

Au Salon :**Moteurs auxiliaires
et vélos motorisés**

Le Salon nous a révélé en ce domaine un choix plus important que jamais, si important que nous n'hésiterons pas à crier à la pléthore si l'effort de chaque spécialiste n'apparaissait pas si suivi et si plein d'intérêt. Comme pour les moteurs plus puissants de 125 ou davantage, la belle technique règne en maîtresse, et il y en a vraiment, comme on dit, pour tous les goûts. Nous avons examiné à plaisir chaque modèle nouveau de moteur 50 cmc. ou moins, chaque cycle à moteur qui apparaissait pour la première fois, ainsi que ceux de marques déjà connues, mais plus ou moins modifiés dans leur aspect du Salon 1949. Voici le résultat de nos investigations.

LA MOBYLETTE MOTOBECANE

Le « Cyclomoteur Poney » est connu de tous. C'est un vélomoteur d'un modèle d'avant-guerre dont la cylindrée a été ramenée à 50 cmc. Peut-être, avec sa boîte 2 vitesses et kick et son apparence moto, éblouait-il une certaine clientèle, et le jugeait-on un peu coûteux dans sa catégorie. Motobécane en continue la fabrication, mais lui a ajouté un modèle 100 % « bicyclette à moteur », qui a remporté sous l'appellation de Mobylette un indéniable succès.

Le cadre n'est pas sans rappeler celui des vélos « mixtes » de même marque, du type ouvert, avec double haubannage allant de la tête de direction aux pattes arrière. Le robuste tube reliant le péda-

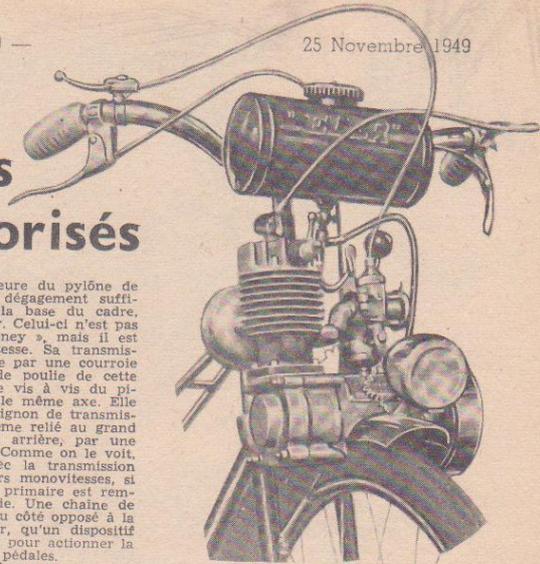
lier à la partie inférieure du pylône de direction, permet un dégagement suffisant, en avant et à la base du cadre, pour y loger le moteur. Celui-ci n'est pas sans rappeler le « Poney », mais il est monté ici en monovitesse. Sa transmission primaire s'effectue par une courroie trapézoïdale. La grande poulie de cette transmission est placée vis à vis du pignon de pédalier, sur le même axe. Elle est solidaire du petit pignon de transmission secondaire, lui-même relié au grand pignon, sur le moyeu arrière, d'une chaîne de vélomoteur. Comme on le voit, peu de différence avec la transmission des anciens vélomoteurs monovitesse, si ce n'est que la chaîne primaire est remplacée par une courroie. Une chaîne de bicyclette est montée du côté opposé à la transmission du moteur, qu'un dispositif permet de désaccoupler pour actionner la machine au moyen des pédales.

Le réservoir de carburant est monté dans le triangle arrière du cadre, entre le tube de selle et le garde-boue. Sa contenance est d'un litre 600. Le carter de protection en tôle enferme le volant magnétique (également destiné à l'éclairage) et le carburateur. La propreté y gagne, mais au détriment de la facilité d'accès, dans toute apparence. Notons l'emploi de roulements annulaires pour le moyeu de transmission, en remplacement des cônes-cuvettes employés couramment sur les vélos. La selle est du type vélomoteur, mais tout l'équipement est typiquement cycliste : guidon, freins sur jantes, petit phare formant bloc avec le garde-boue avant, etc... Cet ensemble pèse 28 kilos. Il est donné pour une vitesse de 30 kmh., avec la possibilité de franchir sans le secours des pédales des côtes de 7 %. La consommation est d'un litre 200 aux 100 kilomètres.

LE VELOTO

Autre formule, déjà remarquée les années précédentes, mais légèrement modifiée quant à l'aspect du moteur. Le Veloto a de petites roues de 550, un cadre assez bas, avec fourche avant à parallélogramme (type moto), et son moteur à la base du triangle arrière, entre le tube de selle et la roue. De 40 d'alésage pour 30 kmh., avec le petit deux temps n'est pas laid du tout, et paraît une réduction des moteurs de 100 ou 125. Il forme bloc avec une boîte 2 vitesses et un embrayage

Le « Kid » entraîne la roue avant par galet sur le pneu. On remarque la présentation très soignée de ce moteur, dont le réservoir et le carter forment un seul bloc de ligne profilée.



Ce moteur « Poulain » équipe un cycle Her fut présenté chez plusieurs marques au Salon, soit vertical, soit avec le cylindre inversé (comme chez Jean Thomann).

à double disque. La transmission primaire s'effectue par engrenages, l'allumage par volant magnétique. La commande des vitesses se fait par câble, avec manette au cadre. Il y a deux freins à tambours. Au point mort, on peut utiliser l'engin comme un vélo (développement de la chaîne de bicyclette : 48x18).

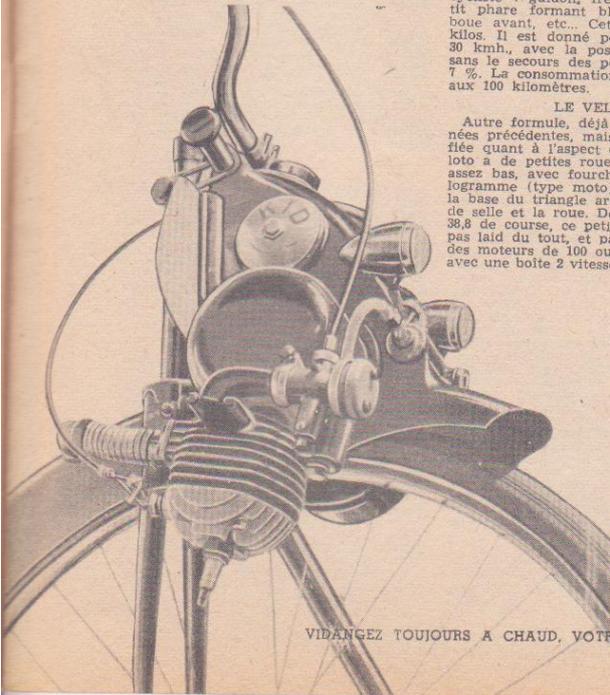
LE VELOSTYLE

Ceux de nos lecteurs qui déplorent la disparition des motos carénées genre « Majestic » ou « New-Motorcycle » ne manqueront pas de s'intéresser au Velostyle, en regrettant sa petite cylindrée. Comme protection du mécanisme, il est difficile d'imaginer mieux.

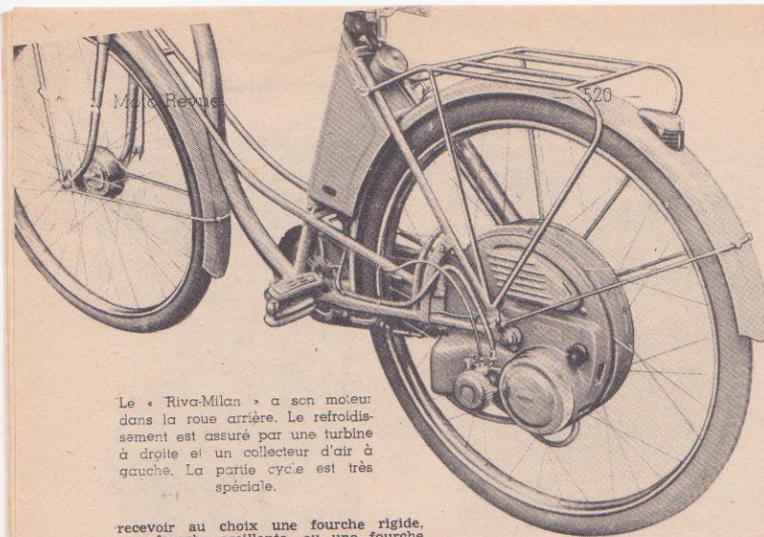
Du garde-boue avant à l'extrême arrière, le châssis est d'un seul bloc, en tôle d'acier emboutie, et dissimule tout ce qui est en mouvement continu. L'ensemble est très surbaissé (roues de 450x35 à pneus « Superballon »). Le réservoir s'harmonise avec la ligne générale. Il est placé à l'avant de la machine, contre le tube de direction. Le moteur est un VAP 4, monté comme dans un châssis de moto. Une fenêtre transparente, sur le dessus de la carapace, permet de le voir en permanence et d'y accéder si besoin. Grâce aux 2 l. 5 de mélange contenus dans le réservoir, le rayon d'action atteint 200 kilomètres. L'engin est utilisable en bicyclette, mais il n'est pour ainsi dire jamais besoin d'aider le moteur. La conduite est celle d'un vélomoteur monovitesse (débrayage, décompresseur, frein, manette de gaz).

HURTU

Encore un exemple des multiples montages du VAP 4, qui a encore gagné du terrain depuis l'an passé. Sur le cyclomoteur Hurlu, il est toujours devant le pédalier, et protégé par une tôle canalisant l'air (dont la forme n'est pas la même que celle de l'an passé). Les freins avant et arrière (ce dernier à tambour) sont synchronisés et commandés par une manette, l'autre étant réservée au débrayage. Notons la béquille centrale robuste, l'axe de pédalier avec manivelle déportée. Le cycle à moteur Hurlu peut



VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN



Le « Riva-Milan » a son moteur dans la roue arrière. Le refroidissement est assuré par une turbine à droite et un collecteur d'air à gauche. La partie cycle est très spéciale.

recevoir au choix une fourche rigide, une fourche oscillante, ou une fourche télescopique. La partie cycle est très soignée, et digne de la réputation de la maison Hurlu en cette matière.

RIVA MILAN

Voici un type de moteur qui ne figurait pas jusqu'à présent dans la construction française : Le moyeu motorisé, dont nous avons eu des exemples autrefois, et assez récemment, avec la Saxonnette allemande.

Le moteur Riva est établi d'après des brevets italiens par la Société Centrale de Constructions Mécaniques de Vichy. C'est un deux temps de 36 mm d'alésage pour 38 mm de course. Sa cylindrée exacte est de 38 cmc. et sa puissance de 1 CV 15 à 4.200 t.-m. Il est monté sur une plaque circulaire qui le dissimule latéralement, ne laissant apparaître par une ouverture, à l'avant, que la culasse et la bougie (le cylindre est horizontal). La plaque s'adapte sur le côté d'un tambour de grand diamètre formant le corps du moyeu et comportant, à l'intérieur, un engrenage que le petit pignon du moteur attaque directement. Du côté opposé à celui du moteur, le tambour est muni d'ouvertures et d'aubes brassant l'air. Il constitue ainsi une véritable turbine-ventilateur. Le tambour est en alliage léger, et le petit pignon-moteur en céloron (peau de porc agglomérée). L'entraînement est absolument silencieux. Dissipons toute appréhension relative au démontage de la roue. Le débrayage du fil d'éclairage (celui-ci est fourni par le volant) du décompresseur et du carburateur sont prévus pour le maximum de facilité. Après ces opérations et le desserrage des écrous d'axe, l'ensemble sort du cadre comme une roue ordinaire et l'on peut, pour l'alléger, retirer la plaque de fixation du moteur. Une crevasion n'est donc pas une éventualité catastrophique.

Le moteur Riva-Milan est monté sur un cycle à cadre spécial (sur le modèle Luxe avec fourche élastique), réservoir de 2 litres 400 sous la selle. L'ensemble peut atteindre 40 kmh. pour une consommation d'un litre 200 aux 100 kms. Le volant magnétique assure non seulement l'allumage et l'éclairage, mais encore l'alimentation d'un petit klaxon. Une tréte latérale permet le débrayage instantané.

UN NOUVEAU MOTEUR ADAPTABLE :

LE KID

Son principe est simple : Montage sur roue avant, avec entraînement par galet de contact. Mais la construction du kid est si particulière et si soignée qu'on ne peut manquer d'y apporter une grande attention.

Il fait corps avec la garde-boue avant, dont la partie supérieure est employée

comme fixation, et le corps comme... collecteur d'échappement des gaz. Le cylindre est inversé, avec carburateur à l'avant. Le galet est au centre, et le volant magnétique à gauche, à l'opposé du moteur proprement dit. Au-dessus, est le réservoir d'essence. L'ensemble, tout en alliage léger coulé, forme bloc. Le corps du garde-boue est creux, et relié à la lumière d'échappement par un petit tube. Les gaz sortent à la base du garde-boue, élargie à cet endroit pour former bavette protectrice, et percée à l'extrémité comme une « queue de poisson » de silencieux. Le bruit est très minime en ce qui concerne l'échappement, et nul au point de vue mécanique, car l'alliage employé est massif et antivibrateur. Il n'y a aucun porte-à-faux (le galet lui-même est supporté par 2 roulements à billes).

La cylindrée du Kid avoisine 50 cmc. (40x38 mm). Il développe 1 CV à 2.500 t.-m., pèse 7 kilos et consomme 1 l. 800 de mélange aux 100 kms.

CYCLEX

Le Cyclex présenté ici l'année dernière est toujours fidèle au poste, mais pour les séries nouvelles, un modèle légèrement différent par l'aspect et la technique le remplacera.

Le principe est le même : Montage sur la roue arrière, grâce à un garde-boue spécialement renforcé, transmission par friction, refroidissement par ventilation-volant. Mais le cylindre inversé est incliné vers l'arrière, alors qu'il était vertical sur l'ancien Cyclex. On a renoncé au magnésium, par trop coûteux, pour le remplacer par un alliage léger de fonderie plus économique, mais de premier choix. Le carter est baigné bronze. Le galet s'emmanche sur le vilebrequin par des cannelures. Enfin, on a soigné le graissage, par l'appoint de Técalémit supplémentaires pour les paliers, et on a adapté des cache-poussières efficaces augmentant l'étanchéité des roulements.

La fixation a été quelque peu modifiée. Elle comporte des supports sur caoutchouc éliminant toute vibration. Le réservoir profilé contient 3 l. 200. Sur le côté droit on a prévu un porte-bidon faisant partie de l'ensemble et permettant de transporter un récipient de 2 litres, soit pour l'huile du mélange, soit pour une réserve d'essence au choix. Le cyclex fait toujours 48 cmc. de cylindrée (40x38 mm), développe 1 CV 2 à 4.200 t.-m. La consommation est d'un litre 3/4. La vitesse atteint 40 kmh. Le poids total est de 8 kilos.

ANNINO

Nous avons fait connaître à nos lecteurs le premier moteur de M. Annino, celui monté directement sur le moyeu

25 Novembre 1949

arrière, avec engrenages satellites internes pour la transmission. Ce technicien de valeur n'en est pas resté là, et a créé un autre moteur auxiliaire dont la particularité la plus saillante est de faire bloc avec la tête de fourche avant. La fourche complète pèse 6 kilos 500. Le cylindre, inversé, est placé à gauche de la direction et le volant à droite. Au centre, sous la cuvette inférieure de direction, un galet de friction entraîne la roue. La fourche proprement dite est spéciale, et son extrémité articulée permet l'accouplement ou le désaccouplement instantané du moteur. Grâce à la bielle inférieure, la roue possède un léger débattement vertical. Bloqué à la position la plus haute, elle est en contact avec le galet. Au contraire, à sa position la plus basse, elle s'en éloigne, et on utilise la bicyclette sans le secours des pédales. Un simple écrou papillon assure le blocage à la position désirée. Si celui-ci est desserré, le poids du cycliste est suffisant pour assurer le contact et l'entraînement de la roue.

Le 49 cmc. 2 temps Annino possède un cylindre aluminium avec chemise fonte, une bielle montée sur aiguille. Le volant magnétique est un Vageor. Sur le carburateur Zenith, on remarque le filtre à air efficace. Ce moteur fourche était monté au Salon sur un vélo de la Société M.T.G. d'Herblay, qui, tout équipé, ne pèse que 15 kilos. Le réservoir contient 2 l. 400 de carburant.

LE MINI MOTOR

Le « Mini-Motor » sent l'Italien d'une lieue, ce qui n'est pas un reproche, tout au contraire. Il se monte à l'arrière, au-dessus de la roue, grâce à un support horizontal en alu coulé, lui-même surmonté par un petit réservoir rectangulaire. Le cylindre est horizontal, avec ailettes « à la Guzzi », et déporté sur la droite pour permettre un bon refroidissement. La transmission directe se fait par un galet de métal, qui s'apparente plutôt à un pignon, tant ses cannelures sont profondes. Il donne, paraît-il, une adhérence remarquable sur le pneu, à condition que celui-ci soit bien gonflé.

C'est encore un deux temps de 49 cmc. (38x44 mm), développant 1 CV 1/3 à 3.000 t.-m. Il pèse 7 kgs et garantit une vitesse de 35 kmh. La consommation est de 1 l. 100 aux 100 kms. On remarquera le petit collecteur d'échappement à ailettes et le volant magnétique, monté ici à l'opposé du galet, à l'extrême droite du cylindre. Le débrayage est commandé du cadre.

LE POULAIN

Un petit moulin 100 % classique, que nous ne pouvons mieux comparer qu'à la partie motrice Velosolex, à l'exception du système d'alimentation et du carburateur si spéciaux de ce dernier.

Le cylindre moteur est à gauche, le volant magnétique à droite, et le galet, monté sur l'axe du vilebrequin, au centre de cet ensemble bien équilibré. Le « Poulain » a une cylindrée de 50 cmc., et figure notamment sur les cycles Eler.

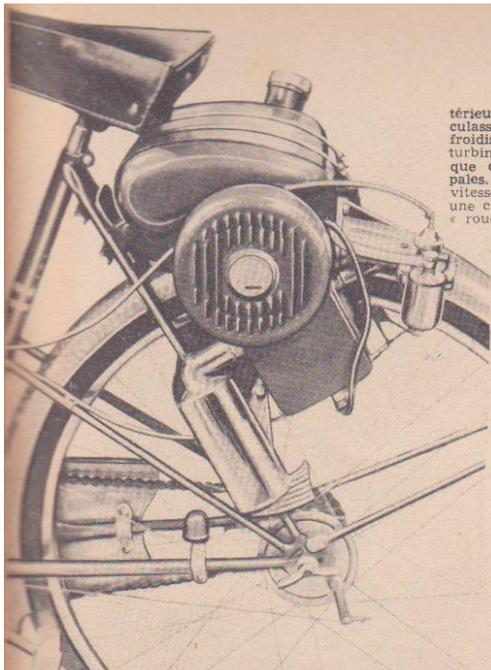
LE VELO-REVE CICCA

Son principe est sensiblement le même que celui du précédent.

Il est remarquable par sa fabrication et son équipement : Frise d'air perfectionnée au carburateur, formant filtre à air et obturateur pour les dépôts, boîte de détente pour l'échappement, cylindre et culasse aluminium. Son support permet un réglage facile de la pression du galet sur le pneu. Le Vélo-Rève est débrayable. Sa cylindrée est de 49 cmc. (40x39,5). Sa puissance atteint 1 CV au régime maximum de 4.200 t.-m., ce qui assure une vitesse de 40 kmh. Le réservoir de 2 litres permet de parcourir 130 kilomètres sans ravitaillement.

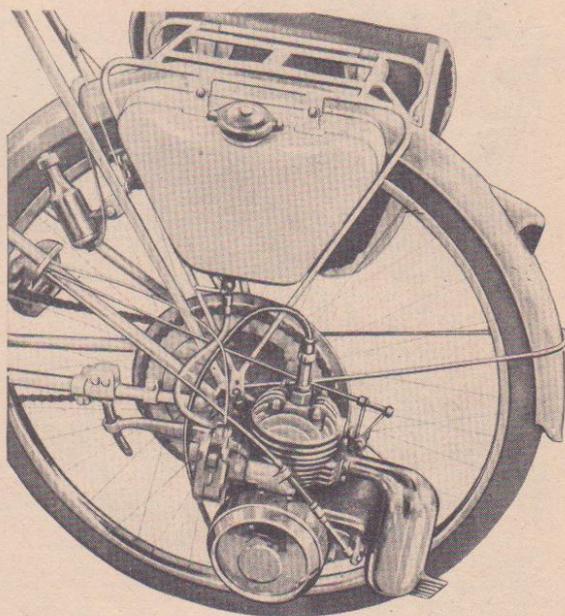
Le Vélo-Rève Cicca équipe le curieux « Scoto » dont nous avons parlé dans notre dernier numéro.

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE



térieure. Il est monté horizontalement, la culasse étant dirigée vers l'arrière. Le refroidissement est excellent, grâce à une turbine constituée par le volant magnétique dont le rotor est muni de petites pales. Le Diem est un bloc moteur deux vitesses et débrayage, transmission par une chaîne et un pignon vissé derrière la « roue-libre » du vélo.

■
A gauche : Le Cyclex moteur sur la roue arrière, avec entraînement sur pneu. Le refroidissement est assuré par le volant formant ventilateur. Ci-dessous : Le Vap, muni de son nouveau carburateur, fabriqué par A.B.G.



monté à l'intérieur du cadre, et son exemple a été suivi, notamment par GELEM, R.D. et Bonney, coureur cycliste bien connu, qui se lance également dans le cyclomoteur. Son modèle à moteur VAP, quoique de technique moto, permet le démontage très rapide du moteur, si on désire l'utiliser comme bicyclette. Le VAP assure une vitesse de route de 40 kmh. avec une consommation très basse.

■
A noter un accessoire pratique et esthétique qui figurait au stand VAP : Le Capomobyli, calandre dissimulant le VAP lorsqu'il est monté normalement à gauche de la route, sans toutefois gêner son refroidissement.

JEAN THOMANN

■
Ce constructeur a étudié un ensemble propulsé par un petit moteur à cylindre inversé disposé sur la roue avant. La disposition est la plus classique (de droite à gauche, cylindre, galet de transmission, volant magnétique). On relève la culasse en aluminium, le pot de détente pour l'échappement.

LE VAMPIRE

Le Vampire était un des plus curieux moteurs du Salon. Quoique placé à l'extérieur du cadre (à la base du tube avant), il entraîne la roue arrière par un galet de friction ! Ce galet, disposé sous le cadre, derrière le pédalier, est monté sur un axe actionné par un pignon, lequel est relié au moteur par une courte chaîne dont les brins passent au-dessus et au-dessous de la boîte de pédalier. Le support du galet est mobile, et à pression réglable. Il permet le débrayage, ou au contraire, l'augmentation du coefficient d'adhérence sur le pneu (très utile par temps de pluie sur route boueuse).

La cylindrée du Vampire est de 48 cmc., et sa puissance de 1 CV 2 à 4.000 t.-m. Il consomme 1 l. 500 à la moyenne de 30 kilomètres-heure.

LE VIMER

Créé en 1941, le Vimer n'a été révélé à la clientèle que voici peu de mois. C'est dire que son créateur a mis à profit ce temps relativement long pour la mise au point de son engin.

Le Vimer se dispose devant le pédalier. Il entraîne le plateau grâce à un petit pignon fixé à celui-ci, et actionne la roue arrière par l'intermédiaire de la chaîne du vélo, dont le dérailleur est utilisable comme changement de vitesse. De la sorte, il n'est guère de côté qui ne puissent être franchis sans le secours des pédales, et par contre, on peut si on le désire, « soulager » le moteur en pédalant.

D'une cylindrée de 45 cmc., ce moteur auxiliaire permet une vitesse en palier de 30 kmh., pour une consommation d'un litre 3 aux 100 kms. Son volant magnétique assure également l'éclairage. L'entraînement du pédalier s'opère par une roue libre spéciale. Cependant, il y a sur le moteur proprement dit un embrayage genre moto qui ajoute encore à la souplesse de conduite. Le Vimer est monté entre autres par Camille Foucaux, sur l'un de ses cyclomoteurs, par Mercier et par Talbot.

LE DIEM

Le Diem est inchangé dans ses grandes lignes. C'est un petit deux-temps de 50 cmc. disposé au-dessus de la route pos-

Voici quelques caractéristiques du moteur : 2 temps à double transfert. Dispositif amortisseur éliminant tout risque pour le moteur en cas de fausse manœuvre. Débrayage et changement de vitesse commandés du guidon par une seule manette. Vitesse : 20 kmh. en première, 45 kmh. en seconde, tout en conservant une réserve de puissance.

LE VAP

Nous jugeons inutile de nous lancer dans une description détaillée du Vap 4, moteur si répandu et permettant des montages si divers qu'on peut le qualifier d'universel.

On le trouve monté sur le côté de la roue arrière, comme prévu sur les bicyclettes Hirondelle, Saint-Etienne et Gnome-Rhône. Foucaux et Hurlu l'adoptent à l'avant du pédalier. M.R. continue son cyclomoteur dans lequel le VAP 4 est

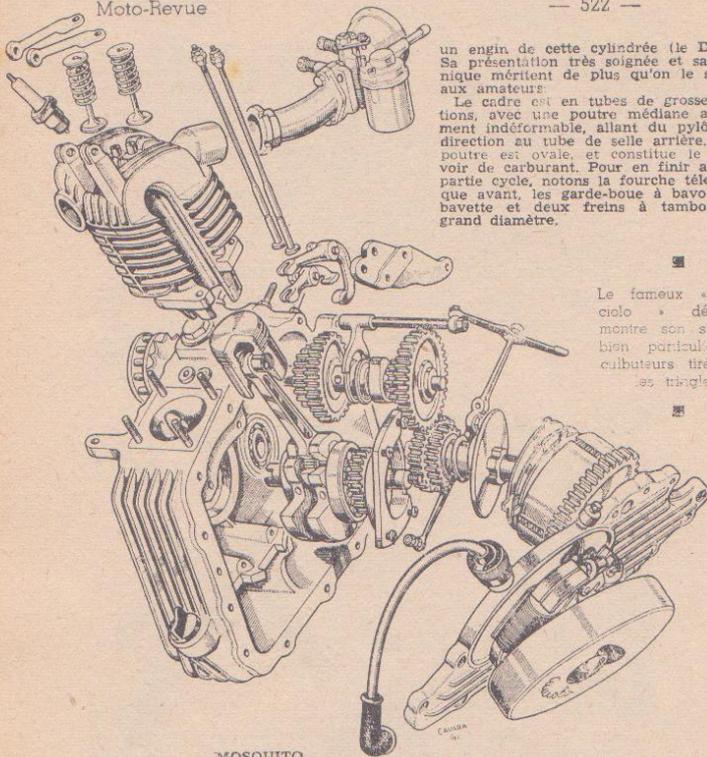
D.M.S.

Le moteur D.M.S. est séduisant par sa grande simplicité. Il prend place sur la roue avant, grâce à un support pivotant permettant de le désaccoupler par simple blocage d'un écrou. C'est un moteur carré (40x40 mm) de 50 cmc. tournant au régime de 3.000 t.-m. Son constructeur garantit une vitesse continue de 25 kmh. sans l'aide des pédales sur route normale.

Au Salon, le D.M.S. était adapté au curieux vélo Petit-Eli, qui, après repliage du guidon et abaissement de la selle, peut se fourrer dans les coins les plus exigus.

OLYMPIA

Le cyclomoteur Olympia est monté avec un moteur Durif, qui ressemble comme un frère au Cicca dont il est sans doute la licence.



un engin de cette cylindrée (le Dery). Sa présentation très soignée et sa technique méritent de plus qu'on le signale aux amateurs.

Le cadre est en tubes de grosses sections, avec une poutre médiane absolument indéformable, allant du pylône de direction au tube de selle arrière. Cette poutre est ovale, et constitue le réservoir de carburant. Pour en finir avec la partie cycle, notons la fourche télescopique avant, les garde-boue à bavolets et bavette et deux freins à tambour de grand diamètre.

Le fameux « Cuciciclo » démonté, montre son système bien particulier de culbuteurs tirés par les triangles.

MOSQUITO

Le Mosquito poursuit chez nous une glorieuse carrière commencée en Italie. Bien qu'il soit très connu, nous tenons à en donner à nouveau un aperçu. Il est disposé horizontalement sous le pédalier, et entraîne la roue arrière par un galet d'acier à stries monté sur l'axe d'un démultiplicateur. C'est un 2 temps à piston de forme régulière, allumage par magnéto. Sa cylindrée est de 38 cmc. Sa vitesse de rotation est de 4.200 t.-m., et l'allure de route qu'il permet est de 30 kmh. Il ne pèse que 6 kgs et ne consomme que 1 l. 100 aux 100 kms. Le montage élastique assure une pression constante sur le pneu et élimine toute transmission de vibrations au cadre.

BABY-STAR

Le Baby Star, dont la présentation a de toute évidence été particulièrement étudiée provoque une vive curiosité. Monté sur la roue avant qu'il entraîne par galet, il comporte un cylindre horizontal, culasse vers l'avant, placé à droite de la roue. A sa gauche, symétriquement au cylindre, est le silencieux, muni d'ailettes et lui ressemblant si bien qu'à première vue on croit voir un bicylindre. L'illusion serait parfaite si le constructeur avait pensé à y fixer une bougie de secours.

Le réservoir est surbaissé et l'alimentation est assurée par une pompe. Un 2^e réservoir donne une assurance contre la panne sèche.

NARCISSE

Il s'agit d'un engin différent de tous ceux que nous venons de citer, puisqu'il est équipé d'un moteur de vélomoteur (100 cmc.), mais il n'est pas illogique de le classer parmi les cyclomoteurs, puisque ce terme s'appliquait originalement à

le moteur est logé sous la poutre médiane, et protégé par de grands panneaux latéraux s'opposant à toute projection d'huile, d'ailleurs improbable. Les panneaux comme les carters de chaînes avec lesquels ils forment bloc, sont insonorisés et ne peuvent amener de vibrations. Nous n'avons pas cité la marque du bloc, un 100 cmc. 2 vitesses Aubier-Dunne monté très incliné dans le cadre. Les panneaux ont été disposés pour canaliser l'air. Il y a une transmission distincte pour le moteur, du côté opposé à celui des chaînes correspondant aux pédaliers.

Toutes les attaches de fixation sont soudées. L'éclairage, fourni par le volant S.A.F.I., est assuré par un gros phare aérodynamique genre vélomoteur.

VELOSOLEX

Dans tous les milieux, dans toutes les classes sociales, Velosolex a conquis droit de cité. L'homme de la rue comme le technicien sont d'accord pour reconnaître que son succès se justifie. Le Velosolex est un ensemble homogène auquel nul autre ne peut être comparé, tant il est différent de ce qui existait jusqu'ici. Cylindrée : 45 cmc., alésage 38 mm, course 40 mm. Puissance 0,4 CV à 2.000

Le Baby-Star, dernier venu, présente une curieuse ressemblance avec un bicylindre, son silencieux et son cylindre, tous deux horizontaux, sont presque semblables extérieurement.

t.-m. Carburateur spécial, sans flotteur ni pointeau. Pas de robinet d'essence. Allumage et éclairage par volant magnétique spécial. Transmission sur le pneu avant par galet en carborundum. Cadre spécial mixte. Rappelons que le constructeur préconise l'emploi exclusif du carburant Solexine, en vente dans les stations service Velosolex, qui a l'avantage de ne pas encrasser les lumières. Le poids du Velosolex est de 25 kilos et sa vitesse normale de 28 kmh.

★
Le Vélomoteur - grâce à l'amélioration constante des techniques - a pris rang de nos jours parmi les petites, mais véritables motocyclettes.

Conséquence de cette promotion, une nouvelle formule est née, répondant aujourd'hui au même problème que le vélomoteur d'hier : le « Cyclomoteur » et son parent proche : le « moteur auxiliaire ».

Il ne s'agit pas d'un engouement passager, mais d'un véritable signe des temps. La formule répond à un besoin et ne sera pas un feu de paille.

« Moto-Revue », la revue du véhicule cyclo-mécanique, fidèle à sa mission, se doit de suivre l'évolution des besoins et des désirs de ses lecteurs.

En plus des rubriques habituelles et qui ne seront jamais sacrifiées, concernant la compétition et la technique des machines à grosse et moyenne cylindrée, « Moto-Revue » se penchera sur le problème actuel des « moins de 50 cmc. ».

« Moto-Revue » qui a puissamment aidé naguère à l'éclosion du vélomoteur, a déjà largement ouvert ses colonnes au cyclomoteur. Le moment est venu de faire le point des réalisations, de confronter les desiderata des usagers et des possibilités des constructeurs.

« Moto-Revue » va donc inaugurer une série d'articles documentés, par un important numéro, consacré presque exclusivement à ce problème. Les articles qui paraîtront ensuite seront étagés par une véritable tribune ouverte à tous. Voilà qui contribuera puissamment à décaister cette question actuelle, à séparer l'ivraie du bon grain, à redresser des erreurs et détruire des croyances.

Finalement, « Moto-Revue » fidèle à sa doctrine, donnera l'impulsion nécessaire à l'amélioration et à la vulgarisation de ce nouveau mode de transport.

