

La Revue des Agents

CYCLE
MOTO CYCLE

Organe tri-mensuel de vulgarisation

Rédaction, Administration : 14, rue Brunel, Paris (17^e) - Tél. : Étoile 05-50 (9 lignes) Compte Chèques Postaux, Paris 932-76
Administrateur : ROBERT LAJEUNESSE Rédacteur en chef : SÉBASTIEN GUICHERD

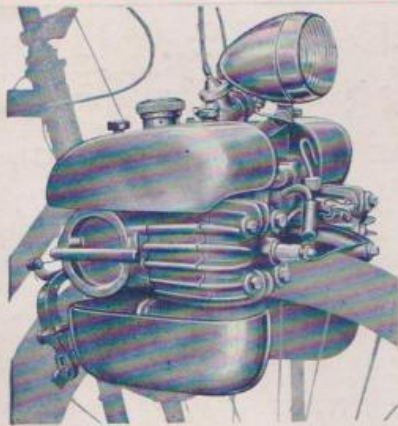
L'organisation professionnelle
vue par les voyageurs
représentants

Cyclomoteurs
et Vélomoteurs

L'impôt de l'artisan

Moteur auxiliaire
ADAPTABLE SUR TOUTES BICYCLETTES

BABY+STAR



MARQUE DÉPOSÉE
LICENCE STELLWAGEN

le plus moderne

CAR IL COMPORTE
LES DERNIERS
PERFECTIONNEMENTS

ÉLÉGANCE

LA SYMÉTRIE DU BABY-STAR
ET SON CAPOT AÉRODYNAMIQUE
ASSURE UNE ÉLÉGANCE INCOMPARABLE

SILENCE

LE SILENCIEUX DE GRANDE CAPACITÉ
ASSURE LE PARFAIT REFROIDISSEMENT DES
GAZ et un SILENCE "MACHINE À COUDRE"

PRATIQUE

EMBRAYAGE & DÉBRAYAGE AUTOMATIQUE
ÉCLAIRAGE INTENSE. UN FREIN AVANT
PUISSANT EST LIVRÉ AVEC LE MOTEUR

ALLUMAGE

PAR GROS VOLANT MAGNÉTIQUE ASSURE
DES DÉPARTS FACILES, ALLUMAGES AUX
FAIBLES ALLURES ET RALENTI PARFAIT

MÉCANIQUE

TÊTE ET PIED DE BIELLE SUR AIGUILLES
CHEMISE FONTE CENTRIFUGÉE
ENTRAÎNEMENT SILENCIEUX PAR GALET

1 L. 1/2 aux 100 kms, VITESSE LIMITÉE à 35 kms
à L'HEURE, COTES SANS PÉDALER jusqu'à 7 1/2

BABY+STAR
le mieux étudié
DES MOTEURS
AUXILIAIRES

★ RENSEIGNEMENTS
ET NOTICE
SUR DEMANDE

S. E. T. A. M.
Constructeurs

23, Rue Emile-Zola SAINT-OUEN (Seine)
TEL. CL1 90.02

LES CYCLOMOTEURS DES MARQUES SUIVANTES SONT EQUIPÉS DE SERIE
AVEC LE BABY-STAR : **ELVISH, ROCHET, THOMAS-ROSSET**

une production
FAC



avec un beau vélo F. A. C.
vos enfants rouleront dans la joie et sans trac!

FAC FRANCE AUTO CYCLE
Constructeur de Cycles pour l'enfant
47, BOUL. PASTEUR - CLERMONT - FERRAND
GROS - COMMISSION - EXPORTATION

L'AVERTISSEUR À PILES
CYCLOVOX

... idéal pour
vélomoteurs & B.M.A

Utilisant le modèle "pile
torche" le **CYCLOVOX**
permet 50.000 coups
d'avertisseur sans rechar-
ge. Il est indispensable
sur tous vélomoteurs dé-
pourvus de batterie ou
redresseur.

Le **CYCLOVOX** est livré
avec fil, ferrures et bouton
de contact, chromé, à fixer
au guidon.



GURTNER

J.P. Vitry

LE SUCCÈS DU SALON
CYCLOMOTEUR FAVOR

MOTEUR "POULAIN" FOURCHE ÉLASTIQUE SPÉCIALE



LE PLUS SOUPLE
LE PLUS CONFORTABLE

- MOTEUR** 2 TEMPS 49 cm³ à friction sur pneu. Relevage mécanique du moteur avec verrouillage. Eclairage par volant magnétique.
- CADRE** MIXTE SPECIAL entièrement en tubes d'acier. Porte-bagage arrière en tubes, soudé au cadre.
- FOURCHE** ELASTIQUE spéciale FAVOR d'une grande souplesse.
- MOYEURS** FREINS TAMBOUR assurant un freinage parfait.
- ÉQUIPEMENT** Jantes renforcées. Rayonnage de 15. Pneumatiques MICHELIN spéciaux. Selle extra-souple. Garde-boue NERVUREX. Carter couvre-chaîne.

LIVRAISON DE SUITE - PRIX DE DÉTAIL : 39.500 Frs

LA MÊME MACHINE LIVRÉE SANS MOTEUR : 19.500 Frs

DEMANDEZ NOS CONDITIONS D'EXCLUSIVITÉ
CYCLES "**FAVOR**" CLERMONT-FERRAND

La Motocyclette

CYCLOMOTEURS ET MOTEURS AUXILIAIRES EN PLEIN ESSOR

Les vacances nous ont fait rencontrer sur les routes, même de montagne et dans les bourgades les plus écartées une quantité impressionnante de cyclomoteurs. Tous les modèles et tous les types avec leurs diverses variétés de montage y étaient représentés.

Timides essais au début, les longs déplacements, le tourisme, sont devenus choses banales qui ne surprennent plus personne, on s'embarque pour 2 à 3.000 kilomètres en comptant, pour faire le trajet sans fatigue, sur l'extraordinaire endurance d'un minuscule 50, voire 38 cc. Et l'on considère comme tout à fait normal d'arriver à destination sans encombre.

J'ai connu des gens qui ont visité ainsi la Côte basque, d'autres la Suisse et qui ont fait de magnifiques excursions sans aucun souci. Ces randonneurs sont généralement d'anciens cyclotouristes qui trouvent avantageux et agréable de doubler sans aucun effort leur rayon d'action et d'abattre chaque jour un kilomètre qu'ils n'auraient pu se permettre s'ils n'avaient eu recours qu'à leurs jambes et aux pédales.

Considéré à ses débuts comme un avorton éphémère, puis tout juste bon pour la ville et ses environs immédiats, voici le cyclomoteur devenu un mode de locomotion, ancré dans les habitudes et dont on ne discute plus la valeur.

La clientèle elle-même a sensiblement évolué. On considérait au début l'homme qui avait équipé sa machine d'un moteur auxiliaire, comme un paresseux ou un fatigué et on souriait en

par

M a x E N D

pensant qu'il aurait souvent à tirer de surcroît, à coups de pédales, son moteur déglouffé à son tour.

Les sceptiques ont dû bientôt se rendre à l'évidence ; ceux qui voyaient chaque jour ce petit engin transporter sans peine son propriétaire et l'amener à pied d'œuvre plus vite qu'avec les bus et autres transports publics, ceux qui le voyaient griller alertement la plupart des cyclistes, ont été amenés à réfléchir et à reconnaître qu'ils s'étaient bel et bien trompés.

Les amis, les collègues, les voisins finirent donc par envier ceux dont, au début, ils avaient ri. Tentés à leur tour ils ne pouvaient même plus supporter l'idée d'attendre un long délai pour avoir enfin sur leur cadre ce précieux auxiliaire.

Ceux des provinces et des campagnes gagnés à leur tour, convaincus par ce qu'ils voyaient chaque jour, devinrent également des clients pressés. Malgré les errements du début et les déboires de quelques tentatives hasardeuses, l'engouement ne fait que croître : telle grande marque de moto a été obligée d'agrandir considérablement ses usines, de doubler son outillage pour répondre à une demande de plus en plus abondante.

Telle autre maison, construisant sous licence un moteur d'origine étrangère cherche à doubler une production qui avoi-

sine cependant la centaine par jour.

On sait d'autre part la formidable importance qu'a prise la fabrication des cyclomoteurs dans cette grande maison dont la principale activité était la carburation.

D'autres usines spécialisées travaillent également à fond pour sortir à des cadences insuffisantes cependant à satisfaire toute la clientèle.

Certaines marques en outre, fournissent non seulement l'utilisateur mais des constructeurs de cycles désireux d'adjoindre à leurs différents modèles de vélos, un cyclomoteur spécialement conçu.

On en vient, en effet, de plus en plus à l'ensemble complet avec un cadre spécialement adapté.

Un fabricant a même réalisé un cadre poutre très ingénieux qui permet de recevoir cinq types différents de 50 cc., leurs divers emplacements et modes de montage étant prévus à l'origine. Ce cadre unique convient aussi bien à l'installation du moteur sur la roue avant, en oblique devant le pédalier, à l'horizontale sous le pédalier, latéralement à la roue arrière, soit enfin sur le porte-bagages postérieur. On dit même qu'ultérieurement cette belle pièce sera complétée par une fourche avant à suspension télescopique.

Mais ces solutions d'engins complets ne freinent pas pour autant la vente des moteurs séparés. Il circule tant et tant de bicyclettes de par la France qu'en équiper le dixième est déjà une entreprise d'envergure.

La saturation n'est pas pour demain, comme on le voit.

En face de ces deux tendances quelle doit être la position du motoriste à l'égard de sa clientèle ? Doit-il préconiser le seul cyclomoteur au détriment du moteur séparé ?

Pourquoi prendre parti ? Après tout, les deux clientèles existent et sont distinctes. Les uns n'ont pas de vélo et cherchent un équipage complet. Les autres possédant déjà leur bécanne préfèrent plutôt que de la vendre d'occasion pour racheter du neuf, équiper une monture fidèle et qui leur donne satisfaction par son état général.

L'idéal pour l'agent serait d'avoir la représentation d'une seule marque fournissant à la fois et à volonté cyclomoteurs et moteurs adaptables. Ce serait une grande simplification que cette unité, ne serait-ce que pour les réparations et le stockage des pièces de rechange. Ce serait aussi inspirer confiance à la clientèle : ne vendre qu'une marque mais de qualité constante.

Beaucoup de constructeurs l'ont compris, on s'en rendra certainement compte au prochain Salon. Aux dires des gens bien informés on y verra une éclosion de cyclomoteurs et des réalisations sans doute remarquables.

Soyons assurés que la clientèle y prêterait grande attention. Les difficultés actuelles de la vie la rapprochent d'une formule que, plus fortunée, elle aurait peut-être dédaignée autrefois ; encore n'est-ce pas sûre qu'elle l'eût dédaignée : chaque fois que paraît un engin motorisé de prix et de consommation moins élevés que la concurrence, il trouve immédiatement une masse d'acheteurs.

A ses débuts, le vélomoteur 100 cc. par définition ne devait pas dépasser le 30 à l'heure, son succès n'en a pas moins été considérable, malgré sa faible vitesse et une consommation relativement élevée eu égard à sa puissance.

Aujourd'hui nos 50 cc. avoisinent le 40 à l'heure et consomment moitié moins que les anciens 100 cc. Pourquoi, de ce

fait ne jouiraient-ils pas à leur tour d'une grande vogue d'autant que dans le cas du moteur adaptable le prix d'achat est considérablement moins élevé ?

Le succès du cyclomoteur est considéré comme si définitif que nombre de spécialistes de l'accessoire n'ont pas craint les frais élevés d'outillage ou de fonderie

UN PROPULSEUR A GRANDE RÉSERVE DE PUISSANCE

« LE POULAIN »

Parmi tous les moteurs auxiliaires que l'on voit sur le marché depuis trois ans, il faut signaler la place très importante prise par le groupe propulseur « Le Poulain ».

C'est dans les usines de Levallois que le moteur auxiliaire « Le Poulain » est construit en grande série.

C'est un moteur de 40 cc. 2 temps à ligne sobre et élégante. Sa construction est robuste, son vilebrequin monté sur 3 roulements supprime toutes vibrations, la bielle est montée sur galets.

Le cylindre en fonte au nickel chromé à haute résistance, la culasse alu est hémisphérique.

Le moteur luxe comporte injecteur, carburateur à aiguille de conception entièrement nouvelle, avec retour de l'essence non utilisés au réservoir. L'alimentation se fait par pompe.

Dans le type B, il y a un carburateur à aiguille et un réservoir en charge.

L'allumage se fait par volant

magnétique multipôles à aimantation renforcée produisant une lumière continue sur 6 volts.

L'entraînement se fait par friction sur le pneu avant avec galet au carborindon.

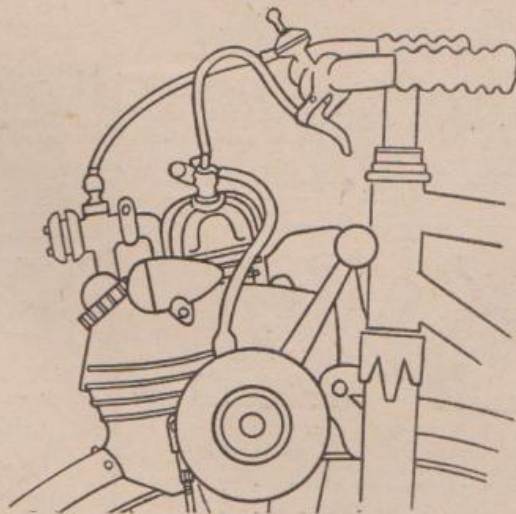
La vitesse par accélération variable va de 10 à 38 kilomètres. Les cotes d'une pente égale ou inférieure à 6 % peuvent se monter sans pédalier.

Il n'y a qu'une commande supplémentaire à fixer au guidon, l'accélération et la décompression se trouvant montées sur la même manette.

La consommation est d'environ 1 l. 1/2 aux 100 km. Le montage s'effectue en moins d'une heure sur n'importe quelle bicyclette.

Voilà un moteur étudié et dont plusieurs milliers d'exemplaires sillonnent les routes du monde, car la Hollande, le Danemark, le Portugal, l'Espagne sont des fidèles du « Le Poulain ».

Son prix modique le rend nécessaire à toutes les bourses.



Le moteur auxiliaire Poulain.

pour doter ce véhicule d'accessoires à sa mesure. Si quelques-uns sont du domaine de la fantaisie, la plupart ont leur raison d'être en apportant à la machine un surcroît de confort, de sécurité et de protection. Les randonneurs apprécieront le moyeu arrière à changement de vitesse; ceux qui font de la ville et circulent dans les rues encombrées

trouveront sécurité avec les freins à tambour.

Les guidons souples, les tiges de selle suspendues avec ressorts internes, les fourches avant avec suspension télescopique ou par parallélogramme procureront un confort très appréciable.

Divers accessoires d'équipement en abritant le pilote lui permettront de rouler par tous

les temps. Il trouvera également des bidons de réserve, des fixages, du petit outillage et différents enjoliveurs qui donneront à sa monture ce cachet personnel que chacun recherche... l'utile et l'agréable.

Voilà donc un vaste champ d'action pour tous ceux qui voudront consacrer une part de leur activité à la vulgarisation du cyclomoteur. Une visite attentive au prochain Salon leur sera grandement profitable.

AGENTS DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE...

NOUS VOUS PRÉSENTONS NOTRE ABONNEMENT PROFESSIONNEL

En même temps que ce numéro, nous adressons aux agents du cycle et du motocycle un spécimen de la revue « MOTOCYCLES » éditée par nos soins, par une heureuse coïncidence.

« MOTOCYCLES », revue mensuelle, bi-mensuelle d'avril à juillet, pendant la saison sportive, complète par son information générale la documentation purement professionnelle contenue dans la « REVUE DES AGENTS ».

L'abonnement couplé, spécialement étudié pour les professionnels, donne droit, pour quatre cent dix francs, à l'édition mensuelle « MOTOCYCLES » et « REVUE DES AGENTS ».

BULLETIN D'ABONNEMENT PROFESSIONNEL REVUE DES AGENTS (Edition CYCLE et MOTOCYCLE) 14, Rue Brunel - PARIS - 17'

NOM _____

Adresse _____

Cachet commercial : _____

Le _____

Signature : _____

Le montant de l'abonnement, soit 410 francs, est versé ce jour par virement au C. C. P. de la Revue des Agents, Paris 1447-03; ou ci-joint par Mandat-Carte, Mandat-Poste, Chèque bancaire. (Rayer les mentions inutiles et bien préciser au dos du mandat postal : « Abonnement professionnel ».)

L'abonnement donne droit à une insertion gratuite de 5 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

CES MOTOS REQUISITIONNEES PEUVENT ETRE RECLAMEES PAR LEURS PROPRIETAIRES

Conformément à la loi du 14 août 1947, l'autorité militaire remet à la disposition de leurs anciens propriétaires les véhicules réquisitionnés par elle.

La réclamation doit être adressée dans un délai de deux mois à dater de la parution des textes au Journal Officiel.

Voici une liste parue le 19 juillet, le délai de réclamation étant le 19 septembre. Les numéros sont ceux de la série du type, lequel n'est pas indiqué.

Gnome et Rhône : 518.042, 408.038, 463.500, 468.333.

Peugeot : 145.421.

Terrot : 256.286, 276.205.

Ariel : 55.821.

« MOTOCYCLES »

La revue spécialisée
de la moto

Demandez spécimen à « MOTOCYCLES »
14, Rue Brunel, 14 - PARIS - XVII'



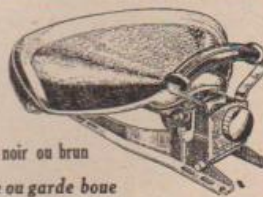
SPÉCIALISTE

EMBIELLAGES : D. K. W. autos et motos
et toutes marques motos
RÉALÉSAGE - FABRICATION D'AIGUILLES ET GALETS

Siège Social : 5, Rue Rivay - LEVALLOIS
Téléph. : PER. 33-13 (Usine à Nanterre)

SIEGES ARRIERE MERAT

Breveté France et Etranger



Modèle court spécial, dessus noir ou brun

Se fait pour porte bagage ou garde boue

Le seul qui procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)