesse, les joues de la poulie motrice étant écartées au maximum, la courroie trapézoïdale tourne sur le plus petit diamètre de cette poulie :

C'est le régime - DEMARRAGE-COTE

compas « C » a été supprimé, alors que le ressort « R » sous cache téles-

copique a fait place à des ressorts en « pincette » qui assurent également le guidage.

* LE VARIATEUR DAF

Cette fois, il s'agit d'une petite voiture hollandaise mue par un 600 cm³ développant 22 CV. Néanmoins, nous parlerons de son variateur automatique car il ajoute un élément de plus à ceux rencontrés avec le « Hobby » Manurhin ou le « Mobymatic » : la correction de démultiplication en fonction de la dépression au carburateur.

Dans son principe général, le « Variomatic » rappelle de très près le « Uher ». Deux poulies, dont l'entr'axe

est fixe et ayant, chacune, un flasque mobile, entre lesquelles court une courroie crantée... ce système étant double : un pour la roue arrière droite, un pour la roue arrière gauche.

Aux poulies motrices, c'est l'action de la force centrifuge qui tend à rapprocher les joues quand le régime augmente, alors qu'un ressort agissant sur la joue mobile des poulies arrière maintient la tension de la courroie et freine le déplacement de cette joue.

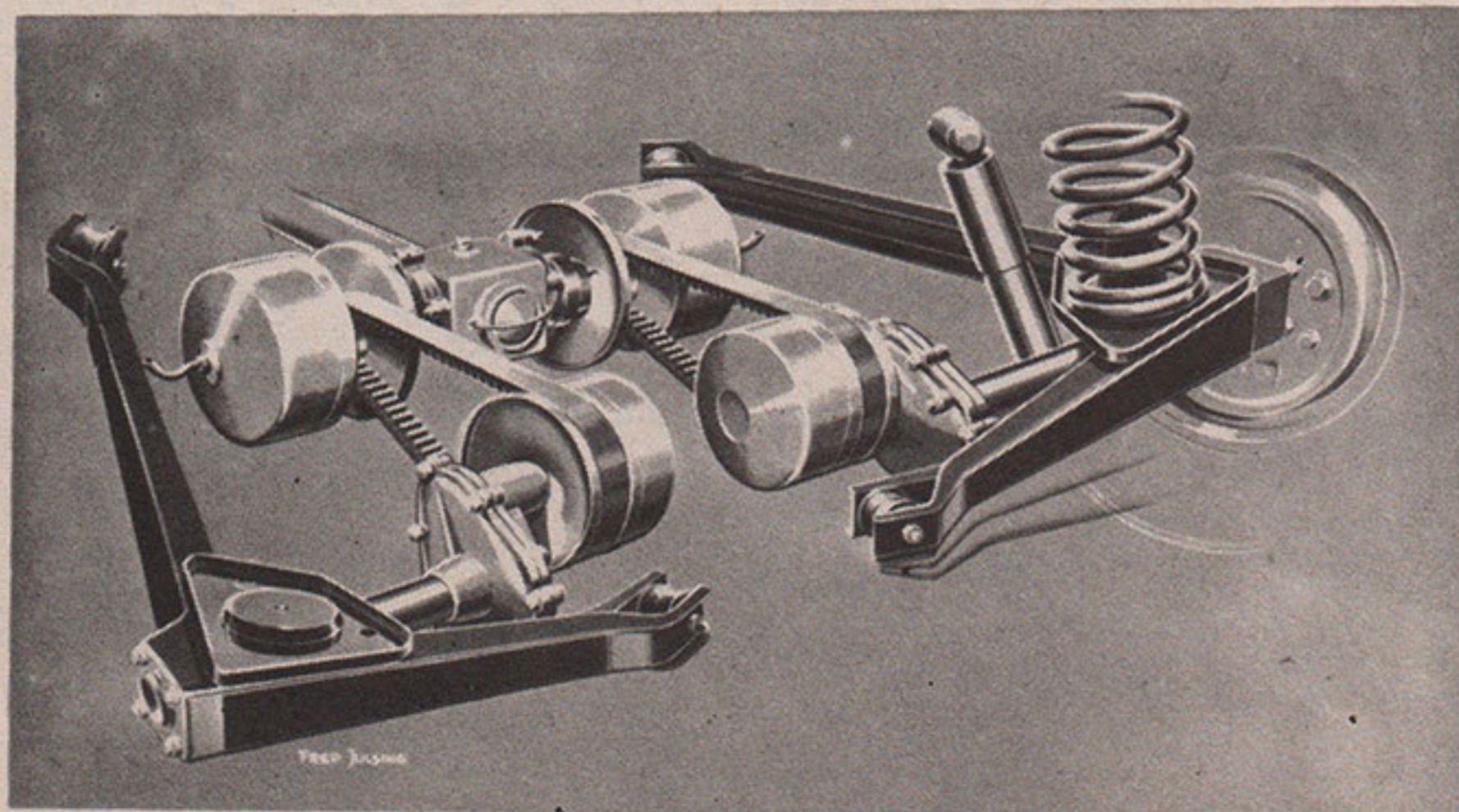
Comme pour le Manurhin et la Mobylette, interviennent, dans la modification de la démultiplication, la vitesse et le couple. Mais avec une différence de taille : pour nos 2-roues, la puissance à transmettre par la courroie ne dépasse guère 3 CV, alors qu'ici, avec 2 courroies, ce sont 22 CV qui sont transmis. Enfin, le variateur de la DAF bat un record, celui du rapport entre les démultiplications extrêmes : il est ici de 4,55 !

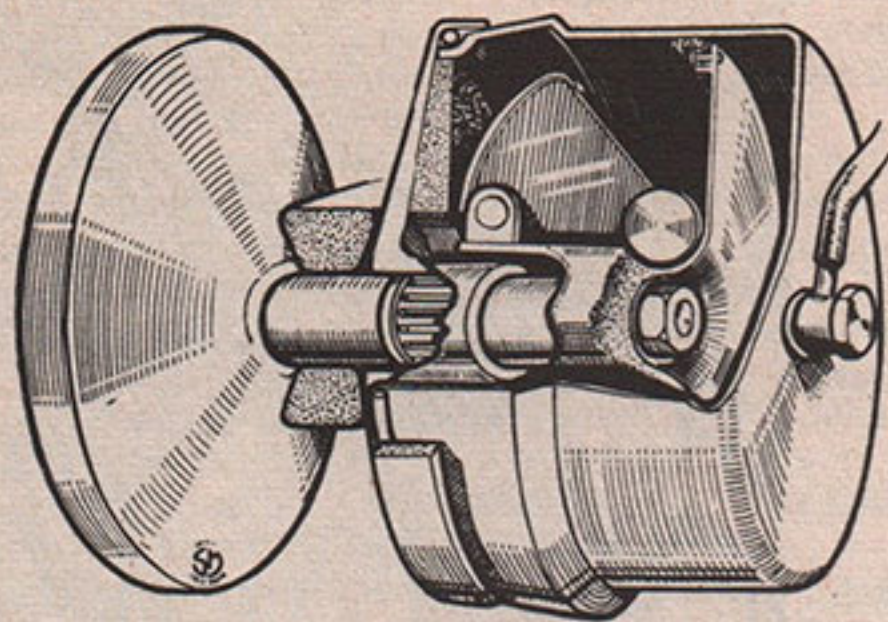
Mais ce « Variomatic » Daf amène un élément supplémentaire de régulation : la dépression au carburateur, elle-même fonction du régime et de l'ouverture des gaz !

La réalisation mécanique de cette assistance par dépression est assez simple : la joue mobile des poulies motrices est solidaire d'une cloche pouvant se déplacer axialement. Une partie de cette cloche reçoit les masselottes et leurs ressorts de rappel, l'autre partie de la cloche, séparée de celle-ci par un joint étanche, étant reliée par une conduite à la tubulure d'admission ; en fonction de la dépression régnant à l'intérieur de cette partie de la cloche, la joue mobile se déplacera, aidée en outre par les masselottes et la force de traction des courroies.

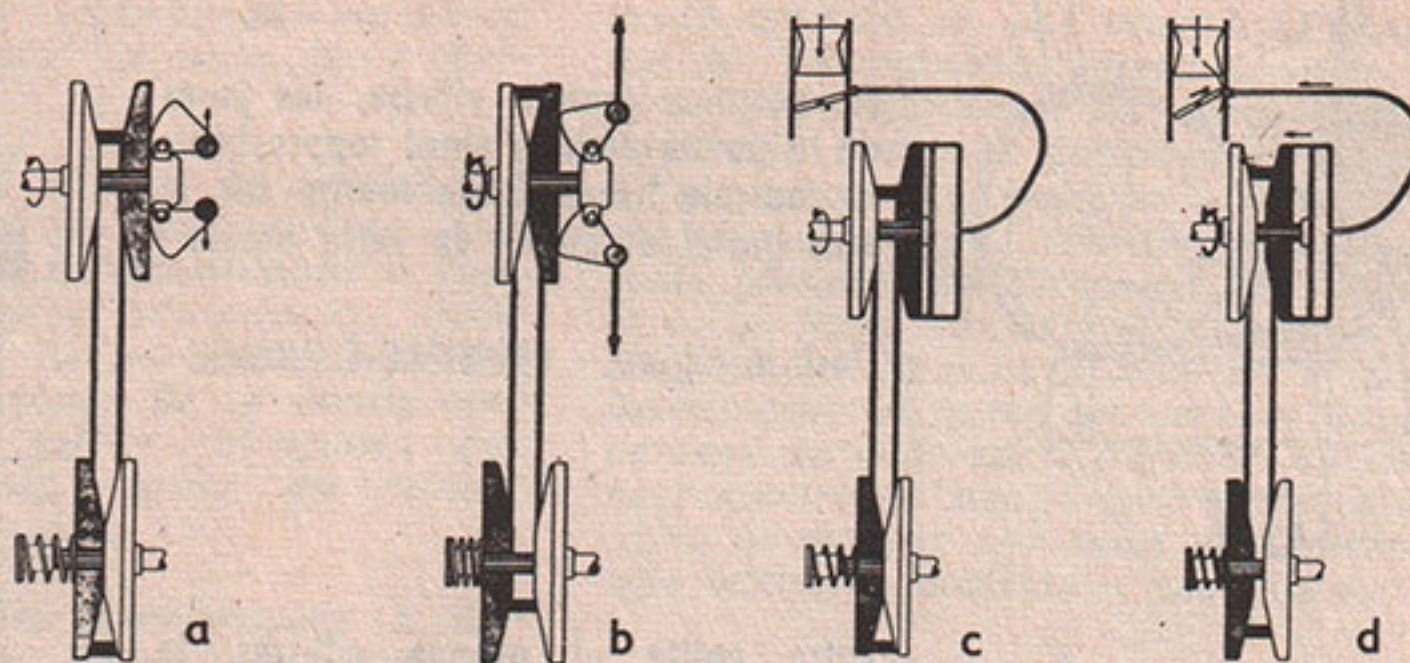
Comment fonctionne cette assistance par dépression ?

Lorsque l'on aborde une côte par exemple, à régime assez faible, et que l'on ouvre brusquement les gaz en grand, la charge gazeuse va augmenter sans que le régime varie sensiblement. Mais, la dépression devenant plus faible dans la tubulure d'admission,





« Crevé » d'une poulie motrice du Variomatic DAF. Notons les masselottes ainsi que la partie étanche de la cloche, rellée par une tubulure à la pipe d'admission et se déplaçant en fonction de la dépression.



Ce schéma nous montre les positions des masselottes, pour la plus grande démultiplication (A) et pour la plus petite démultiplication (B). En C et D, nous voyons l'effet de la dépression sur le déplacement de la joue mobile : quand celle-ci croît (en D), la démultiplication devient plus petite (on tire plus « long »).

la joue mobile de la poulie motrice, aidée en cela par les masselottes, va s'écarter de la joue fixe, donnant donc une démultiplication supérieure (on tire plus « court ») qui va permettre au moteur de prendre un régime plus élevé, régime auquel la démultiplication adéquate sera aussitôt adaptée par le jeu des masselottes d'une part et de la dépression d'autre part, dépression qui aura augmenté en même temps que le régime.

De même, si, sur le plat, à vitesse maximum (90 km/h) et régime maximum (4.000 t/m), on lève légèrement le pied, le régime va baisser, ce qui devrait entraîner une plus grande démultiplication. Mais, en coupant les gaz, la dépression augmente, soutenant les masselottes ; la démultiplication ne change donc pas tant que la résistance ne varie pas. On obtient donc ainsi une sorte de surmultipliée,

ce qui, entre autres, limite la consommation.

Par ailleurs, l'utilisation d'un « Variomatic » pour chacune des roues arrière permet de se passer d'un différentiel : en virage, chacune des roues motrices aura automatiquement le rapport de démultiplication voulu.

Enfin, tout comme le Manurhin et le Mobymatic, la DAF possède un embrayage automatique.

* LE VARIATEUR PEUGEOT B.B.V.

Ce variateur, présenté pour la première fois par Peugeot à l'occasion du Salon de cette année, est du type à 2 poulies variables et à entr'axe fixe, comme le Uher.

La petite poulie variable, montée sur l'arbre-moteur, a une joue mobile qui peut se déplacer sur l'arbre parallèlement à elle-même. Le déplacement de cette joue est provoqué par la masse d'un « fluide » sec, qui s'appuie d'une part sur un déflecteur fixe et d'autre part sur la joue elle-même. Ce fluide est constitué de petites billes de verre dont le diamètre élémentaire le plus faible est un peu plus fort que le jeu compris entre le déflecteur et la joue.

La grande poulie variable, montée sur l'axe de pédalier, a une joue mobile qui peut se déplacer parallèlement à elle-même ; cette joue est maintenue par des ressorts qui assurent une tension constante de la courroie trapézoïdale.

Il est à remarquer que la joue mobile de la petite poulie est celle qui est vers l'intérieur, alors que la joue mobile de la grande poulie est celle qui est à l'extérieur. Cette disposition alternée (que nous trouvons également sur le Uher-Manurhin ou la DAF) permet à la courroie en fonctionnement de rester absolument dans un plan.

Comment fonctionne ce variateur ?

Pour un régime déterminé, la courroie est en équilibre sous l'action des forces suivantes :

a) pression des ressorts sur la joue mobile de la grande poulie réceptrice : cette pression, sensiblement constante, tend toujours à enrouler la courroie sur le plus grand diamètre.

b) forces agissant sur la courroie elle-même (pour mémoire).

c) pression du fluide sec agissant sur la joue mobile de la petite pou-

lie. Cette pression est fonction de la vitesse de rotation (force centrifuge).

Le fonctionnement apparaît facilement :

— pour un régime inférieur à une valeur choisie par le constructeur, la pression provoquée par les billes de verre est inférieure à la pression des ressorts et la courroie s'enroule sur le plus grand diamètre de la grande poulie. La démultiplication est donc la plus grande possible.

— au fur et à mesure que le régime de rotation du moteur augmente, la pression des billes s'accroît : la joue mobile de la poulie motrice se rapproche de la joue fixe, la courroie s'enroule sur un plus grand diamètre de la petite poulie et sur un plus petit diamètre de la poulie réceptrice. La démultiplication devient plus petite.

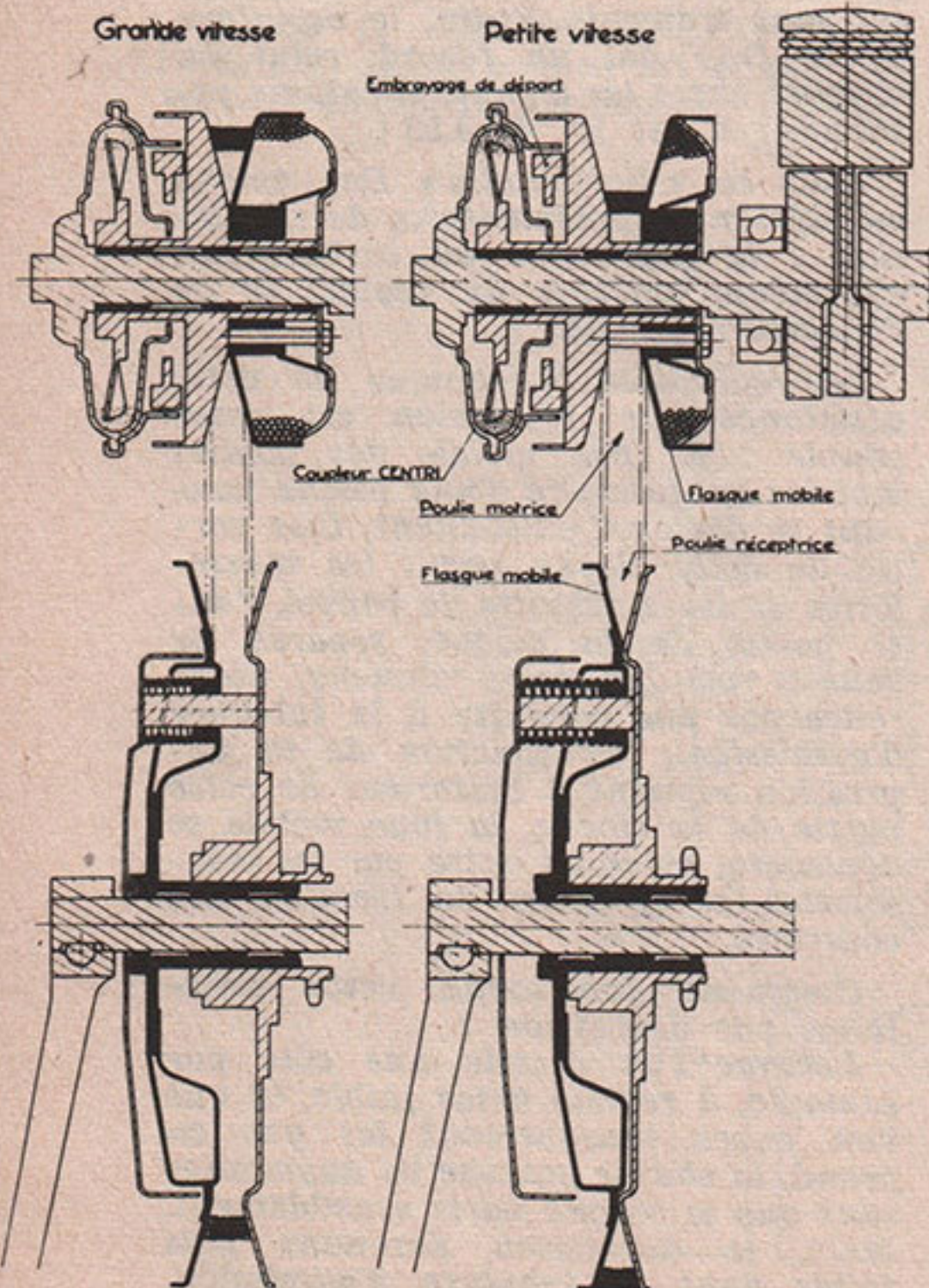
Ce variateur est toujours démultiplicateur, le rapport entre les deux démultiplications extrêmes étant sensiblement égal à 2.

* EN GUISE DE CONCLUSION

Nous pensons que les variateurs automatiques représentent l'avenir dans le domaine des 2-roues de petite cylindrée et qu'ils répondent bien aux désirs, exprimés ou non, d'une grande partie de la clientèle.

Dans la discussion qui suivit la conférence de M. Aymard, M. Jaulmes, président de la section « Motocycles » de la S.I.A., précisa :

Introduire les tours-minute dans un convertisseur de couple est nettement insuffisant, et l'on voit que



tous les chercheurs, au cours des temps, se sont ingénies à faire passer un second paramètre au moins (le couple), si ce n'est le troisième paramètre de Fleischel qui serait la volonté même du conducteur. Il ne faut pas oublier que le convertisseur de couple automobile, beaucoup plus subtil, a toujours trois paramètres, le convertisseur de deux roues n'en a que deux. Certains même en ont deux, dont un peu apparent.

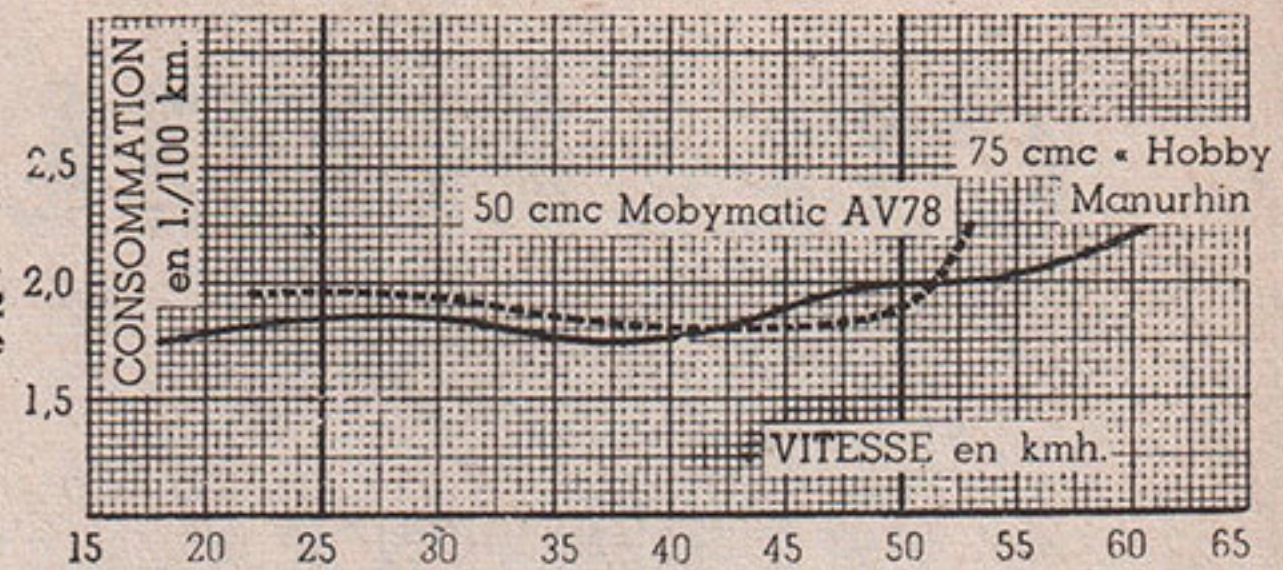
Notre collaborateur J.B., intervenant à son tour, montra les résultats d'essais de consommation effectués avec le « Hobby » DKW-Manurhin et la « Mobyatic AV 78 », insistant sur la constance de cette consommation sur

Résultats de nos essais de consommation (voir texte) avec 2 machines à variateur automatique de vitesses.

une plage de vitesses allant de 15-20 km/h à très sensiblement la vitesse maximum. Ce à quoi M. Jaulmes conclut en rappelant que :

« Le constructeur peut régler son variateur soit sur la courbe de con-

sommation minimum, soit sur la courbe de puissance maximum. En fait, il prend un compromis qui sera bien meilleur que celui que prendrait l'usager avec une classique boîte de vitesses. »



LE I^{er} RALLYE-CONCENTRATION DU SALON (CONCENTRATION NATIONALE)

A EU LIEU DIMANCHE 16 OCTOBRE 60 A CRETEIL

La Concentration rassembla de 10 à 12 heures, 9 Moto-Clubs et 162 participants, dans la salle de Réception de la Mairie. Un lot fut remis comme à l'accoutumée, à chaque invité.

Un grand parc recevait les véhicules venus de toute l'Île-de-France et même du Mans et de Beauvais.

Ce fut la section motorisée du Club Olympique de Pontlieue qui remporta deux Challenges et deux Coupes du Salon.

Le M.C. de l'Oise s'attribua la 2^e Coupe du Salon (Municipalité de Créteil).

Au M.C. de Sucy revint la Coupe du Gymkhana, talonné par le M.C. des Cheminots Sportifs de Paris.

Les plaquettes sportives pour les trois places suivantes furent

attribuées aux M.C. de l'Oise, des Cheminots Sportifs de Paris, M.C. de Chaville.

Les dix premiers reçurent une breloque sportive.

Bonne ambiance. Beaucoup de jeunes sur 50 cc et on y remarqua la présence de plusieurs éléments des futures « équipes sportives » du M.C. des Cheminots Sportifs de Paris.

Un gros effort du M.C. de Sucy fut récompensé par le gain de la Coupe des Petites Cylindrées avec 13 machines ; venait derrière, avec 10 machines, le M.C. C.S. Paris.

Le Comité d'Organisation annonce aux Clubs motorisés que désormais cette manifestation n'aura lieu que les années où il y aura un Salon. Prière de se reporter au deuxième dimanche du mois d'octobre de 1962.

MOTO

LECLERCQ

REPARATIONS
REPRISES
ACCESSOIRES
PIECES DETACHEES

Ne cherchez plus ailleurs!..

Le spécialiste du Cyclomoteur
italien c'est

Leclercq

78-80, Avenue du Général-Leclerc
BILLANCOURT - MOL. 15-46

Un choix exceptionnel

ITALIENS : Peripoli-Itom-Demm-Malanca-Telaimotor-Bianchi.
ALLEMANDS : NSU - Zündapp. AUTRICHIEN : Puch.
FRANÇAIS : Paloma - Peugeot - Cazenave.

AVEC VENTE A CRÉDIT

MOTOS - VELOMOTEURS - SCOOTERS

AGENT DES MARQUES

BSA - FN - IFA - PEUGEOT - TERROT
- HOREX - PUCH - MZ - RUMI - LAMBRETTA -
MANURHIN - ZUNDAPP - NSU

en toute franchise

DEUX NOUVELLES OPINIONS SUR LE PEUGEOT DEUX VITESSES

1 - B.B. 2 L.

AYANT déjà eu l'honneur de faire publier dans votre rubrique « En toute franchise » mes impressions sur le « Peugeot BB 2 L » voici plus de deux ans, je me permets de vous écrire à nouveau afin de donner mon avis sur un certain article traitant du Peugeot Centri et dans lequel on pouvait remarquer :

« ...Le BB1 va plus vite que n'importe quel deux vitesses de la même marque... » Je crois que l'auteur de ces lignes y va « un peu fort ». Pour me donner une idée je dispose de 3 données : 1° Votre essai relatif au

Peugeot Centri, ainsi que celui relatif au BB 2 sport ; 2° Les données d'un possesseur de Centri qui affirme les mots écrits ci-dessus ; 3° mon avis personnel.

D'après votre essai, le BB 2 sport est, de beaucoup, plus rapide que le « Centri », d'autre part « on » vient nous dire que le Centri est plus rapide. Qui croire ? Personnellement je ferais plutôt confiance à votre Revue. A moins que, lors des essais le vent soufflait dans le dos du BB 2 S et dans le nez du « Centri » et on pourrait dire comme Jean Richard : « ça dépend... si il pleut... si il y a du vent... » Bref, vos essais ne sont certainement pas faits à la légère et je donne pour vraies les performances

que vous obtenez. Dans ce cas, que l'on ne vienne pas nous faire du « baratin ». Le Peugeot Centri marche à merveille c'est entendu, j'ai d'ailleurs pu le constater moi-même mais ce n'est pas une raison pour que, aveuglé par des lauriers imaginaires, on jette des louanges au gré du vent, louanges qui ne sont d'ailleurs prises en considération que par qui veut bien les prendre. De plus le BB 2 S a une allure sport et une performance « sport » (comparer ce cyclo avec un engin poussif à transmission primaire par courroie est une hérésie).

M. DANVIN
Aulnoye (Nord)

2 - B.B. 2 S.

LECTEUR assidu de votre revue, je viens vous donner mes impressions sur le BB Peugeot Sport que je possède depuis décembre 1959.

Je n'ai eu, en 7.000 km, qu'un ennui à déplorer : la casse très fréquente de rayons à la roue arrière.

En dehors de cela, quelques câbles, un pneu et deux bougies à changer.

J'ai remplacé les pédales par des repose-pieds et équipé ma machine de quelques accessoires.

QUALITES

— Moteur propre, puissant, nerveux, souple, sobre et relativement silencieux.

— Bonne tenue de route sur sol sec, mauvaise sur les pavés et le sol mouillé.

— Capotages précieux et ne vibrent pas.

— Ensemble très rigide.

— Béquille très robuste et bien placée.

— Coffre à outils très original.

DEFAUTS

— La première vitesse est parfois difficile à enclancher.

— Le guidon est trop haut, trop large et trop plat.

— L'éclairage est faible à l'avant.

— Le frein avant est très mal placé et pas assez puissant.

— Suspensions assez fermes à l'arrière.

— Fourche télescopique n'amortissant pas les cahots de la route.

— X —

Venons-en maintenant à la vitesse. Je crois atteindre 75 avec l'embout de l'échappement enlevé.

Mon Peugeot ne m'a jamais laissé tomber au cours des longues et nombreuses randonnées que j'ai faites avec un camarade possesseur d'un Puch 3 vitesses.

Je félicite la firme de Valentigney d'avoir mis au point un « Sport » aux bonnes performances et un « routier » sans histoire.

J'espère devenir possesseur d'un Peugeot 3 vitesses sorti au Salon.

J.-P. GABRIEL, Caen.

UNE IDÉE ORIGINALE POUR CLORE UNE POLÉMIQUE

ETANT votre abonné, je me permets de vous écrire pour essayer de mettre un terme dans la rubrique « en toute franchise » à la polémique qui oppose Messieurs Tanzy de Guéret et A. Piéltain de Paris.

Parceque, à mon avis, cette petite querelle, qui au fond n'est pas bien méchante, peut s'éterniser et ne trouver aucune solution tangible. Je suis moi-même possesseur d'un BB Peugeot IGL depuis deux ans.

Il a été rodé comme celui de M. Piéltain, je connais donc ses possibilités et je puis affirmer que mon appréciation serait plutôt en faveur de M. Tanzy.

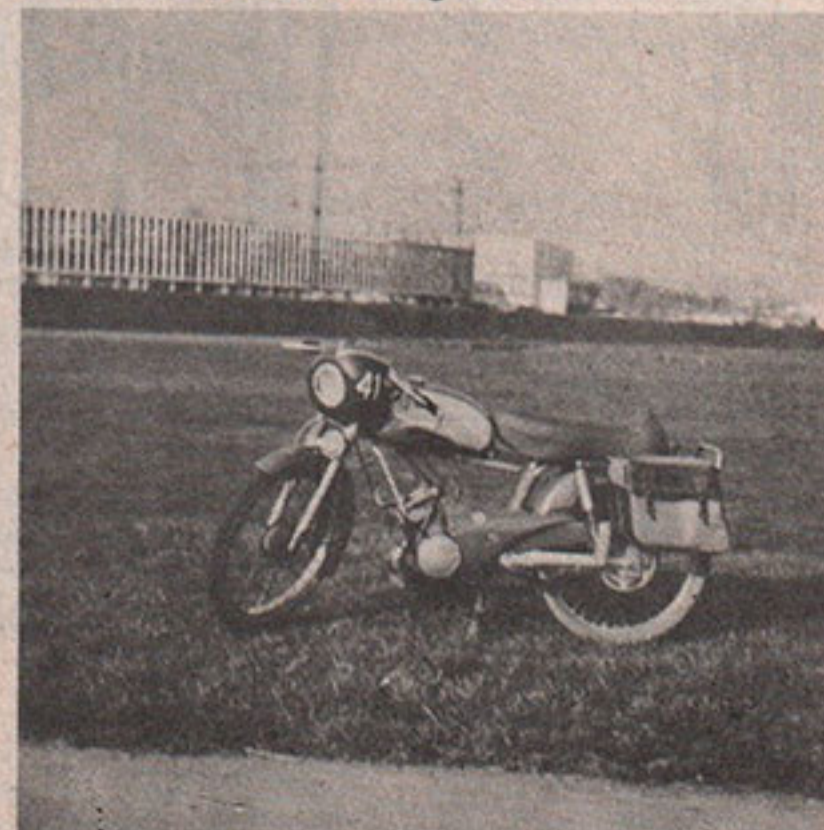
Voilà donc ce que je propose : Une rencontre sur le circuit routier de Montlhéry au cours des mois à

venir, par exemple dans la matinée et par n'importe quel temps. Le circuit étant un test irréfutable, possédant lignes droites, courbes et côtes, nous pourrions y faire un tour complet, départ en ligne, 2 concurrents minimum pour chaque catégorie des cyclos Peugeot, c'est-à-dire : Sport et BB Centri.

Que le plus rapide gagne, mais ceci à la condition formelle que les machines soient strictement de série.

Et pour clôturer cette confrontation nous pourrions nous réunir pour déjeuner au bas de la côte, car si mes souvenirs sont exacts, il y a encore peut-être d'excellents escargots à y déguster.

M. A. BESTIN
Clamart



LE B.B. 2 S. DE M. GABRIEL

SUPER STRADA PALOMA - LAVALETTE

AYANT seize ans et étant intéressé par votre revue, j'ai donc décidé de vous dire « en toute franchise » ce qu'est la fameuse Paloma « Super-Strada » (se référer au numéro 98 du mois d'août de « Scooter et Cyclomoto »). Ma machine a le moteur Lavalette deux vitesses « Sport », mais carrossée différemment des modèles présentés dans le numéro 98 car elle fut achetée au mois de mai 60 et aujourd'hui je totalise près des cinq mille kilomètres.

La couleur est rouge et décor chromé sur le réservoir, ce qui fait assez bon effet.

Elle est équipée d'un carburateur « Gurtner » qui lui permet d'atteindre un bon quatre-vingt et parfois quatre-vingt-cinq sur le plat avec un très léger vent favorable.

Le bloc-moteur a un aspect assez propre, très dégagé et d'une très bonne accessibilité.

Le moteur est puissant en côte et assez nerveux pour deux vitesses.

A) La position course s'avère confortable pour tous, ainsi que les freins qui sont très pratiques. En effet : à la poignée droite sont groupés les deux câbles de freins avant et arrière, donc facilité de régler ses freins et facilité de conduite. Il y a aussi un frein à pied. Pour les vitesses, la première est d'une particulière nervosité entre quinze et trente-cinq km/h ; mais là arrive le seul défaut mécanique : en effet, il y a un « trou » entre les deux

vitesses et il faut pousser assez loin la première pour que la seconde ne « force ».

En position course, dans les virages, l'arrière a tendance à « chasser » légèrement. L'éclairage est à mon avis trop faible et c'est une bougie Bosch qui me donne le plus de satisfaction pour l'allumage.

B) La suspension est satisfaisante surtout à l'arrière, car, en plus des ressorts hélicoïdaux, il y a à l'intérieur un amortisseur hydraulique.

La fourche avant ne talonne pas et la consommation approche des deux litres cinq-trois litres aux cent kilomètres ; le réservoir contient dix litres. La trousse à outils est à mon avis suffisante. Et maintenant, je vais vous faire une déclaration qui a son importance : en effet, le moteur est prévu pour deux personnes, donc vous comprenez bien que pour une telle annonce le moteur a été particulièrement étudié.

C) J'ai fait dernièrement un réglage complet du moteur par souci d'entretien.

Le silencieux est assez efficace et le coupe-contact est groupé ainsi que les phares et l'avertisseur en un petit manipulateur situé à droite du guidon à « portée de pouce ».

Je voudrais aussi vous confier que je suis satisfait du mélange dix pour cent que je fais moi-même avec l'huile (Motul Mix Course).

Donc, résumons-nous : qualités : première très nerveuse, bon freinage mais, attention, la roue arrière a tendance à bloquer lors d'un freinage trop brusque. Le « starter » et l'appel d'essence du carburateur sont pratiques. Bon frein moteur et compteur à peu près exact. Défauts : l'éclairage trop faible ; le frein au pied n'est pas assez éloigné du cadre ; en effet : lorsqu'on est en position « sport », pieds aux cale-pieds, et que l'on veut freiner à la pédale, il faut mettre le pied en travers ; légères vibrations dans le cadre.

Voici donc enfin une machine qui peut être digne de ses consœurs italiennes. En effet, il manque bien peu pour que mon « Super-Strada » soit de la classe du « Giulietta Peripoli » ainsi que de l'« Itom » ; deux grands avantages : facilités pour se procurer les pièces détachées et aussi facilités de paiement pour les petits budgets, rapidité de réparation. Donc : félicitation, cette machine est respectable pour sa robustesse et son prix. Mais en continuant à parler en toute franchise, je vous dirais que pour faire une machine merveilleuse il faudrait un troisième rapport à la boîte et, ayant ainsi la nouvelle Paloma dernièrement sortie des usines Lavalette, il faudrait ajouter une soufflerie pour le cylindre et enfermer la chaîne en un carter étanche. Mais à l'allure où va la finition de ces petits 50 cc cela ne peut tarder.

Claude MOISSON, Montpellier.

SÛR DE LUI!

Pourquoi ?

Parce qu'il est équipé d'un BIMOT



4 temps - 3 vitesses

SUPER-SPORT 1.350 NF.

2 temps - 3 vitesses

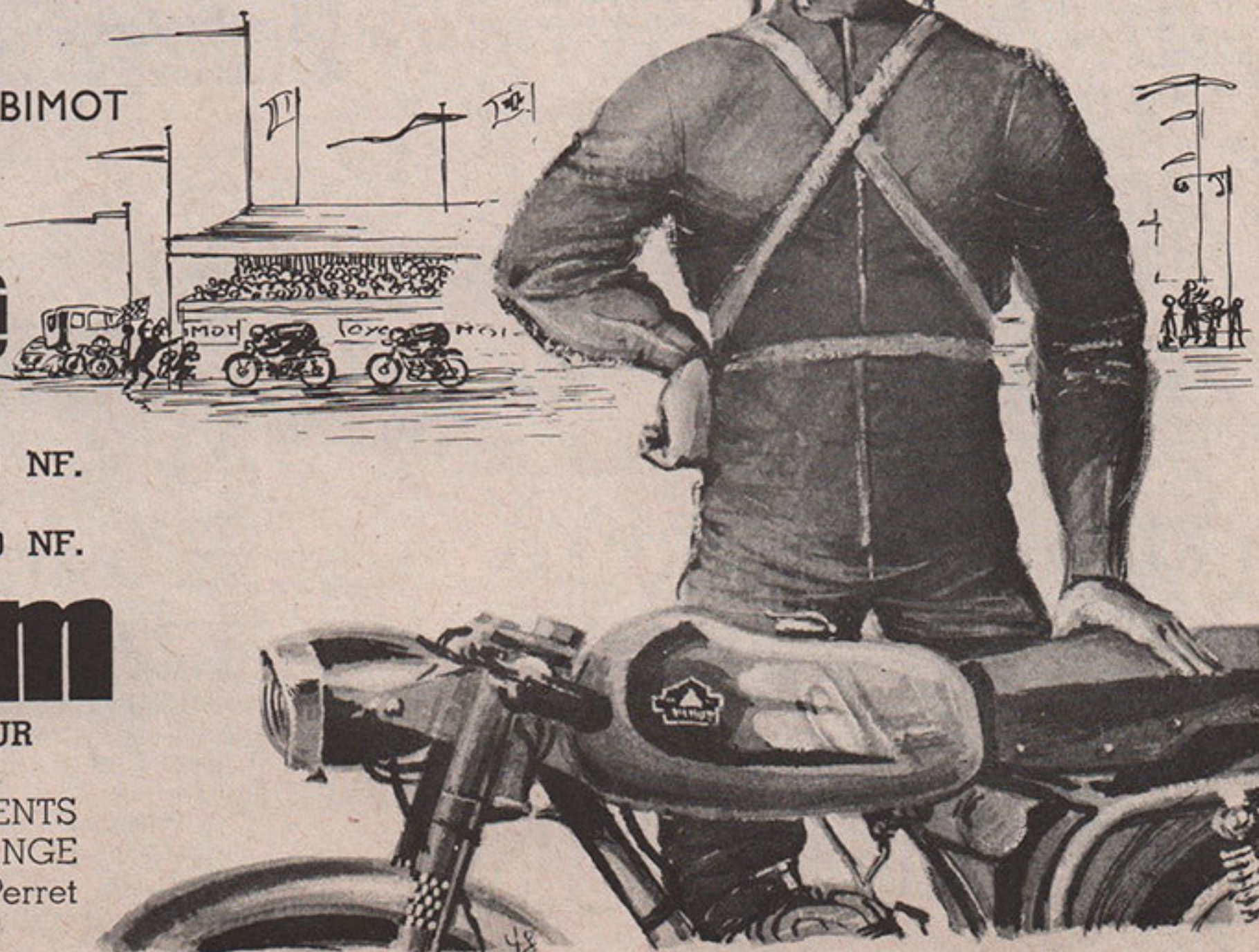
LEGERETE - RAPIDITE ... 1.090 NF.

motoram

IMPORTATEUR - DISTRIBUTEUR
POUR LA FRANCE

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS
DEPOT DE PIECES DE RECHANGE
27 bis, rue A. Briand - Levallois-Perret

Tél. : BRO 08-13



VARIÉTÉS

DYNAMIC-SPORT, la maison du « DEUX ROUES » de la rue Montmartre, vient de s'adjoindre l'agence du fameux cyclomoteur SKIPPER de chez TERROT et est à même, dès maintenant, de livrer ces nouveaux cyclomoteurs.

CONDITIONS D'HIVER CHEZ DYNAMIC-SPORT :

— La maison de la rue Montmartre nous communique qu'elle offre de très intéressantes conditions d'hiver valables jusqu'au 31 janvier 1961. Pour tout achat de cyclomoteur, scooter, ou moto, NEUF ou d'OCCASION, il est offert une paire de sacoches de bonne qualité, ou bien une sacoche de réservoir, ou bien un porte-bagages de réservoir. De plus, il est consenti des conditions de crédits très exceptionnelles qui satisferont certainement

plu d'un acheteur en puissance. Le grand choix de marques présentées dans cette maison est un autre attrait. Décidez-vous vite à passer à DYNAMIC-SPORT.

RENDONS A R. CIFFREO CE QUI N'EST PAS A J.P. CIFFREO

Dans notre n° 100, notre numéro spécial de Salon, nous avons publié un compte rendu de la course de 50 cmc qui eut lieu le 25 septembre en Avignon. Nous écrivions, dans ce compte rendu : « Ciffreó, abandonnant les grosses cylindrées ». Ce qui est une erreur de notre part, J.P. Ciffreó terminant 3° de la course des 500 sport qui avait lieu le même jour. Le Ciffreó qui termina 3° des 50 cmc n'est pas celui qui court depuis plusieurs saisons et dont nous avons publié la photographie, mais son « petit frère » qui faisait en Avignon sa première course. Et qui semble bien parti pour marcher sur les traces de son frère aîné...

RECTIFICATIONS...

Dans notre n° 99, nous avons publié un compte-rendu du circuit de vitesse d'El Jadida, au Maroc. A ce sujet, nous avons reçu des Ets « Motormeccanica », de Tanger, la mise au point suivante :

« Contrairement à ce qui est reporté, pour la course de 50 cc. les choses se sont déroulées comme suit :
— au départ : 2 MT Tangiat (que vous indiquez comme Morini) et les autres suivant votre description.

Les deux MT partent en tête suivies de la Zündapp et de Bertorello, à 50-60 mètres. Au 3e tour, Abella sur MT s'arrête sur panne d'essence (saletés dans le carburant) et perd deux tours (il finira sixième). Au 5e tour Herrero est toujours en tête avec 50-60 mètres d'avance sur Bertorello qui est second. A ce moment la MT s'arrête aussi (saletés au carburateur) et Bertorello en profite pour passer et prendre 200 à 250 mètres d'avance. Un « rappel » violent au carburateur dépanne la MT d'Herrero qui se met à la poursuite de Bertorello, grignotant 2" par tour pour finir 2e à 15 mètres environ du vainqueur (1" 1/5).

Nous vous précisons que nos moteurs sont bien des Franco Morini, mais profondément modifiés quant aux performances. D'ailleurs, sur le carter, ils portent notre marque, « Motormeccanica ». Nous vous faisons d'autre part remarquer que nos machines et nos pilotes en étaient seulement à leur deuxième course.

...AU STAND BRET-OIL, UNE GRANDE VEDETTE, LE BRETOCYL GRAPHITE !...

En parcourant les allées du Parc des Expositions, notre attention a été attirée par l'attrayant Stand BRET-OIL qui expose une conception géante de son chargeur de 5 doses de BRETOCYL GRAPHITE « Spécial Moto ».

L'éloge du BRETOCYL GRAPHITE, merveilleux Super-lubrifiant déjà couramment employé dans l'essence par des centaines de milliers d'automobilistes, n'est plus à faire. La Société BRET-OIL, forte de son expérience en compétition, se devait de mettre les qualités techniques de ce produit efficace à la disposition des usagers des « Deux Roues ».

Le BRETOCYL GRAPHITE « Spécial Moto » a été minutieusement mis au point pour ce type de machines. Utilisé soit dans l'essence, soit dans le mélange huile-essence, à raison d'un flacon-dose pour 5 litres pendant le rodage, et d'un flacon-dose pour 10 litres en marche normale, il assure un graissage absolu et une protection efficace des parties hautes qui permettent de conserver un moteur toujours jeune pour une bien faible dépense.

Le chargeur de 5 doses de BRETOCYL GRAPHITE offre le minimum d'encombrement dans les sacoches, et son coffret de 15 doses en polycristal est aussi pratique qu'élégant.

BRET-OIL rappelle aussi à son stand les qualités techniques incomparables de son Huile « Spéciale 2 Temps » naturelle et pure, qui se dilue instantanément à l'essence, formant un mélange homogène et stable. Elle assure un graissage régulier et parfait de tout le moteur, et sa combustion totale évite tout encrassement et perlage des bougies.

Mélangé à l'huile BRET-OIL « Spéciale 2 Temps », le BRETOCYL GRAPHITE « Spécial Moto » apporte incontestablement à l'usager du 2 temps le maximum de sécurité et de puissance à tous les régimes de son moteur.

BRAVO BRET-OIL !

(Communiqué).

STATION OFFICIELLE RUMI Pièces origine, accessoires réfection de moteurs

PREX SENSATIONNELS - Quelques exemples :

ECHANGE STANDARD

Moteur complet	400 NF
Cylindres (avec pistons neufs complets)	70 NF
Embiellage	99 NF
Fourche peinte	60 NF
Main-d'œuvre cylindres	65 NF
pour changement embiellage	140 NF

et SCOOTERS RUMI

NEUFS et OCCASIONS GARANTIES

CREDIT 2 A 18 MOIS

TOUTES EXPEDITIONS EN PROVINCE

(LISTE des OCCASIONS et CIRCULAIRE RUMI contre 3 timbres)
ACHAT et REPRISE FERME de TOUS « DEUX ROUES »

DYNAMIC-SPORT, 149, rue Montmartre, Paris-2°. GUT. 19-30

VENTE
REPARATIONS
MISE AU POINT
TRANSFORMATIONS
STATION SERVICE
PIECES DETACHEES



... DE TOUTES MARQUES
DE MOTEURS ET DE
CYCLOMOTEURS

PROFITEZ DE LA SAISON D'HIVER

25, Avenue Parmentier — PARIS XI° — ROQ. 07-60



SCOOTER ET CYCLOMOTO

PARUTION MENSUELLE

ABONNEMENTS

France (un an) : 7 NF (700 F)
Etranger (un an) : 11 NF (1.100 F)

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

● Verser au compte courant postal Paris 1676-30.

● Changement d'adresse : 0,30 NF (30 F). Joindre l'ancienne bande de préférence.

REDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITE :
12, rue de Cléry - PARIS (2°) — Tél. : GUT. 73-34

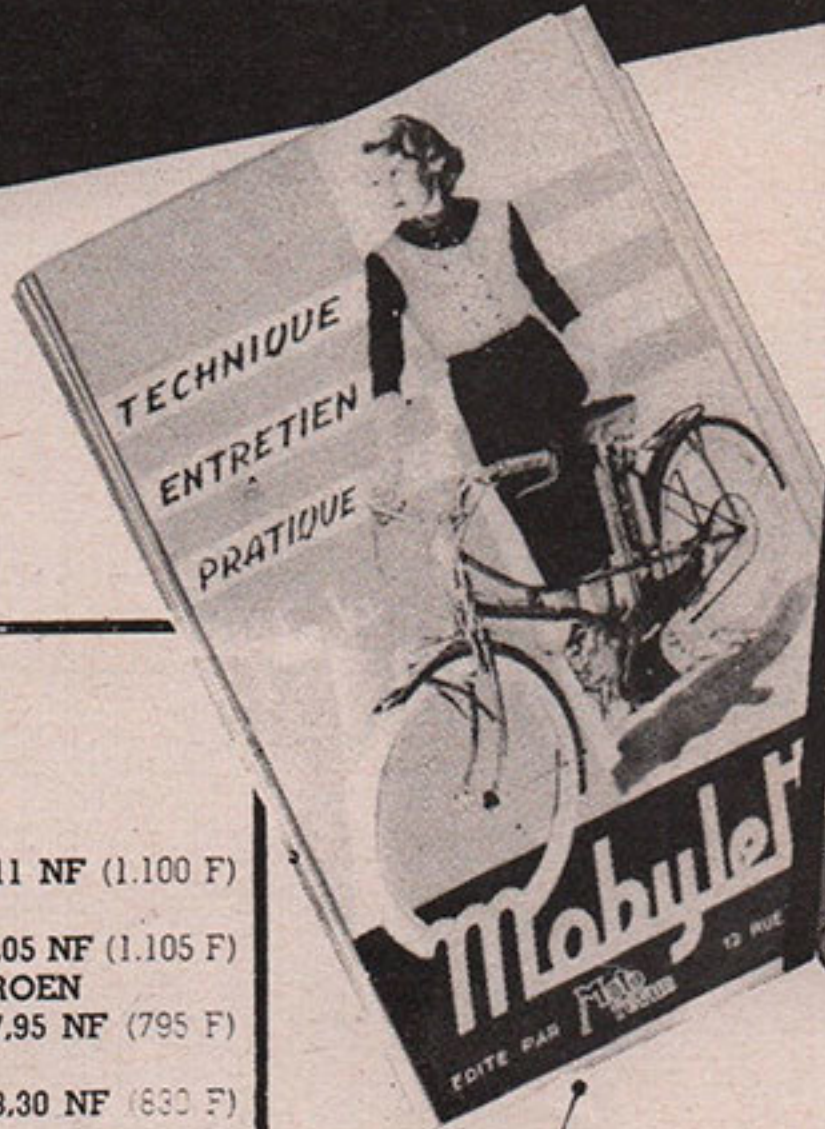
LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI

Prix : 8,90 NF (890 F)

Par poste : 11,05 NF (1.105 F)



NOUS ÉDITONS AUSSI :

LA DAUPHINE

Prix : 9,95 NF (995 F). Par poste : 11 NF (1.100 F)

4 CV RENAULT

Prix : 9,50 NF (950 F). Par poste : 11,05 NF (1.105 F)

TRACTION AVANT CITROEN

Prix : 6,85 NF (685 F). Par poste : 7,95 NF (795 F)

L'ARONDE

Prix : 7,20 NF (720 F). Par poste : 8,30 NF (830 F)

2 CV CITROEN

Prix : 7 NF (700 F). Par poste : 8,15 NF (815 F)

LA DYNA PANHARD

Prix : 8,75 NF (875 F). Par poste : 9,80 NF (980 F)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 4,10 NF (410 F). Par poste : 5,20 NF (520 F)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 5,30 NF (530 F). Par poste : 6,40 NF (640 F)

PEUGEOT P. 55, 56, 155, 156 et 176

Prix : 5,50 NF (550 F). Par poste : 6,60 NF (660 F)

GNOME-RHONE

Type R1, R2, R3, R4, R4C.

Prix : 5,35 NF (530 F). Par poste : 6,55 NF (655 F)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 5,20 NF (520 F). Par poste : 6,30 NF (630 F)

L'ART DE CONDUIRE

(Motos, Vélocycleurs, CycloMOTEURS)

Prix : 4,95 NF (495 F). Par poste : 6,05 NF (605 F)

Prix : 4,80 NF (480 F)

Par poste : 5,90 NF (590 F)

Prix : 6,05 NF (605 F)

Par poste : 7,25 NF (725 F)

Prix : 5,70 NF (570 F)

Par poste : 6,85 NF (685 F)

TABLEAUX MURAUX

Planches murales 60 x 100 cm : pour envoi par poste des tableaux muraux, ajouter 1 NF (100 F). Pour deux tableaux : 1,20 NF (120 F) et 0,30 NF (30 F) par tableau supplémentaire.

Moteur Peugeot P. 55 : 4,50 NF (450 F)

Moteur Terrot 500 R GST : 5 NF (500 F)

Moteur 4 CV Renault : 3 NF (300 F)

Moteur 125 Terrot ETD : 5 NF (500 F)

Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 5 NF (500 F)

Bloc-moteur YDRAL 125 : 4,50 NF (450 F)

CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE : 0,60 NF (60 F). Franco : 1,10 NF (110 F)

RELIURES :

3,50 NF (350 F). Par poste : 5 NF (500 F)

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.

Envoi contre mandat, ou mieux :

versement (ou virement) compte

postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris



Prix : 5,75 NF (575 F)

Par poste : 6,90 NF (690 F)



Prix : 5,60 NF (560 F)

Par poste : 6,75 NF (675 F)

Prix : 5,65 NF (565 F)

Par poste : 6,85 NF (685 F)

Le plus sûr chemin d'un point à un autre

VéloVap

VOTRE BICYCLETTE AUTOMATIQUE

vous êtes en sécurité

VéloVap s'arrête net : son frein arrière est à tambour.
VéloVap ne "cabre" jamais : le moteur débraye automatiquement.
VéloVap tient sa direction : il est parfaitement équilibré.

vous conduisez relaxé

VéloVap réduit les manœuvres au minimum :
son embrayage est automatique.

vous avalez les côtes

...sans pédaler : avec VéloVap, vitesse limitée
ne veut pas dire puissance limitée

Production SEVMA, 3, Impasse Thoréon PARIS-15°
CAPTIVANTE - CAZENAVE - DILECTA - GITANE - TENDIL - VAP

