

**Les
fichiers
Daniel Rebour**

**The
Daniel Rebour
files**



[Light Blue](#) = Link / Lien (Internet or within this file)

[Blue](#) = Français

[Red](#) = English

[Shortcuts](#) / [Raccourci](#):

[Foreword](#)

[Préface](#)

1945	1946	1947	1948	1949
1950	1951	1952	1953	1954
1955	1956	1957	1958	1959
1960	1961	1962	1963	1964
1965	1966	1967	1968	1969
1970	1971	1972	1973	1974

Articles and translations of them:

[The Dural](#)

[The bicycle "Type Fédéral"](#)

[The presentation](#)

[A machine for everyone](#)

[Chanteloup 1946](#)

[Inventurers work for us!](#)

[How to carry packages](#)

[The luggage carriers](#)

[Handlebars](#)

[PBP 1948 Daniel and Simone Rebour](#)

[PBP in 3 years and Jean Dejeans' bicycle](#)

[Joffre split hub](#)

[Invisible cables](#)

[History of camping luggage carriers](#)

[A beautiful frame for a beautiful bicycle](#)

[PBP 1951 bicycle](#)

[Saddle "rodée main selon D. Rebour"](#)

Foreword

This is my collection of 1435 selfmade scanfiles with apx 5000 to 6000 Daniel Rebour drawings, together with their original French captions and English translations below the scans on Flickr and also aggregated in this file, which has direct weblinks to each corresponding scan.

It is based on complete sets of all 231 "Le Cycliste" magazines from 1946 to 1973 and all 488 "Le Cycle" magazines from 1945 to 1974. It covers every Rebour drawing in "Le Cycliste" and almost every bicycle related drawing in "Le Cycle".

The drawings are shown to the honor of Daniel Rebour and his work for your private enjoyment and research. Do not use them for any other, especially commercial, purposes! In case you want to show or share my scans somewhere (blogs, forums, social media etc.), please mention the source.

Thank's

Of course, the works of Daniel Rebour are still under copyright.

The drawings where published in "Le Cycle" under the magazine's copyright. The magazine was discontinued 1974 without a legal successor. At that moment the copyrights of the drawings should have fallen back to Daniel Rebour and stayed with him and his heirs for 70 years after his death, until May 12th 2057.

Rob van der Plas writes in his Rebour book "Our special thanks [...] mainly to Daniel Rebour himself, for offering, when asked about permission to use his drawings « use anything you like, as long as you don't omit my signature. » " In the second edition of the book he added: "Finally also to Ms. Martine Rebour, Daniel's niece and sole surviving heir, for her kind permission to use the illustrations"

My biggest thanks go to Rob van der Plas, who was kind enough to give me the address of Martine Rebour. I wrote her a letter. She gave me her consent to show my scans online.

Martine Rebour is the only child of Daniel's brother Rodolphe and his wife Antoinnette Rebour. Neither did Daniel and Simone Rebour have own children nor further nieces or nephews.

Daniel Rebour's drawings usually appeared first in the magazine he worked for, "Le Cycle". Much of his work was reprinted a few weeks or months later in "Le Cycliste". To my knowledge no drawings exclusively appeared in "Le Cycliste". The last "Le Cycliste" edition was Nov./Dec. 1973, that of "Le Cycle" was May 1974.

Around three years ago I aquired in two steps several volumes of "Le Cycliste", from 1948 to 1958. Inspired by Joel Metz' now 15 years old scans and translations the plan was born to digitise *all* Rebour content in *those* magazines and translate the accompanying captions, texts and articles. Later I completed my magazine collection in several steps until I had all post war editions of "Le Cycliste" (i.e. 1946 - 1973). My digitising objectives grew accordingly.

The scans I made mainly included drawings with short explanations and advertisements but also a few longer articles with Rebour drawings. Just for the sake of completeness I also scanned pages with content of lesser interest, for example motorcycle or childrens bicycles drawings. All Rebour drawings in "Le Cycliste" were scanned. That goal was "quickly" achieved. Transcribing and especially translating the captions/texts was a different story.

While working on that project, I aquired a good number of "Le Cycle" magazines. I looked through them and scanned, transcribed and translated all the more or less interesting bicycle related stuff, which had not been reprinted in "Le Cycliste".

While doing that I got hold of the rest of the "Le Cycle" magazines and continued...

The last scans and translations I did were of a few handfuls of articles of particular interest to me, whether from a historical point of view (bicycles "type Fédéral", saddles marked with Rebour's name), a technical point of view (PBP machines), or because you can see Daniel Rebour's (technical) preferences in them (esp. articles from very early years). In the same last run, I also scanned all the cartoons, mostly around headli-

nes of Rebour articles also in early years. These drawings show that Rebour's skills were beyond making technical drawings alone. What I finally left out from scanning after several inspections of the magazines were primarily drawings related to motorised vehicles. It's not particularly well-known, but there are a lot of them, especially in the 50s. What I left out from scanning among the bicycle related stuff just was not worth the effort in my eyes, for example childrens and folding bicycles, obscure never seen again inventions or prototypes, factory tools, camping gear etc.

The files are named and ordered by the date of appearance in "Le Cycle" in format YYYYMMDD and page no, so that you can see the precise source of every single scan. Where applicable I usually choosed my earlier scans from the "Le Cycliste" reprints for upload instead of making new ones from their first place of appearance. In the 40s and 50s the paper and printing quality (i.e. scanability) of "Le Cycliste" was better anyway. Captions were identical most of the time. The filenames of those scans now contain the "Le Cycle" data in the first place and "Le Cycliste" data in the second place.

Drawings were scanned in 600 dpi grey scale and scans were uploaded in lossless .png format.

The quality of the scans is variable due to very variable paper and printing quality of the magazines. Also a good number of drawings (esp. early ones) have very thin lines (these prints were downsized from the original drawings in a large ratio), which were not captured by my scanner properly. And I did not re-calibrate the scanner settings for every single scan. Also my scanning skills have improved over the time.

In some cases I replaced bad scans from very early "Le Cycle" magazines by good ones of the same drawing from Rebour's 1949 book "la Pratique du VÉLO" (bigger and on better paper).

Making a good scan of a drawing with thick lines in thick black printing ink on white paper is easy. A drawing with thin lines in thin somewhat greyish ink with voids on brown paper is a challenge.

Sadly one of the most interesting drawings (because you won't find it anywhere else reprinted or online and because it is the follow up dra-

wing of the most famous Herse bicycle drawing) was such a challenge: thin ink with voids on brown paper. Despite hours of scanning try and error and reworking the result is less than mediocre. It is the drawing of a 1951 Herse PBP bicycle.

Wherever possible the captions and articles of interest were scanned with the drawings, but adverts and other texts removed from that page.

From around 1960 onwards, you will find many drawings twice or repeated. From that period on, most of Rebour's drawings were used several times in "Le Cycle". While scanning, I did not check whether the drawing had already appeared in an older edition. I only left out those for which I was sure without checking that I had already scanned them before. Also from around 1963 on I stopped checking if and in which "Le Cycle" edition the "Le Cycliste" reprints had appeared because the reprints got rare and rarer in the 60s and the captions started to be different.

Later on, I didn't invest any more time in clearing my scans of duplicate drawings.

So you'll find also duplicates online, same drawing but different scan with different captions from different magazine.

I cleaned the background of all scans. It should be ~~plain~~ rather white everywhere now, ~~no more~~ few/small dots or whatsoever. That was a really time-consuming procedure and many of my early scans of the older magazine pages had to be redone, with increased brightness, very high contrast and maximum background suppression, just to avoid countless grey dots caused by the bad paper quality. Removing all the grey dots by hand from my first scans would have taken even longer.

May be you know Robert van der Plas' and Frank Berto's Rebour book. If you haven't already, you should buy the book. It is worth the money. And if you have the book and ever wondered what could have been the original authors text to the drawings, look at the source named in the book and go to the relevant date in this textfile. There you will find it.

The Rebour book is arranged thematically, well structured and therefore well suited to get a good and deep overview. My scans are sorted by date, very extensive in words and illustrations, but not arranged and because of the large number alone they are somewhat difficult to handle. It's just a huge pile of visual and textual information.

That's why this searchable (brandnames!!) textfile with direct weblinks to the scans is highly useful (if not indispensable), when looking for specific content or information. I hope the links in this file will work for a long time. Furthermore there are many internal hyperlinks for direct jumps to certain dates, because that's also difficult on Flickr. I made the pdf-file available in that specific forum post, because I want to have it at one place with my Herse file. And it has a download counter there and I'd like to know whether or not this file is of interest.

In contrast to my first project, where I transcribed the texts of the Herse catalogues by hand, the captions/articles of the Rebour drawings were copied with the help of an OCR program. I started with Omnipage Ultimate, which is rather complicated to use. So I tried Adobe 2020 Pro, only to stay with Omnipage. For this file I needed the unformatted text, only the paragraphs should already be in the right places. Adobe can't do that, Omnipage can, but still required double copy and paste from the OCR program to the Windows text editor (to lose formatting) to this text file.

Omnipage is also much more convenient for manual OCR reading error correction. And these 45 - 75 years old magazines caused many many thousands of them!

This is not to say that Omnipage is better than Adobe. These two disciplines were outstanding for me but will probably be completely insignificant for other applications.

You can get used to using Omnipage. Actually. But after spending many evenings with this program, I'm still not ready.

Translations were made with help of DeepL.com.

Since the very bicycle specific wording is obviously not part of DeepL.com's standard vocabulary and the keyword-like "non-sentences" of

many captions also seem to be difficult for the machine, many thousands of manual corrections had to be done. Compared to erasing grey dots or even correcting OCR reading errors, correcting translations is not a "no brainer". That made the translations by far the most time consuming and demanding part of all the "work" and that was no fun at all. So if you get a frown when you read my translations, please do not forget that the results are a compromise between time and effort on my side and quality. Of course my translation-quality-o-meter may be wrong adjusted because neither French nor English is my native language. My correcting skills of the machine translations have improved over the time but I must admit, that there are a very few sentences which I did not understand at all. There are also some French bicycle related words which have no English word equivalent to it.

So feel free to add your corrections or own translations in the Flickr comments.

Are these files a more or less complete digitisation of Rebour's work?

No, of course not. There are many other places, where his drawings appeared, for example:

- pre and after war motorcycle magazines of an unknown but large number
- Bertin/Milremo catalogues from 60s to at least end 70s
- VAR catalogues from 60s to 80s
- catalogues/brochures/advertisements for bicycle or component makers, such as René Herse, Alex Singer, Goeland, Pitard, Lejeune, Spécialités TA, Campagnolo, Huret and many more.

But being curious I counted the drawings in "Le Cycle" during my last inspection of the magazines (see statistics sheet, downloadable same place as this file). Based on that count my scans represent nearly 2/3 of all drawings in "Le Cycle".

Taking into consideration Rebour's work for other publications I would guess my scans represent apx. 1/3 to 1/2 of all drawings he made, which means this is by far not a complete digitisation of his work (I think I know the most of Rebour's work regarding catalogues etc., so I could

make a good guess about the number of drawings in that catalogues. But his work for motorcycle magazines remains a black hole for me).

But this collection is complete in the way that all issues of his magazine "Le Cycle" have been examined several times to see if any bicycle-related drawings in it would be worth the effort of scanning, transcribing and translating. For sure this is a subjective selection and maybe I missed something, but at least: that's something!

And regarding "Le Cycle" Rebour drawings, this collection is more complete than the sum of all previous releases, be it on paper or online.

Will I scan the rest of his drawings in "Le Cycle", just for the sake of completeness? Nope. Never ever.

If I had known how long all this would take, I would never have started.

My biggest thanks go to Rob van der Plas, without whom I would not have been able to get permission to show the scans.

Feedback is always welcome.

And now follow the white rabbit please ... 

Heiko

Préface

Les fichiers Daniel Rebour

Il s'agit de ma collection de xxxx fichiers de scans faits par moi-même avec environ 5000 à 6000 dessins de Daniel Rebour, accompagnés de leurs légendes originales en français et de leurs traductions en anglais sous les scans sur Flickr et également regroupés dans ce fichier, qui contient des liens web directs vers chaque scan correspondant.

Il est basé sur les séries complètes des 231 magazines "Le Cycliste" de 1946 à 1973 et des 488 magazines "Le Cycle" de 1945 à 1974. Elle couvre tous les dessins de Rebour dans "Le Cycliste" et presque tous les dessins relatifs aux bicyclettes dans "Le Cycle".

Les dessins sont présentés en l'honneur de Daniel Rebour et de son œuvre pour votre plaisir et vos recherches personnelles. Ne les utilisez pas à d'autres fins, notamment commerciales ! Si vous souhaitez montrer ou partager mes scans quelque part (blogs, forums, médias sociaux, etc.), veuillez mentionner la source.

Remerciements

Bien entendu, les œuvres de Daniel Rebour sont toujours sous droits d'auteur.

Les dessins ont été publiés dans "Le Cycle" sous le copyright du magazine. Le magazine a été supprimé en 1974 sans qu'il y ait de successeur légal. A ce moment-là, les droits d'auteur des dessins auraient dû revenir à Daniel Rebour et rester avec lui et ses héritiers pendant 70 ans après sa mort, jusqu'en 12 mai 2057.

Rob van der Plas écrit dans son livre sur Rebour : "Nos remerciements spéciaux [...] principalement à Daniel Rebour lui-même, pour avoir offert, lorsqu'on lui a demandé la permission d'utiliser ses dessins, "utilisez ce que vous voulez, tant que vous n'omettez pas ma signature." "

Dans la deuxième édition du livre, il a ajouté : "Enfin, également à Mme Martine Rebour, nièce de Daniel et seule héritière survivante, pour son aimable autorisation d'utiliser les illustrations".

Mes plus grands remerciements vont à Rob van der Plas, qui a eu la gentillesse de me donner l'adresse de Martine Rebour. Je lui ai écrit une lettre. Elle m'a donné son consentement pour montrer mes scans en ligne.

Martine Rebour est l'unique enfant du frère de Daniel, Rodolphe, et de sa femme Antoinnette Rebour. Daniel et Simone Rebour n'ont pas eu d'enfants et n'ont pas eu d'autres neveux et nièces.

Les dessins de Daniel Rebour paraissent d'abord dans le magazine pour lequel il travaille, "Le Cycle". Une grande partie de son travail était réimprimée quelques semaines ou mois plus tard dans "Le Cycliste". A ma connaissance, aucun dessin n'a été publié exclusivement dans "Le Cycliste". La dernière édition du Cycliste date de novembre/déc. 1973, celle de "Le Cycle" était de mai 1974.

Il y a environ trois ans, j'ai acquis en deux étapes plusieurs volumes du "Cycliste", de 1948 à 1958. Inspiré par les scans et les traductions de Joel Metz qui datent maintenant de 15 ans, le projet est né de numériser tout le contenu de Rebour dans ces magazines et de traduire les légendes, textes et articles qui les accompagnent. Plus tard, j'ai complété ma collection de magazines en plusieurs étapes jusqu'à ce que je dispose de toutes les éditions d'après-guerre du "Cycliste" (c'est-à-dire de 1946 à 1973). Mes objectifs de numérisation ont grandi en conséquence.

Les scans que j'ai réalisés comprenaient principalement des dessins avec de courtes explications et des publicités, mais aussi quelques articles plus longs avec des dessins de Rebour. Par souci d'exhaustivité, j'ai également scanné des pages au contenu moins intéressant, par exemple des dessins de motos ou de vélos d'enfants. Tous les dessins de Rebour dans "Le Cycliste" ont été scannés. Cet objectif a été "rapidement" atteint. La transcription et surtout la traduction des légendes/textes était une autre histoire.

En travaillant sur ce projet, j'ai acquis un bon nombre de magazines "Le Cycle". Je les ai parcourus et j'ai scanné, transcrit et traduit tous les éléments plus ou moins intéressants concernant le vélo, qui n'avaient pas été réimprimés dans "Le Cycliste".

En faisant cela, j'ai mis la main sur le reste des magazines "Le Cycle" et j'ai continué...

Les derniers scans et traductions que j'ai faits concernaient quelques poignées d'articles qui m'intéressaient particulièrement, que ce soit d'un point de vue historique (bicyclettes "type Fédéral", selles marquées du nom de Rebour), technique (machines PBP), ou parce qu'on y retrouve les préférences (techniques) de Daniel Rebour (surtout les articles des toutes premières années). Dans la même dernière série, j'ai également scanné toutes les caricatures, principalement autour des titres des articles de Rebour, également dans les premières années. Ces dessins montrent que les compétences de Rebour allaient au-delà de la seule réalisation de dessins techniques. Ce que j'ai finalement écarté du scan après plusieurs inspections des magazines, ce sont principalement les dessins liés aux véhicules motorisés. Ce n'est pas particulièrement connu, mais il y en a beaucoup, surtout dans les années 50. Ce que j'ai laissé de côté parmi les documents relatifs aux bicyclettes ne valait tout simplement pas la peine à mes yeux, par exemple les bicyclettes pour enfants et les bicyclettes pliantes, les inventions ou prototypes obscurs jamais revus, les outils d'usine, le matériel de camping, etc.

Les fichiers sont nommés et classés par date d'apparition dans "Le Cycle" au format AAAAMMJJ et par numéro de page, afin que vous puissiez voir la source précise de chaque scan. Le cas échéant, j'ai généralement choisi mes premiers scans des réimpressions du "Cycliste" pour les télécharger au lieu d'en créer de nouveaux à partir de leur premier lieu d'apparition. Dans les années 40 et 50, la qualité du papier et de l'impression (c'est-à-dire la numérisation) du "Cycliste" était de toute façon meilleure. Les légendes étaient identiques la plupart du temps. Les noms de fichiers de ces scans contiennent maintenant les données "Le Cycle" en premier lieu et "Le Cycliste" en second lieu.

Les dessins ont été scannés en échelle de gris de 600 dpi et les scans ont été téléchargés en format .png sans perte.

La qualité des scans est variable en raison de la qualité très variable du papier et de l'impression des magazines. De plus, un bon nombre de dessins (surtout les premiers) ont des lignes très fines (ces impressions

ont été réduites à partir des dessins originaux dans un grand rapport), qui n'ont pas été capturées correctement par mon scanner. Et je n'ai pas recalibré les paramètres du scanner pour chaque numérisation. Mes compétences en matière de numérisation se sont également améliorées au fil du temps.

Dans certains cas, j'ai remplacé les mauvais scans des tout premiers magazines "Le Cycle" par de bons scans du même dessin provenant du livre de Rebour de 1949 "la Pratique du VÉLO" (plus grands et sur un meilleur papier).

Il est facile de faire un bon scan d'un dessin avec des lignes épaisses dans une encre d'imprimerie noire épaisse sur du papier blanc. Un dessin avec des lignes fines à l'encre grise avec des vides sur du papier brun est un défi.

Malheureusement, l'un des dessins les plus intéressants (parce que vous ne le trouverez nulle part ailleurs, réimprimé ou en ligne, et parce qu'il fait suite au plus célèbre dessin de vélo de Herse) était un tel défi : de l'encre fine avec des vides sur du papier brun. Malgré des heures de numérisation, d'essais, d'erreurs et de retouches, le résultat est moins que médiocre. Il s'agit du dessin d'un vélo Herse PBP de 1951.

Dans la mesure du possible, les légendes et les articles intéressants ont été scannés avec les dessins, mais les publicités et autres textes ont été retirés de cette page.

A partir de 1960 environ, on trouve de nombreux dessins repris deux fois ou répétés. A partir de cette période, la plupart des dessins de Rebour ont été utilisés plusieurs fois dans "Le Cycle". Lors de la numérisation, je n'ai pas vérifié si le dessin était déjà paru dans une édition antérieure. Je n'ai laissé de côté que ceux dont j'étais sûr sans vérifier que je les avais déjà scannés auparavant. De même, à partir de 1963 environ, j'ai cessé de vérifier si et dans quelle édition du "Cycle" les réimpressions du "Cycliste" étaient parues, car les réimpressions sont devenues de plus en plus rares dans les années 60 et les légendes ont commencé à être différentes.

Plus tard, je n'ai plus investi de temps pour débarrasser mes scans des dessins en double.

Vous trouverez donc aussi des doublons en ligne, le même dessin mais des scans différents avec des légendes différentes provenant de magazines différents.

J'ai nettoyé l'arrière-plan de tous les scans. Il devrait être uni et plutôt blanc partout maintenant, plus de petits points ou quoi que ce soit d'autre. C'était une procédure qui prenait beaucoup de temps et beaucoup de mes premiers scans de pages de magazines plus anciens ont dû être refaits, avec une luminosité accrue, un contraste très élevé et une suppression maximale de l'arrière-plan, juste pour éviter les innombrables points gris causés par la mauvaise qualité du papier. Supprimer tous les points gris à la main de mes premiers scans aurait pris encore plus de temps.

Vous connaissez peut-être le livre Rebour de Robert van der Plas et Frank Berto. Si vous ne l'avez pas encore fait, vous devriez l'acheter. Il vaut son prix. Et si vous avez le livre et que vous vous êtes déjà demandé quel pouvait être le texte original des auteurs des dessins, regardez la source nommée dans le livre et allez à la date correspondante dans ce fichier texte. C'est là que vous le trouverez.

Le livre de Rebour est organisé de manière thématique, bien structuré et donc bien adapté pour obtenir une bonne et profonde vue d'ensemble. Mes scans sont triés par date, très complets en termes de mots et d'illustrations, mais ils ne sont pas classés et, en raison de leur grand nombre, ils sont quelque peu difficiles à manipuler. Il s'agit simplement d'une énorme pile d'informations visuelles et textuelles.

C'est pourquoi ce fichier texte interrogeable (noms de marques ! !) avec des liens directs vers les scans est très utile (voire indispensable), lorsqu'on cherche un contenu ou une information spécifique. J'espère que les liens dans ce fichier fonctionneront pendant longtemps.

J'ai rendu le fichier pdf disponible dans ce message spécifique du forum, parce que je veux l'avoir à un seul endroit avec mon fichier Herse. Il y a aussi un compteur de téléchargement et j'aimerais savoir si ce fichier est intéressant ou non.

Contrairement à mon premier projet, où j'ai transcrit à la main les textes des catalogues Herse, les légendes/articles des dessins Rebour ont été copiés à l'aide d'un programme OCR. J'ai commencé avec Omnipage Ultimate, qui est assez compliqué à utiliser. J'ai donc essayé Adobe 2020 Pro, pour finalement rester avec Omnipage. Pour ce fichier, j'avais besoin du texte non formaté, seuls les paragraphes devaient déjà être au bon endroit. Adobe ne peut pas le faire, Omnipage le peut, mais il fallait quand même faire un double copier-coller du programme OCR vers l'éditeur de texte de Windows (pour perdre le formatage) vers ce fichier texte.

Omnipage est également beaucoup plus pratique pour la correction manuelle des erreurs de lecture OCR. Et ces magazines vieux de 45 à 75 ans en ont causé plusieurs milliers !

Cela ne veut pas dire qu'Omnipage est meilleur qu'Adobe. Ces deux disciplines ont été remarquables pour moi mais seront probablement totalement insignifiantes pour d'autres applications.

Vous pouvez vous habituer à utiliser Omnipage. En fait. Mais après avoir passé de nombreuses soirées avec ce programme, je ne suis toujours pas prêt.

Les traductions ont été faites avec l'aide de DeepL.com.

Étant donné que les termes spécifiques aux bicyclettes ne font manifestement pas partie du vocabulaire standard de DeepL.com et que les "non-phrases" de nombreuses légendes ressemblant à des mots-clés semblent également difficiles pour la machine, plusieurs milliers de corrections manuelles ont dû être effectuées. Comparée à l'effacement des points gris ou même à la correction des erreurs de lecture OCR, la correction des traductions n'est pas un "jeu d'enfant". Les traductions étaient donc de loin la partie la plus longue et la plus exigeante de tout le "travail", et ce n'était pas drôle du tout. Donc si vous fronchez les sourcils en lisant mes traductions, n'oubliez pas que les résultats sont un compromis entre le temps et l'effort de mon côté et la qualité. Bien sûr, mon compteur de qualité de traduction peut être mal ajusté car ni le français ni l'anglais ne sont ma langue maternelle. Mes compétences en matière de correction des traductions automatiques se sont améliorées au fil du

temps, mais je dois admettre qu'il y a quelques phrases que je n'ai pas du tout comprises. Il y a aussi quelques mots français relatifs au vélo qui n'ont pas d'équivalent en anglais.

N'hésitez donc pas à ajouter vos corrections ou vos propres traductions dans les commentaires de Flickr.

Ces fichiers sont-ils une numérisation plus ou moins complète du travail de Rebour ?

Non, bien sûr que non. Il y a beaucoup d'autres endroits, où ses dessins sont apparus, par exemple :

- les magazines de motos d'avant et d'après guerre, dont le nombre est inconnu mais important
- les catalogues Bertin/Milremo des années 60 à la fin des années 70 au moins
- catalogues VAR des années 60 à 80
- catalogues/brochures/publicités pour des fabricants de vélos ou de composants, tels que René Herse, Alex Singer, Goeland, Pitard, Lejeune, Spécialités TA, Campagnolo, Huret et bien d'autres.

Mais étant curieux, j'ai compté les dessins dans "Le Cycle" lors de ma dernière inspection des magazines (voir la feuille de statistiques, téléchargeable au même endroit que ce fichier). Sur la base de ce comptage, mes scans représentent près de 2/3 de tous les dessins dans "Le Cycle".

En prenant en considération le travail de Rebour pour d'autres publications, je pense que mes scans représentent environ 1/3 à 1/2 de tous les dessins qu'il a fait, ce qui signifie que ce n'est de loin pas une numérisation complète de son travail (je pense que je connais la plupart du travail de Rebour concernant les catalogues etc. Mais son travail pour les magazines de moto reste un trou noir pour moi).

Mais cette collection est complète dans la mesure où tous les numéros de son magazine "Le Cycle" ont été examinés à plusieurs reprises pour voir si des dessins relatifs à la bicyclette valaient la peine d'être scannés, transcrits et traduits. Il s'agit bien sûr d'une sélection subjective et j'ai peut-être raté quelque chose, mais au moins, c'est déjà ça !

Et en ce qui concerne les dessins de "Le Cycle" Rebour, cette collection est plus complète que la somme de toutes les publications précédentes, que ce soit sur papier ou en ligne.

Vais-je scanner le reste de ses dessins dans "Le Cycle", juste par souci d'exhaustivité ? Non, jamais. Jamais de la vie.

Si j'avais su combien de temps tout cela prendrait, je n'aurais jamais commencé.

Mes plus grands remerciements vont à Rob van der Plas, sans qui je n'aurais pas pu obtenir la permission de montrer les scans.

Les commentaires sont toujours les bienvenus.

Et maintenant, suivez le lapin blanc, s'il vous plaît ...



Heiko

[19451103 Le Cycle Vol 01 No 04 p005](#)

These Are the very first two Rebour drawings in "Le Cycle", and his first article.

Ce sont les deux premiers dessins de Rebour dans "Le Cycle", et son premier article.

La course paie-t-elle?

Dois-je faire courir ?

Cette question se pose toujours au constructeur, petit ou grand. Et il peut paraître difficile à première vue de répondre catégoriquement OUI ou NON (sans aucune allusion politique !)

Plusieurs cas bien différents sont à envisager, suivant la puissance du constructeur et son emplacement géographique. Nous pouvons admettre qu'il existe trois catégories :

- 1' Le grand constructeur qui possède usine, succursales et budget de publicité important ;**
- 2' Le petit constructeur ou monteur établi en ville ;**
- 3' Le vélociste de campagne.**

Répondons tout de suite pour ce dernier : Sauf quelques cas bien spéciaux, il ne lui est pas possible, ni profitable, d'équiper des coureurs. En effet, sa clientèle se compose d'ouvriers agricoles ou forestiers, des fermiers et commerçants qui désirent un vélo solide, stable, avec de bons pneus résistants aux mauvais chemins pleins de cailloux. Or, les exploits de Tassin ou du randonneur Billet n'ont jamais empêché cette clientèle de dormir.

Donc, la réponse est NON.

PROPAGANDE GENERALE

Voyons maintenant quelle politique doit suivre le gros constructeur :

Quel est, en période normale, son intérêt ? Vendre beaucoup. Et, comme dirait un certain M: de la Palisse, pour vendre beaucoup, il faut qu'il y ait beaucoup d'acheteurs. Donc, publicité à double but :

A) Inciter le public à faire de la bicyclette ;

B) Prouver à ce public que sa marque est la meilleure.

La course est certainement le plus puissant et le plus efficace des moyens de publicité, et a, de plus, l'avantage de répondre parfaitement aux deux buts envisagés.

Lorsque les coureurs bataillent sur les routes, ils font de la publicité à la Bicyclette avec un grand B, avant d'en faire qu'à la Marque qu'ils représentent, et c'est très bien ainsi.

Je n'irai pas, toutefois, jusqu'à dire que le constructeur n'a pas d'intérêt dans la victoire !

Demandez aux services commerciaux si les commandes fermes n'arrivent pas en plus grand nombre après une victoire dans une « grande classique »...

C'est certain, et c'est juste : Le coureur qui peut gagner et qui gagne est un champion ; comme tel, il se fait payer et la firme qui engage la dépense doit normalement la récupérer... et plus par l'accroissement de vente que lui apporte le triomphe de ses couleurs.

HOMMAGE AU « TOUR »

Mais, pourtant, la course, à elle seule, sert la cause commune et Henri Desgrange l'avait bien compris lorsqu'il décida de faire disputer le Tour de France sur vélos anonymes.

La plus grande, la plus belle des épreuves routières du monde, si critiquée, mais suivie avec une telle passion par tous les cyclistes, jeunes et vieux, a certainement contribué grandement au développement et à la diffusion de la bicyclette, et j'entends encore mon père qui n'a rien du coureur parler de la victoire possible d'Henri Pélissier ou de Bottecchia...

Je me permettais, d'autre part, de m'étonner que toutes les grandes marques ne fassent pas courir, car celles qui restent à l'écart profitent tout de même des efforts des autres, et ce n'est peut-être pas très régulier... ; mais ça, c'est un sujet bien délicat que nous ne ferons qu'effleurer aujourd'hui.

Donc, pas de doute ! Nous répondons : OUI pour les « grands ».

L'INTERET DU CLUB

Restent les petits constructeurs et détaillants des villes.

S'ils désirent que la course soit pour eux un moyen d'expansion commerciale, il faut que leur clientèle, ou une partie importante de celle-ci, s'intéresse directement aux compétitions auxquelles ils participeront. Si un client ne suit que les « Grandes classiques » ou les courses sur' piste, il ne servira à rien, vis-à-vis de lui, que son constructeur fasse courir, et même gagne le Grand Prix de Fouilly-les-Trompelles !

Mais comment intéresser ou attirer cette clientèle ?

Par le club !

Il est nécessaire qu'un marchand de cycles s'occupe d'un club. S'il n'y en a pas, il doit le... faire fonder par quelques vieux clients sportifs (car un marchand de cycles ne peut être président d'une société sportive cycliste).

Ne croyez pas que s'occuper de ces jeunes soit bien absorbant !

Un soir par semaine, il assistera à la réunion, où il fera office de conseiller technique. Le dimanche matin, il se montrera aux deux ou trois courses de classement, et surtout à la dernière où il remettra lui-même le ou les machines de service aux heureux gagnants. Ici, ouvrons une parenthèse donnez moins de bicyclettes de service, mais qu'elles soient de véritables machines de course, aussi belles que celles des professionnels, et montées avec les meilleurs accessoires. Si les clients veulent un même vélo, ils paieront. Mais que votre coureur ait une monture impeccable lui permettant de lutter à armes égales avec les premières montes des grands clubs.

Enfin, notre « constructeur-conseiller technique », devenu également mécène, assistera à quelques grands interclubs, et surtout au Grand Prix portant son nom qu'il ne manquera pas d'organiser avec départ et arrivée devant son magasin !

LA COMPETITION CYCLOTOURISTIQUE OU CYCLO-TECHNIQUE

Mais il n'y a pas que les coureurs pour être sportifs. Il y a les cyclotouristes, avec leurs manifestations spéciales, comme la « Poly » à Chanteloup, la course de la « Côte des Gardes », la « Journée Vélocio » qui a

groupé, cette année, 250 partants, les brevets routiers de 150, 200, 300 kilomètres (et plus, l'an prochain, souhaitons-le), le B.R.A. qui se déroule sur 240 km. de cols alpins ; les Grands Prix Duralumin organisés, avant-guerre, en montagne. Voilà une clientèle intéressante, composée en majeure partie de gens ne regardant pas au prix, mais amoureux de machines impeccables. Ils sont très dif-connaisseurs sérieux, et qui ont ficiles, certes, mais ce sont des fait la réputation des Herse, Singer, Hur-tu, Pitard, Ducheron, etc..

Ah ! si vous n'êtes pas sûrs de vous, ne vous y frottez pas. Si pourtant vous réussissez dans le cyclotourisme, vous pourrez être fier de votre production.

Soyez donc présents au départ d'une sortie de club de cyclotourisme et examinez les machines ; pas de bricolage ni de vieux clous : le dernier cri de la technique et du progrès : 8 et 10 vitesses, freins spéciaux cantilever, cadres en tubes extra légers et même en dural pour solos et tandems, porte-bagages AV et AR élégants, solides et ne manifestant pas une fâcheuse tendance à l'indépendance, potences spéciales formant arrêt de gaine pour le frein avant, éclairages aux fils disparaissant dans les tubes du cadre, pédaliers et jantes en dural, pneus façon main (mais oui... et par quel miracle ?)

D'où vient un tel progrès dans la construction de ces machines ?

Du terrible banc d'essai que sont les épreuves citées plus haut.

La cause est entendue : à tous les échelons, la compétition paie, qu'elle soit purement sportive ou à tendances techniques.

D. R.

Allez au départ d'une sortie cyclotouristique— vous y verrez quelques merveilles ! (dessin de D. Rebour)

Does the race pay?

Do I have to make the race?

This question always arises for the builder, big or small. And it may seem difficult at first glance to answer categorically YES or NO (without any political hint!).

Several very different cases are to be considered, depending on the power of the manufacturer and its geographical location. We can admit that there are three categories:

1' The large manufacturer who owns a factory, branches and a large advertising budget;

2' The small constructor or assembler established in town;

3' The country cyclist.

Let's answer right away for the latter: Except for a few very special cases, it is not possible, nor profitable, to equip racers. Indeed, his clientele is composed of farm or forest workers, farmers and shopkeepers who want a solid, stable bicycle, with good tyres resistant to bad roads full of stones. However, the exploits of Tassin or the randonneur Billet have never prevented this clientele from sleeping.

So the answer is NO.

GENERAL PROPAGANDA

Now let's see what policy the big manufacturer should follow:

What is, in normal times, their interest? Sell a lot. And, as a certain M de la Palisse would say, to sell a lot, there must be a lot of buyers. So, advertising has a double purpose:

A) To incite the public to ride a bicycle;

B) To prove to this public that its brand is the best.

The race is certainly the most powerful and effective means of advertising, and has the added advantage of perfectly meeting both of these goals.

When the racers are fighting on the roads, they advertise the Bicycle with a big B, before doing it only to the Brand they represent, and this is very well done.

I won't go so far as to say, however, that the manufacturer has no interest in winning!

Ask the sales departments if firm orders don't come in greater numbers after a victory in a "great classic"?

It's certain, and it's right: The racer who can and does win is a champion; as such, he gets paid and the firm that incurs the expense normally has to recover it... and more by the increase in sales that the triumph of his colours brings him.

TRIBUTE TO THE TOUR

But, nevertheless, the race alone serves the common cause and Henri Desgrange had understood this well when he decided to run the Tour de France on anonymous bicycles.

The biggest, most beautiful road race in the world, so criticized, but followed with such passion by all cyclists, young and old, has certainly contributed a lot to the development and spread of cycling and I still hear my father, who has nothing of the racer, talking about the possible victory of Henri Pélissier or Bottecchia...

On the other hand, I allowed myself to be astonished that all the big brands don't make people race, because those who stay away still benefit from the efforts of the others, and this may not be very regular...; but this is a very delicate subject that we will only touch on today.

So, no doubt about it! We answer: YES for the "big ones".

THE INTEREST OF THE CLUB

The small builders and retailers in the cities remain.

If they want the race to be a means of commercial expansion for them, their clientele, or a large part of it, must take a direct interest in the competitions in which they will participate. If a customer only follows the "Great Classics" or track races, it will be of no use to him if his manufacturer makes him race, and even win the Grand Prix de Fouilly-les-Trompelles!

But how to interest or attract this clientele?

Through the club!

It is necessary that a cycle dealer takes care of a club. If there isn't one, he must... have it founded by a few old sporty customers (because a cycle dealer cannot be the president of a sports cycling company).

Don't think that looking after these young people is very absorbing!

One evening a week, he will attend the meeting, where he will act as a technical advisor. On Sunday morning, he will show up at the two or three classification races, and especially at the last one, where he will hand over the service machine(s) to the lucky winners himself. Here, let's open a parenthesis give less service bicycles, but let them be real racing machines, as beautiful as those of the professionals, and mounted

with the best accessories. If customers want the same bicycle, they will pay. But let your racer have an impeccable frame that allows him to compete on equal terms with the first rides of the big clubs.

Finally, our " constructor-technical adviser ", who has also become a sponsor, will attend some of the big interclubs, and above all will attend the Grand Prix bearing his name, which he will not fail to organise with start and finish in front of his shop!

Cyclotourism OR CYCLO-TECHNICAL COMPETITION

But it isn't only the racers who are sporty. There are the cyclotourists, with their special events, such as the "Poly" in Chanteloup, the race of the "Côte des Gardes", the "Journée Vélocio" which this year had 250 starters, the road brevets of 150, 200, 300 kilometres (and more, next year, let's hope), the B.R.A. which takes place over 240 km. of alpine passes; the Grands Prix Duralumin organised, before the war, in the mountains. This is an interesting clientele, made up for the most part of people who don't look at the price, but who are in love with impeccable machines. They are very serious dif-connaisseurs, and who are fictitious, certainly, but it is for this reason that Herse, Singer, Hurtu, Pitard, Ducheron, etc. are famous.

Ah! if you are not sure of yourself, don't rub yourself in them. But if you succeed in Cyclotourism, you can be proud of your production.

So be present at the start of a cycle touring club outing and check out the machines; no DIY or old nails: the latest in technique and progress : 8 and 10 gears, special cantilever brakes, frames made of extra-light-weight tubing and even dural for solos and tandems, elegant, solid and independent front and rear luggage racks, special cable stop stems for the front brake, lights with threads that disappear into the frame tubes, dural crankset and rims, hand-made tyres (but yes... and by what miracle?)

Where does such progress in the construction of these machines come from?

From the terrible test bench that are the tests mentioned above.

The cause is understood: at all levels, competition pays, whether it is purely sporting or with technical tendencies.

D. R.

Go to the start of a cycling tour - you'll see some beautiful things! (drawing by D. Rebour)

[19451117 Le Cycle Vol 01 No 05 p008](#)

First technical drawings of rebour, without signature

Premiers dessins techniques de rebour, sans signature

H. Breau apporte deux perfectionnements aux jantes

H. Breau makes two improvements to the rims

[19451117 Le Cycle Vol 01 No 05 p009](#)

I love the bicycle...

[19451201 Le Cycle Vol 01 No 06 p005](#)

First technical drawing with signature, but motorized vehicle related

Premier dessin technique avec signature, mais concernant un véhicule motorisé

[19451201 Le Cycle Vol 01 No 06 p007](#)

Here are the very first two technical and bicycle related and Rebour signed drawings in Le Cycle, drawings of Stronglight and Herse components (what else? :-))

Voici les deux premiers dessins techniques, concernant le vélo et signés Rebour, parus dans Le Cycle, des dessins de composants Stronglight et Herse (quoi d'autre ? :-)).

Le Dural métal utilitaire

C'est grâce à la course que le « dural » (appelons ainsi, pour simplifier, tous les alliages légers à base d'aluminium) a fait son apparition dans la fabrication des cycles. C'est grâce aux Concours de légèreté que son emploi s'est généralisé. Et maintenant le métal léger est employé pour la fabrication de presque toutes les pièces de la bicyclette.

Jusqu'à présent, les fabricants ont mis sur le marché, dans la généralité des cas, deux séries : l'une, utilitaire, en acier ; l'autre, de luxe, ultra légère, en dural.

Naturellement, ces dernières ne peuvent être utilisées sur des machines strictement utilitaires, et, seuls, les modèles de luxe, de cyclotourisme, ou de course ont bénéficié des nombreux avantages de ces alliages.

Permettez-moi de vous donner un exemple personnel pour justifier l'opinion que je vais vous exposer :

J'avais un vélo ; je dirais même un beau vélo, du type « ville », avec pneus 1 /2 ballon, et guidon « Trials ». Je déteste, pour moi, ce genre de vélo (je n'aime que le modèle course ou cyclotourisme léger) mais cette machine ne me servait que l'hiver, dans la neige ou la boue, pour économiser mes pauvres boyaux.

Donc, sitôt la belle saison venue, j'accrochais ma pauvre « Charrue » dans le garage, sans le moindre coup de chiffon, et en voilà pour 8 à 10 mois !

Je dois maintenant vous décrire la dite machine : Cadre acier émaillé, jantes, moyeux, freins, garde-boue, tige de selle en dural, manivelles, plateau, pédales, dérailleur, en acier chromé.

L'hiver revenu, quand je la décrochais, toutes les pièces en dural étaient « comme neuves », mais hélas ! le reste !

Tringles de garde-boue, serre-tringles, boulonnerie de freins, manivelles, pédales, étaient transformés en paquets de rouille. Seuls, les rayons, vraiment inoxydables, le dérailleur, la chaîne, bien graissés, étaient impeccables.

Je doublerai cet exemple de celui fourni par le vélo de mon père, au montage analogue ; tous les jours, par n'importe quel temps (à part, peut-être, le verglas trop abondant) l'auteur de mes jours roule, et depuis longtemps les pièces de son vélo qui furent chromées ont pris cette

belle teinte brun foncé que donne la rouille installée solidement et depuis belle lurette.

J'en suis alors arrivé à me poser cette question, question que je vous pose également :

Le « dural » est-il un métal de luxe réservé aux machines légères... et délicates, ou bien n'est-il pas le vrai métal pour le vélo de toutes catégories, même pour celui du facteur ou de l'ouvrier agricole ?

Car, voilà des gens qui autant et même plus que tous cyclistes, n'ont pas de temps à perdre ni le goût nécessaire pour briquer et graisser une machine trop sensible aux intempéries.

Parlez leur (et parlez moi !) du vélo qu'on lave à seaux d'eau après une étape dans la boue !

Il existe bien l'acier inoxydable dans la masse, mais son utilisation n'est pas encore au point dans la fabrication cycliste.

Aussi, examinons ensemble les possibilités du dural pour les pièces qui, en acier, rouillent malgré le chrome le plus soigné /

LE CADRE

Depuis longtemps, on fabrique des cadres en dural :

Quatre genres de fabrication :

A) Eléments boulonnés, représenté par Caminade, Mercier.

B) Soudé autogène, comme le Barra, le Garin.

C) Sertis dans des raccords acier, comme Gnome-et-Rhône.

D) Soudé à basse température, suivant le procédé Cavagna.

Tous ces modes de fabrication ont donné de bons résultats, et j'ai couru deux ans avec un cadre Cavagna sans le moindre ennui, suivant (de loin) l'exemple des grands grimpeurs de la Côte d'Azur qui utilisent ce même modèle.

Mais si nous voulons augmenter la marge de sécurité, pourquoi ne pas forcer l'épaisseur des tubes, et aller jusqu'à deux millimètres ?

Nous aurons toute tranquillité, et, malgré cela, notre cadre sera encore plus léger que le plus léger des cadres en acier spécial.

Notons que, comme pour l'acier, toutes les attaches peuvent être soudées, ce qui simplifie le montage et contribue à la netteté et à la sécurité de l'ensemble.

Enfin, et ce n'est pas un des moindres avantages, l'émail qui s'écorche, qui s'use, qui se défraîchit, qui laisse passer la rouille, est remplacé par un polissage définitivement propre et luxueux, facilement remis à neuf par un coup de « Miror ».

LES JANTES

J'avais bien envie de classer les jantes en fin d'article, avec tous les accessoires qui ont gagné la cause du dural, mais, cependant, pour celui qui roule beaucoup, les modèles actuels n'offrent pas la même sécurité que l'acier. Disons tout de suite que la faute en est principalement aux qualités plus qu'instables du métal « de guerre ». Aussi que doit-on chercher et que peut-on faire ?

Il faut empêcher les écrous de rayons de passer à travers la jante :

Pour cela, deux moyens :

Ou procéder comme pour le cadre, en augmentant l'épaisseur du feuil-lard, ou, comme un fabricant l'a présenté à la Foire de Paris, doubler l'intérieur de la jante en dural d'une tôle d'acier qui encaissera la traction des rayons et résistera, pendant que le métal léger, grâce à son inoxydabilité, sera seul impunément en contact avec la pluie, la boue et la neige.

LES MANIVELLES ET LE PLATEAU

Bien des gens ne peuvent croire que les manivelles en dural « tiennent le coup ».

Et pourtant, on court avec, et les plus dures épreuves, comme la « Poly » sont disputées et gagnées avec des pédaliers en métal léger, que ce soient des « Stronglight » ou des « Herse ».

Evidemment, il faut beaucoup de précision dans leur ajustage, car l'axe à emboîtement « carré-cône » doit « porter » parfaitement sous peina de voir le logement de la manivelle s'agrandir, jusqu'à dépasser la cote maxi du cône.

Il suffit, pour éviter cet ennui qui, au prix actuel, devient un vrai désastre, de resserrer une ou deux fois les écrous de blocage après une centaine de kilomètres parcourus. Et, après, vous avez des manivelles toujours propres, rigides et « rendant » bien, et dont la solidité est comparable à celles de l'acier.

Voici deux exemples :

Mes manivelles Herse (les mêmes) ont disputé trois fois la « Poly » à Chanteloup, une fois le « Criterium des Cyclotouristes » à Neauphle, et depuis trois ans ne m'ont pas causé le moindre ennui, malgré le kilométrage des sorties dominicales et des vacances cyclistes qu'il convient d'ajouter.

Une cyclotouriste bien connue, Mme Français, de l'A.C.P., a couvert depuis deux ans quelques 30.000 kilomètres sur son, vélo de tous les jours, équipé avec des manivelles Stronglight ; là aussi, aucun ennui, malgré la puissance du coup de pédale (demandez à ceux qui la connaissent !)

Dans ces deux exemples, les plateaux n'ont pas été changés et sont encore, à l'heure actuelle, en parfait état.

LES PÉDALES

J'ai eu beaucoup de pédales en dural, et en ai été en général très satisfait.

Les modèles les plus résistants comportent des entretoises en tôle de dural rivée ; les autres modèles ayant des entretoises en fil rond rivé se « démantellent » rapidement. L'usure de la cage est assez rapide ; il y aurait lieu de prévoir une garniture en acier à l'endroit où porte la semelle (ce modèle existe d'ailleurs).

AUTRES ACCESSOIRES

Personne ne critique plus les guidons, tige de selle, garde-boue la condition qu'ils soient bien montés) moyeux, papillons, phares, corps de dynamo en dural.

Peut-être subsiste-t-il un petit parti-pris contre les freins. Pourtant, croyez-vous que les coureurs du « Tour » se seraient lancés dans les montagnes avec deux freins dont les poignées ou les mâchoires n'auraient pas donné toute certitude de sécurité à l'homme dévalant à 60 à l'heure dans les lignes droites des cols ?

Je termine en souhaitant pour 1946 un Salon ou Cycle où j'aurais la satisfaction de voir exposés de nombreux modèles de machines utilitaires, et où le seul métal inoxydable actuellement à notre disposition, l'alliage à base d'aluminium, trouverait la place qui lui revient par ses qualités bien personnelles.

Pédalier Stronglight-Supertouriste manivelles, à emmanchement par carré cône, en duralumin

Potence de tandem Herse en duralumin pris dans la masse

The Dural metal utilitarian

It is thanks to racing that "dural" (let's call all aluminium-based light alloys for simplicity's sake) made its appearance in cycle manufacturing. It is thanks to the Lightweight Competitions that its use became widespread. And now the light metal is used in the production of almost all bicycle parts.

Until now, manufacturers have generally put two series on the market: one, utilitarian, in steel; the other, luxury, ultra-light, in dural.

Naturally, the latter cannot be used on strictly utilitarian machines, and only the luxury, touring or racing models have benefited from the many advantages of these alloys.

Allow me to give you a personal example to justify the opinion I am about to present to you:

I had a bicycle; I would even say a beautiful bicycle, of the "city" type, with 1 / 2 balloon tyres and "Trials" handlebars. I hate, for me, this kind of bicycle (I only like the racing or light touring model) but this machine was only used in winter, in snow or mud, to save my poor guts.

So, as soon as the nice season came, I hung my poor "Plough" in the garage, without the slightest wipe, and here it is for 8 to 10 months!

I must now describe the said machine to you: Enamelled steel frame, rims, hubs, brakes, fenders, mudguards, seatpost in dural, cranks, chainring, pedals, derailleur, in chromed steel.

When winter came back, when I took it down, all the dural parts were "like new", but alas! the rest!

Fender stays, stays clamps, brake bolts, cranks, pedals, were transformed into rust bundles. Only the spokes, really stainless, the derailleur and the chain, well greased, were impeccable.

I will double this example of the one provided by my father's bicycle, with a similar assembly; every day, in all weathers (except, perhaps, too much ice) the person I ride every day rides, and for a long time now the parts of his bicycle that were chromium-plated have taken on that beau-

tiful dark brown tint that rust gives when it is solidly installed and has been for a long time.

I then came to settle down I would like to ask you the same question: Is "dural" a luxury metal reserved for light... and delicate machines, or isn't it the real metal for bicycles of all categories, even for the postman's or farm worker's bicycle?

Because, here are people who, as much and even more than all cyclists, don't have time to waste nor the taste necessary to brick and grease a machine too sensitive to bad weather.

Tell them (and tell me!) about the bicycle that is washed with buckets of water after a stage in the mud!

Stainless steel does exist in the mass, but its use is not yet perfected in the manufacture of bicycles.

So, let's examine together the possibilities of dural for the steel parts that rust in spite of the most meticulous chrome /

THE FRAME

Dural frames have been made for a long time:

Four types of manufacturing:

A) Bolted elements, represented by Caminade, Mercier.

B) Autogenous welded, such as Barra, Garin.

C) Crimped in steel lugs, like Gnome-et-Rhône.

D) Welded at low temperature, following the Cavagna process.

All these manufacturing methods gave good results, and I ran for two years with a Cavagna frame without the slightest trouble, following (by far) the example of the great climbers of the French Riviera who use this same model.

But if we want to increase the safety margin, why not force the thickness of the tubes, and go up to two millimetres?

We'll have complete peace of mind, and despite this, our frame will be even lighter than the lightest of the special steel frames.

Note that, as with steel, all fasteners can be welded, which simplifies assembly and contributes to the cleanliness and safety of the whole.

Last but not least, the enamel that becomes scratched, worn, faded and rusting is replaced by a permanently clean and luxurious polish, easily restored with a stroke of "Miror".

THE RIMS

I had a good mind to put the rims at the end of the article, with all the accessories that have won the dural cause, but, however, for the one who rides a lot, the current models do not offer the same safety as steel. Let's say right away that the fault lies mainly with the more than unstable qualities of the "war" metal. So what should we look for and what can we do?

Spoke nipples must be prevented from passing through the rim:

There are two ways to do this:

Either proceed as for the frame, by increasing the thickness of the strip, or, as a manufacturer presented it at the Paris Fair, double the inside of the dural rim with a steel sheet which will absorb the traction of the spokes and resist, while the light metal, thanks to its rust-proofness, will be the only one in contact with rain, mud and snow with impunity.

CRANKS AND CHAINRING

Many people can't believe that dural cranks "hold up".

And yet they are used, and the toughest races, such as the "Poly" are contested and won with light metal cranksets, be they "Stronglight" or "Herse".

Of course, a lot of precision in their adjustment is required, because the "square-cone" nesting axle must "bear" perfectly under pain of seeing the crank bore enlarged, until it exceeds the maximum cone dimension. To avoid this trouble which, at the current price, is becoming a real disaster, it is enough to tighten the lock nuts once or twice after a hundred kilometres or so. And, afterwards, you have cranks that are always clean, rigid and "making" well, and whose solidity is comparable to that of steel.

Here are two examples:

My Herse cranks (the memes) have competed three times in the "Poly" in Chanteloup, once in the "Criterium des Cyclotouristes" in Neauphle, and for the last three years have not caused me the slightest trouble, despite the mileage of Sunday outings and cycling holidays that should be added.

A well known cyclotourist, Mme Français, from the A.C.P., has covered for two years now some 30.000 kilometres on her, everyday bicycle, equipped with Stronglight cranks; there too, no problems, despite the power of the pedal stroke (ask those who know her!). [For those who don't know: Mme Francais will marry Mr Rebour in 1948!]]

In these two examples, the chainrings have not been changed and are still in perfect condition today.

THE PEDALS

I have had a lot of pedals in dural and was generally very satisfied with them.

The strongest models have riveted dural sheet metal spacers; other models with riveted round wire spacers "dismantle" quickly. The cage wears out quite quickly; it would be advisable to provide a steel lining at the place where the sole is carried (this model exists by the way).

OTHER ACCESSORIES

Nobody criticizes anymore the handlebars, seat post, fenders (provided they are well mounted) hubs, butterflies, headlights, dural dynamo body.

Perhaps there is still a small bias against the brakes. However, do you think that the racers of the "Tour" would have launched themselves into the mountains with two brakes whose handles or grips wouldn't have given any certainty of safety to the man riding at 60 km/h in the straight lines of the passes?

I conclude by wishing for 1946 a Salon du Cycle where I would have the satisfaction of seeing many models of utility machines on display, and where the only stainless metal currently available to us, the aluminium-based alloy, would find its rightful place due to its very personal qualities.

Stronglight-Supertourist crankset cranks, square tapered, made of duralumin

Tandem stem Herse made of duralumin, taken from the block

Same drawing of the Stronglight crankset, reused in Rebour's first book "la pratique du VÉLO"

(Scan shown here just because it is his first bicycle related and signed drawing in "Le Cycle" and to show how much of his drawing quality was wasted in that magazine, due to high size reduction ratio and bad paper quality).

A little off topic:

Book review of that book in "Cyclo magazine" 19481001 p212

Même dessin du pédalier Stronglight, réutilisé dans le premier livre de Rebour, "la pratique du VÉLO".

(Scan montré ici juste parce que c'est son premier dessin lié à la bicyclette et signé dans "Le Cycle" et pour montrer combien la qualité de son dessin a été gaspillée dans ce magazine, en raison du ratio de réduction de taille élevé et de la mauvaise qualité du papier).

Un peu hors sujet :

Critique de ce livre dans "Cyclo magazine" 19481001 p212

« LA PRATIQUE DU VELO » par Daniel REBOUR

Inutile de présenter dans ces colonnes, l'auteur de cet ouvrage cyclo-technique.

Vainqueur de « Paris-Brest » en tandem mixte : lauréat des principales épreuves cyclosporatives ; animateur de notre confrère «Le Cycle», Daniel Rebour est connu de toute la gent qui pédale....

L'ouvrage de Daniel Rebour s'imposait, au moment où l'industrie française du cycle retrouve sa grandeur d'antan.

Préfacé par M. Claude Tillet, la «Pratique du Vélo» est divisée en chapitres correspondants aux organes essentiels de la bicyclette. Chaque sujet est traité et détaillé à fond tant en ce qui concerne les fabrications modernes, que le choix suivant la destination et les réparations usuelles facilitées par les tours de main développés par l'auteur.

L'assimilation du texte est facilitée par de nombreux dessins reproduisant les détails de fabrication des «leader» du cycle : Bourdel, Daudon, Herse, Hugonnier-Routens, Singer, etc...

Quelques pages sont consacrées à la position, l'équipement et l'entraînement.

Le parfait ouvrage de Daniel Rebour, sera le livre de chevet du cyclo débutant comme du randonneur chevronné.

P. LUCEAU.

N. B. — «La Pratique du Vélo» par D. Rebour édité par Technique et Vulgarisation, Paris, 225 pages, 240 fr.

"LA PRATIQUE DU VELO" by Daniel REBOUR

There is no need to present in these columns the author of this work on cycling.

Winner of "Paris-Brest" in mixed tandem, laureate of the main cycloportive events, host of our colleague "Le Cycle", Daniel Rebour is well known to all those who pedal....

Daniel Rebour's book was necessary, at a time when the French cycle industry is regaining its former greatness.

Prefaced by Mr. Claude Tillet, "La Pratique du Vélo" is divided into chapters corresponding to the essential parts of the bicycle. Each subject is dealt with and thoroughly discussed, both with regard to modern manufacturing, and the choice according to the purpose and the usual repairs facilitated by the author's tricks of the trade.

The assimilation of the text is facilitated by numerous drawings reproducing the construction details of the "leaders" of the cycle: Bourdel, Daudon, Herse, Hugonnier-Routens, Singer, etc...

A few pages are devoted to the position, equipment and training.

Daniel Rebour's perfect work will be the bedside book of the beginner cyclist as well as of the seasoned randonneur.

P. LUCEAU.

N. B. - "La Pratique du Vélo" by D. Rebour published by Technique et Vulgarisation, Paris, 225 pages, 240 fr.

Ce Que l'on aimerait trouver.

Vous croyez qu'un conseil sur la bonne position serait superflu ?

Le bon gros « porteur » ne convient pas plus au tourisme en montagne que la fine machine de course aux tournées du facteur de campagne.

What we would like to find.

Do you think advice on the right position would be superfluous?

The right big "carrier" is no more suitable for mountain tourism than the fine touring machine of the country postman.

1946

Jan.	Febr.	March	April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19460105 Le Cycle Vol 01 No 08 p009](#)

Soyez exacts

"Le point de vue d'usager"

Be accurate

"The user's point of view".

[19460119 Le Cycle Vol 01 No 09 p007](#)

Attirez vor clients

Sachez placer en vitrine de quoi faire rêver vos clients : le guidon de piste pour le tout jeune, le pneu renforcé (quand cela reviendra !) pour le facteur, le dérailleur de pédalier pour le « moins jeune », et la selle « confort » pour madame.

Attract your customers

Know how to place in the shop window what will make your customers dream: the track handlebars for the very young, the reinforced tyre (when it comes back!) for the postman, the front derailleur for the "less young", and the "comfort" saddle for the lady.

[19460202 Le Cycle Vol 01 No 10 p009](#)

Standardisation

Voyez ce pauvre fabricant de cadres, hésitant devant ses nombreux gabarits et piges pour tasseaux de freins, porte-pompes, supports de dérailleurs et de dynamos, etc. Ne bénéficie-t-il pas d'une foule d'excuses, en cas d'erreur ? Combien son travail serait simplifié par une standardisation raisonnable !

Standardisation

Look at this poor frame manufacturer, hesitating in front of his many templates and pigs for brake studs, pump holders, derailleur and dynamo brackets, and so on. Doesn't he have plenty of excuses for making mistakes? How much simpler the work would be if there were a reasonable degree of standardisation!

[19460216 Le Cycle Vol 01 No 11 p005 and p006](#)

(Drawings partly replaced by scans from Pratique du VÉLO)

Les freins "Le point de vue de l'utilisateur"

SANS être un accessoire « absolument indispensable » si l'on en croit les « Vélocipédistes » de l'époque héroïque, le frein est pourtant devenu d'usage courant et obligatoire sur nos bicyclettes.

Nos aïeux, sur leur Draisienne, freinaient avec leurs pieds frottant sur le sol, mais les vitesses réalisées sur ces engins ne devaient pas être bien grisantes ni dangereuses. Plus tard, lors du règne du grand « bi », on vit

quelques freins sur bandages. Heureusement, ces accessoires ne pouvaient qu'aider à ralentir, car s'ils avaient été capables de bloquer la roue, le pauvre « bicycliste » serait, à chaque tentative, passé pardessus son guidon ! Enfin, le frein sur pneu vit le jour, et il me souvient d'avoir eu un système pareil sur un de mes premiers vélos. Avec un pneu à dessins, ça bloquait pile (n'oublions pas que cela se montait à l'avant), mais avec un pneu lisse et sur sol mouillé, l'efficacité en était fortement réduite. De plus, il ne fallait pas avoir une enveloppe avec hernie ou réparation sensible à l'extérieur, car... je n'ai pas besoin de vous dire ce qui arrivait, si par mégarde ou distraction on touchait à la poignée

Enfin, arriva le frein sur jante, commandé par une double mâchoire, du type classique « Bowden »

Pendant de longues années, rien, ou si peu, ne vint changer ce modèle. D'un fonctionnement parfait, quoique un peu dur, facilement montable par deux colliers sur les fourreaux ou haubans, et par conséquent immédiatement adaptable et réglable sur n'importe quel vélo, c'était le modèle rêvé pour tous. D'ailleurs, ce type de frein existe toujours et est souvent utilisé pour la réparation ou le dépannage sur des cycles déjà anciens.

Que peut-on reprocher, alors, à un accessoire possédant tant de qualités ?

1° D'être dur. En effet, les deux ciseaux frottent sur toute leur longueur sur l'armature;

2° D'être lourd : évidemment, l'armature complète, les colliers, les boulons de fixation, surtout en acier, ça pèse !

3° D'être laid : ceci est plus grave, d'autant plus que c'est vrai !

Pour donner la possibilité de réglage, il a fallu prévoir un étrier très haut; et il n'est pas particulièrement esthétique, ce frein qui dépasse la tête de fourche de 5 ou 6 bons centimètres. Puis, le collier le long des tubes. Il n'est plus à la mode, et rien que cela pouvait enlever la condamnation à mort.

Ajoutons enfin que les deux petits ressorts à boudin rouillaient, s'allongeaient ou cassaient, et qu'il fallait souvent les changer pour ne pas avoir d'ennui.

En voilà assez poser chercher un autre 'modèle plus satisfaisant !

Vint ensuite le frein encore classique, à simple étrier avec fixation par l'axe.

Les premiers modèles étaient encore à rappel par deux ressorts à boudin fixés aux fourreaux ou aux haubans par des colliers. Pourtant, ces freins constituaient un net progrès par la douceur de fonctionnement et une ligne plus agréable de leur trier. Enfin, le réglage du patin dans une glissière verticale voyait le jour.

Mais, bien vite, les fabricants arrivaient à supprimer le défaut des ressorts à boudin en utilisant un ressort en corde à piano en fer à cheval, fixé derrière l'étrier, dans une rainure prévue à la butée de l'axe. Nous avions alors le frein resté classique, et toujours utilisé sur la totalité des machines de course et la majorité des vélos utilitaires ou de cyclotourisme; c'était le Bowden, le Péliissier à la protection (?) « bronze d'arme », le VW, etc.

C'est maintenant LAM qui est, avec son modèle en duralumin matricé, le chef de file de ce type parfait à tous points de vue pour le vélo.

Pourtant, lorsque la vogue du tandem commença, il fallut se rendre à l'évidence : les freins existants n'étaient pas assez puissants pour l'engin lourd, surtout en montagne; il y avait bien le frein à tambour, illustré notamment par MAXI, presque obligatoire, encore actuellement, pour les machines de grand tourisme en région fortement accidentée, mais il est assez lourd, coûteux et d'un fonctionnement moins doux que le frein sur jante.

Nous vîmes alors apparaître le JEAY, qui lança la fixation par tasseaux soudés aux haubans.

Du coup, outre le JEAY dont les leviers sont écartés par une rampe en V, ce qui augment() l'efficacité du freinage, en additionnant le rapport entre le levier supérieur à l'axe et le bras inférieur et le rendement de la rampe d'action, d'autres modèles à fixation soudée virent le jour ; parmi ceux-ci, citons le LEFOL dont le principe est le résultat du mariage du frein à tasseaux soudés et du frein à ciseaux. Grâce, enfin, à l'emploi maintenant généralisé des métaux légers, les fabricants présentaient une gamme répondant à tous les besoins.

Mais on voulut faire encore plus léger !

Le Grand Prix Duralumin obligeait certains constructeurs et artisans à grignoter les quelques grammes qui n'étaient pas absolument indis-

pensables ; et, naturellement, il leur vint à l'esprit de supprimer toute la partie supérieure du frein, pour ne garder que les bras inférieurs. Comment agir sur ces leviers ?

Par deux sections de rayons, d'abord, puis ensuite par un câble. D'ailleurs, des freins semblables existaient déjà en Angleterre. Notamment le WEBB, qui est exactement, le poids en plus, du modèle de nos freins actuels, dits « Cantilever ».

Nous avons actuellement, dans ce genre, trois modèles bien différents : Le premier, formant le groupe le plus nombreux, est représenté par HERSE, LEWIS, BOWDEN belge, NARCISSE, etc.

Parmi les autres freins actuellement à l'étude ou en cours de fabrication, signalons le « Ruddan » vu à la Foire de Paris et dont nous reparlerons ; le « cantilever » Bourdel, de Clermont-Ferrand, qui doit être représenté à Paris par Lefol ; le modèle mis au point par MM. Chazal et Rouchouse de Saint-Etienne ; le nouveau Bowden français de la Société Sainte-Marie et Gra-vigny, et le frein hydraulique déjà réalisé par M. Barrère, il y a quelques années.

A l'exception du premier cité, les créateurs des autres appareils ont préféré observer la plus entière discrétion. Nous le regrettons pour nos lecteurs.

The brakes "The user's point of view".

WITHOUT being an "absolutely indispensable" accessory if we believe the "Velocipedists" of the heroic era, the brake has nevertheless become a common and obligatory use on our bicycles.

Our ancestors, on their Draisienne, used to brake with their feet rubbing on the ground, but the speeds achieved on these machines must not have been very exhilarating or dangerous. Later, during the reign of the big "bi", we saw some brakes on tires. Fortunately, these accessories could only help to slow down, because if they had been able to block the wheel, the poor "bicyclist" would have gone over his handlebars at every attempt! Finally, the tyre brake was born, and I remember having had such a system on one of my first bicycles. With a tread pattern tyre, it would lock in place (let's not forget that it was mounted at the front), but with a smooth tyre and on wet ground, the efficiency was greatly redu-

ced. Also, you shouldn't have a tyre with a bulge or a sensitive repair on the outside, because... I don't need to tell you what happens if you accidentally or distractedly touch the handle.

Finally came the rim brake, operated by a double shoe, of the classic "Bowden" type.

For many years, nothing, or so little, changed this model. Perfectly functional, though a little hard, easily mounted by two clamps on the forkblades or seatstays, and therefore immediately adaptable and adjustable on any bicycle, it was the model of choice for everyone. Moreover, this type of brake still exists and is often used to repair or troubleshoot already old bicycles.

So what can be wrong with an accessory with so many qualities?

1° To be hard. Indeed, the two scissors rub all along their length on the frame;

2° To be heavy: obviously, the complete frame, the clamps, the fixing bolts, especially in steel, it weighs!

3° To be ugly: this is more serious, all the more so as it is true!

To give the possibility of adjustment, it was necessary to provide a very high caliper; and it is not particularly aesthetic, this brake which exceeds the head of the fork by 5 or 6 good centimetres. Then, the collar along the tubes. It is no longer fashionable, and just this alone could remove the death sentence.

Finally, let's add that the two small coil springs rusted, got longer or broke, and that they often had to be changed to avoid trouble.

That is enough to ask for another, more satisfactory model!

Then came the still classic single caliper brake with axle fixing.

The first models were still with two coil springs fixed to the forkblades or the seatstays with clamps. However, these brakes were a clear improvement in terms of smoothness of operation and a more pleasant line to sort them out. Finally, the adjustment of the shoe in a vertical slide was born.

However, the manufacturers soon managed to eliminate the defect of the coil springs by using a horseshoe-shaped piano wire spring, fixed behind the caliper, in a groove provided at the axle stop. We then had the classic brake, which was still used on all racing machines and the

majority of utility or touring bicycles; it was the Bowden, the Pélissier with the protection (?) "gunmetal", the VW, etc.

It is now LAM which is, with its model in die-cast duralumin, the leader of this type, perfect in all respects for cycling.

However, when the vogue of the tandem started, it was obvious that the existing brakes were not powerful enough for the heavy machine, especially in mountain; there was the drum brake, illustrated in particular by MAXI, almost obligatory, still nowadays, for the machines of grand touring in very uneven regions, but it is rather heavy, expensive and of a less smooth operation than the rim brake.

We then saw the JEAY, which introduced the fixing by studs brazed to the seatstays.

As a result, in addition to the JEAY, whose levers are spread apart by a V-shaped ramp, which increases the braking efficiency, by adding the ratio between the upper lever on the axle and the lower arm and the efficiency of the action ramp, other models with brazed-on fixing were born; among these, we can mention the LEFOL, whose principle is the result of the marriage of the brake with brazed-on studs and the scissor brake. Finally, thanks to the now widespread use of light metals, the manufacturers presented a range to meet all needs.

But they wanted to make it even lighter!

The Grand Prix Duralumin meant that some constructors and artisans were forced to nibble away on grams that were not absolutely essential, and it naturally occurred to them to remove the entire upper part of the brake, leaving only the lower arms. How to act on these levers?

By two sections of spokes, first, and then by a cable. In fact, similar brakes already existed in England. Notably the WEBB, which is exactly, the extra weight, of the model of our current brakes, called "Cantilever".

We currently have three very different models of this type:

The first one, forming the most numerous group, is represented by HERSE, LEWIS, Belgian BOWDEN, NARCISSE, etc.

Among the other brakes currently under study or in the course of manufacture, let us mention the "Ruddan" seen at the Paris Fair and about which we shall speak again; the "cantilever" Bourdel, from Clermont-Ferrand, which is to be represented in Paris by Lefol; the model develo-

ped by Messrs. Chazal and Rouchouse de Saint-Etienne; the new French Bowden of the Société Sainte-Marie et Gravigny, and the hydraulic brake already made by Mr. Barrère a few years ago.

With the exception of the first one, the creators of the other devices preferred to observe the utmost discretion. We regret this for our readers.

[19460301 Cyclo Magazine No 202 p071](#)

Alex Singer advertisement

[19460302 Le Cycle Vol 01 No 12 p004 and p005](#)

[The story of the "Federal" bicycle]

[Cyclo Magazine, No. 199, page 19, Jan. 15, 1946 \(pas scannée\)](#)

DES MACHINES A UN PRIX ABORDABLE

PAR ANDRÉ RABAULT

RECEMMENT, au siège de la F.F.C.T., nous avons réuni les constructeurs parisiens, afin d'étudier, an commun, les possibilités de mettre sur le marché des machines à un prix abordable.

Beaucoup ont répondu à cette invitation ; certains s'étaient fait excuser au dernier moment, en manifestant toute leur sympathie pour cette initiative, tandis que d'autres s'étaient volontairement abstenus, et leur attitude ne manquera pas d'être commentée.

De l'ensemble des conversations qui eurent lieu, il résulte qu'on pourrait envisager, pour l'an prochain, la possibilité de créer un type de machine, dont la valeur serait à la portée de la grande majorité des cyclotouristes. Ces dernières années, les bicyclettes avaient atteint, au marché noir, des prix exorbitants, alors que les prix « officiels » restaient à un taux excessivement bas. Brusquement, et sans trop, sans doute, se rendre compte pourquoi, les services administratifs se sont mis à homologuer des prix de fabrication (de maisons pour la plupart inconnues hier encore), en catégorie « hors série », sur une échelle aussi astronomique que fantaisiste. Je ne vais pas les rappeler ici, mais préciser seulement que

certains frisèrent les 20.000 francs. La situation en était là, quand subitement, il y a peu de temps, les mêmes pontifes administratifs décidèrent, sans autre forme de procès, que les prix limite de cette catégorie seraient tous ramenés à un maximum de 10.000 francs, quelle que soit la fabrication. C'est donc l'incohérence totale dans toute sa splendeur.

C'est pour tenter de remédier à cet état de chose néfaste pour tous, que le Comité Directeur de la F.F.C.T. a pris l'initiative de faire étudier un type de machine judicieusement établi, à un prix honnête, donnant satisfaction aussi bien aux constructeurs qu'à leurs clients ; et qu'il demandera, ensuite, aux officiels d'homologuer sur le même plan que les types déjà créés.

C'est, bien entendu, un espoir pour la réalisation duquel tout sera mis en oeuvre, mais il ne faut pas trop se leurrer, dans notre beau pays de France, et aujourd'hui encore plus qu'hier, parler raison n'est pas suffisant pour être écouté et encore moins compris des augures administratifs. On peut le dire, les cyclos n'ont jamais bien réalisé que notre modeste machine fût cotée à des prix quasi inaccessibles aux bourses moyennes, et pas plus compris le pourquoi de telles différences de prix entre des machines sensiblement semblables et montées avec les mêmes pièces ou des pièces différentes de valeur similaire. Leur étonnement était encore plus grand s'il leur prenait fantaisie de comparer lesdites machines à certaines réalisations qui, pour n'être pas, à proprement parler, des bicyclettes, n'en sont pas moins montées, en grande partie, avec des pièces de vélo.

C'est, ainsi qu'il est actuellement offert un véhicule, genre Vélocar, monté sur un chassis tubulaire, avec 2 jeux de pédaaliers à manivelles réglables, double suspension, 4 vitesses par dérailleur, 4 roues équipées avec pneumatiques, freins à tambour sur les roues arrières, carrosserie aérodynamique, pare-brise pivotant, capote escamotable, une porte sur le coté, équipement électrique, rétroviseur et trompe. Cette machine est vendue au prix de francs . 12.900. Et le prospectus, largement diffusé, précise : toutes taxes perçues. Sans préjuger de la fabrication, qui au premier coup d'oeil s'avère soignée, on peut raisonnablement penser que du fait qu'un fabricant peut actuellement sortir cet engin à ces conditions, il devrait être également possible d'établir une bonne bicyclette à un prix bien moindre puisqu'elle ne comporte que 2 roues, 2 jeux de

pneumatiques et aucune carrosserie, pare-brise, ni capote. Ceci est un exemple et on pourrait en citer bien d'autres!

Souhaitons donc que l'initiative fédérale puisse être poursuivie avec succès et trouve, auprès des fabricants de pièces détachées comme des constructeurs, toute l'aide qu'elle peut raisonnablement en attendre, et qu'une saine compréhension de la part des services économiques permette de combler le fossé qui va chaque jour en s'agrandissant entre le cyclotourisme et ceux, s'en tenant obligatoirement éloignés, dans l'impossibilité où ils se trouvent de pouvoir acquérir la machine indispensable à sa pratique.

Si j'avais écrit ce « papier » il y a un mois, je nie serais peut-être hasardé à émettre un chiffre de base pour le prix de cette machine. Mais à l'aurore de 1946, année qui s'avère aussi catastrophique, sinon plus que les précédentes, notre économie nationale vient d'être lourdement frappée par une dévaluation massive de notre monnaie. En effet, notre franc vient, à nouveau, d'être mis à la remorque de ce vieux dieu périmé qu'est l'or, mais désagrégé sans doute par la puissance atomique, il ne l'est que pour une valeur de 7 milligrammes !

Oh ! je sais bien qu'en vous annonçant cet heureux événement, nos augures officiels n'ont pas manqué de proclamer que cette mesure n'aurait aucune incidence sur les prix intérieurs ; toutefois, depuis que le franc germinal a perdu sa valeur originale, il y a quelque vingt ans, nous avons entendu la même chanson dans les mêmes circonstances... et à chaque fois les prix ont monté en conséquence. Pour les dévaluations, comme pour les guerres, c'est uniquement le monde du travail qui en fait les frais.

Quelle tristesse de constater cette nouvelle déification du métal qui ne conserve sa vitalité que dans la boue sanglante des combats, le responsable qu'il est de la plupart des maux dont a souffert et souffre toujours l'humanité. Et pourtant nombreux sont ceux qui ont compris que, comme toutes les religions, celle de l'or a fait faillite, depuis longtemps, et qu'un nouvel idéal devait être offert aux hommes, mais les tenants de ces religions, dont il serait vain de nier la puissance, se cramponnent désespérément et n'hésiteront pas, si on les laisse faire, à jeter le monde dans un nouveau et proche conflit, si celui-ci peut avoir pour

conséquence la possibilité de leur procurer quelques chances de conserver leurs privilèges.

On pouvait penser que la guerre terminée, les nations qui avaient eu tout le temps d'y songer, auraient raisonnablement renoncé au fétiche démodé et que quelque chose de nouveau, depuis longtemps préconisé par les spécialistes de la question, serait créé pour lui substituer d'autres moyens monétaires, basés sur des richesses réelles, sur des puissances de production utile et en assurer la répartition ; puis en multipliant les échanges, redoubler l'activité de cette production.

Mais ces avis pertinents sont restés lettre morte, et combien d'épreuves notre civilisation devra-t-elle encore subir avant que soient appliqués ces principes, qu'il faudra, inéluctablement, adopter un jour ou l'autre, ou disparaître dans un chaos infernal.

Cette petite dissertation sur les problèmes de l'heure n'est peut-être pas si éloignée, qu'on pourrait le supposer, du prix de la machine fédérale, car, plus que jamais, les petites incidences de notre vie courante sont étroitement liées aux grands problèmes mondiaux.

30-12-1945.

Cyclo Magazine, No. 199, page 19, Jan. 15, 1946 (not scanned)

MACHINES AT AN AFFORDABLE PRICE

BY ANDRÉ RABAULT

RECENTLY, at the F.F.C.T. headquarters, we brought together the Parisian constructors in order to discuss, together, the possibilities of putting machines on the market at an affordable price.

Many responded to this invitation; some had been excused at the last moment, showing their sympathy for this initiative, while others had voluntarily abstained, and their attitude was not without being commented on.

From all the conversations that took place, it appears that next year we could consider the possibility of creating a type of machine, whose value would be within the reach of the vast majority of cycle tourists.

In recent years, bicycles had become exorbitantly expensive on the black market, while "official" prices remained excessively low. Suddenly, and probably without realizing it too much, the administrative services began to approve manufacturers' prices (for the most part unknown un-

til yesterday), in the " custom-made " category, on a scale as astronomical as it is fanciful. I won't mention them here, but I will simply point out that some of them were close to 20,000 francs. This was the situation when suddenly, not long ago, the same administrative pontiffs decided, without any further ado, that the limit prices in this category would all be reduced to a maximum of 10,000 francs, regardless of the manufacturer. This is therefore total inconsistency in all its splendour.

It is in an attempt to remedy this state of affairs, which is harmful to all, that the F.F.C.T. Management Committee has taken the initiative to have a judiciously established type of machine designed, at an honest price, giving satisfaction both to the manufacturers and to their customers, and which it will then ask the officials to approve on the same level as the types already created.

It is, of course, a hope for the realisation of which everything will be done, but one should not be too deluded, in our beautiful country of France, and today even more than yesterday, to speak reason is not enough to be listened to and even less to be understood by the administrative auguries.

It can be said that the cyclos have never fully realised that our modest machine was quoted at prices almost inaccessible to the average purse, nor have they understood the reasons for such price differences between substantially similar machines assembled with the same parts or different parts of similar value. Their astonishment was even greater if they took the fantasy to compare the said machines with certain realisations which, although not strictly speaking bicycles, were nevertheless assembled, for the most part, with bicycle parts.

This is how a vehicle, such as a Velocar, mounted on a tubular chassis, with 2 sets of pedals with adjustable cranks, double suspension, 4 speeds per derailleur, 4 wheels equipped with tyres, drum brakes on the rear wheels, aerodynamic housing, swivelling windscreen, retractable bonnet, a door on the side, electrical equipment, rear-view mirror and trunk, is currently offered. This machine is sold at the price of francs . 12.900. And the prospectus, widely distributed, specifies: all taxes included. Without prejudging the manufacture, which at first glance turns out to be neat, it is reasonable to think that since a manufacturer can currently release this machine under these conditions, it should also be

possible to establish a good bicycle at a much lower price since it has only 2 wheels, 2 sets of tyres and no housing, windscreen or bonnet. This is one example and there are many others!

Let us therefore hope that the federal initiative can be successfully pursued and that it will find all the help it can reasonably expect from both the manufacturers of components and the constructors, and that a sound understanding on the part of the economic services will make it possible to bridge the gap that is widening daily between cycle tourism and those who are forced to stay away from it and are unable to acquire the machinery indispensable for its practice.

If I had written this "paper" a month ago, I would perhaps deny that I would have had the chance to give a basic figure for the price of this machine. But at the dawn of 1946, a year that turned out to be just as catastrophic, if not more so, than the previous ones, our national economy had just been heavily hit by a massive devaluation of our currency. Indeed, our franc has just been once again put in the trailer of this old outdated god that is gold, but disintegrated undoubtedly by atomic power, it is only for the fine value of 7 milligrams!

Oh! I am well aware that in announcing this happy event, our official augurs did not fail to proclaim that this measure would have no effect on domestic prices; however, since the germinal franc lost its original value some twenty years ago, we have heard the same song under the same circumstances... and each time the prices have risen accordingly. In devaluations, as in wars, it is only the world of work that pays the price. How sad to see this new deification of metal, which only retains its vitality in the bloody mud of combat, the cause of most of the ills that humanity has suffered and still suffers. And yet many have understood that, like all religions, the religion of gold has long since gone bankrupt and that a new ideal must be offered to mankind, but the supporters of these religions, whose power it would be futile to deny, cling desperately and will not hesitate, if we let them, to throw the world into a new and imminent conflict, if it may result in giving them some chance to retain their privileges.

One might have thought that once the war was over, the nations which had had time to think about it, would reasonably have given up the old-fashioned fetish and that something new, long advocated by specialists

in the field, would be created to replace it with other monetary means, based on real wealth, on powers of useful production, and to ensure its distribution; then, by multiplying exchanges, to redouble the activity of this production.

But these pertinent opinions have remained a dead letter, and how many more trials our civilisation will have to undergo before these principles are applied, which will inevitably have to be adopted one day or another, or disappear into infernal chaos.

This little essay on the problems of the day is perhaps not so far, as one might suppose, from the price of the federal machine, for, more than ever, the small implications of our everyday life are more closely linked to the great world problems.

30-12-1945.

[Le Cycle, Vol 1, No 8, page 8, Jan 5, 1946 \(pas scannée\)](#)

[La F. F. C. T. s'inquiète du matériel des débutants cyclotouristes](#)

Le jeudi 13 décembre, notre revue était représentée à une réunion au siège de la F.F. de Cyclotourisme.

Autour du président, M. Antonin, assisté de MM. Bégu, Legrand et Mouaze, se trouvaient un certain nombre de constructeurs parisiens, et notamment MM. Daudon, Narcisse, Fletcher, Chapelet, Gérardin, Ducheron, Singer, Pitard, Judenne, Verdeun, Berton, Moire, Dardenne, qui avaient répondu à l'invitation de la Fédération.

Tout de suite, M. Antonin fit part des doléances provinciales que la Fédération reçoit à chaque instant de la rareté et du coût du matériel, lesquels découragent les néophytes du cyclotourisme et nuisent considérablement au recrutement.

C'est à ce propos que le président avait résolu de consulter les constructeurs spécialisés et de leur poser la question suivante:

Est-il possible d'envisager la création d'un vélo courant, établi après étude faite par la Fédération et les Constructeurs, pour arriver à établir un modèle d'un prix abordable à l'intention des débutants, tout en conservant les garanties minima de qualité et de robustesse?

Après une longue discussion, il fut décidé que la F.F.C.T. allait déterminer les caractéristiques d'un type de machine, le type « fédéral », dont

elle soumettrait ensuite la description à tous les constructeurs. Ceux-ci, disons-le, s'étaient auparavant montrés manifestement décidés à soutenir l'initiative.

Puis diverses questions suivirent : M. Antonin dit ses regrets de voir certaines épreuves revêtir un caractère plus proche de la course que la compétition technique et demanda amicalement aux constructeurs de ne plus se laisser égarer dans cette voie, tout en reconnaissant d'ailleurs que la publicité a également ses droits.

LES VOEUX DES SPÉCIALISTES - DU CYCLOTOURISME

Quant aux constructeurs, ils demandèrent que la Fédération leur vienne en aide sur plusieurs points, insistant notamment :

- 1° Pour qu'elle adresse une demande aux pouvoirs publics en vue du déblocage de matières premières;
- 2° Pour qu'une demande soit adressée à la commission de répartition des pneus (laquelle, conviée à cette réunion, avait négligé de se faire représenter);
- 3° Pour que la Fédération se mette en rapport avec la Chambre syndicale des Fabricants d'Accessoires, en ce qui concerne la standardisation de certaines pièces (manivelles de 16 et 16 1/2 au lieu de 17, attaches de dynamos, cale-pieds, poignées de freins, pédales décolletées et roues-libres, par exemple). Les intéressés déclarèrent encore avoir enregistré avec plaisir la suppression de la domiciliation des bons de répartition des vélos, ce qui ouvre la porte à la concurrence; et protestèrent, en revanche, contre les nouveaux tarifs officiels des machines et l'abaissement des taux de marques ainsi que contre l'absence de beaux pneus normaux, alors que l'on trouve assez facilement des produits « façon main »... pour peu qu'on y mette le prix !

Il est agréable de constater combien la F.F.T.C. se préoccupe de ses « ressortissants » et de voir qu'elle pense également à sa prospection pour l'avenir, n'hésitant pas à converser avec les constructeurs, pour l'intérêt commun.

Bravo, messieurs ! C'est avec plaisir que nous suivrons vos efforts dans ce sens. Nous attendons avec intérêt la naissance de la machine « type fédéral », grâce à laquelle de nombreux adeptes pourront se lancer sur

les routes de France et viendront grossir la clientèle de plusieurs dizaines de milliers de détaillants.

Le Cycle, Vol 1, No 8, page 8, Jan 5, 1946 (not scanned)

The F. F. C. T. is worried about the equipment for beginners cycle tourists

On Thursday 13th December, our magazine was represented at a meeting at the headquarters of the F.F. de Cyclotourisme.

Around the president, Mr Antonin, assisted by Messrs Bégu, Legrand and Mouaze, were a number of Parisian constructors, including Messrs Daudon, Narcisse, Fletcher, Chapelet, Gérardin, Ducheron, Singer, Pitar, Judenne, Verdeun, Berton, Moire, Dardenne, who had responded to the Federation's invitation.

Immediately, Mr. Antonin expressed the provincial grievances that the Federation receives at every moment about the scarcity and cost of equipment, which discourage newcomers to cycle tourism and considerably hinder recruitment.

It was on this subject that the President had resolved to consult the specialized constructors and ask them the following question:

Is it possible to envisage the creation of a common bicycle, established after a design study carried out by the Federation and the Constructors, in order to achieve an affordable model for beginners, while maintaining the minimum guarantees of quality and robustness?

After a long discussion, it was decided that the F.F.C.T. would determine the characteristics of a type of machine, the "federal" type, whose description it would then submit to all constructors. The constructors, it must be said, had previously shown a clear willingness to support the initiative.

Then various questions followed: Mr. Antonin expressed his regrets to see certain competitions taking on a more race-like character than the technical competition, and asked the manufacturers in a friendly manner not to let themselves get lost in this path, while acknowledging that publicity also has its rights.

THE WISHES OF THE SPECIALISTS - IN CYCLE TOURISM

As for the builders, they asked the Federation to help them on several points, insisting in particular:

1° That it should address a request to the public authorities for the release of raw materials;
2° That a request be addressed to the tyre distribution commission (which, when invited to this meeting, had neglected to be represented);
3° For the Federation to contact the Chambre syndicale des Fabricants d'Accessoires, concerning the standardisation of certain parts (16 and 16 1/2 cranks instead of 17, dynamo attachments, toe clips, brake handles, cut-out pedals and free-wheels for example). The interested parties also declared that they were pleased to see the abolition of the domiciliation of bicycle distribution vouchers, which opens the door to competition; and protested, on the other hand, against the new official prices for machines and the lowering of brand rates, as well as against the lack of nice normal tyres, even though it is fairly easy to find "hand-made" products... if you put a price tag on them!

It is pleasant to note how much the F.F.T.C. is concerned about its "people" and to see that it also thinks about its prospection for the future, not hesitating to converse with the constructors, for the common interest.

Well done, gentlemen! It is with pleasure that we will follow your efforts in this direction. We await with interest the birth of the "federal type" machine, thanks to which many enthusiasts will be able to take to the roads of France and will come to swell the clientele of several tens of thousands of retailers.

Le Cycle, Vol 1, No 12, page 4-5, Mar 2, 1946

La Fédération Française de Cyclotourisme donne la description du vélo "Type Fédéral" dont elle souhaite la création ... et "Le Cycle" demande leur opinion aux intéressés

La Fédération française de Cyclotourisme avait convié, il y a quelque temps, les spécialistes de la bicyclette de tourisme, à une réunion au cours de laquelle fut demandée la création d'un vélo, type fédéral. De quoi s'agissait-il? De déterminer les caractéristiques essentielles d'une machine normale — et non d'un engin spécial — susceptible, tout à la fois, de donner satisfaction au cyclotouriste, moyennement fortuné,

et au néophyte désireux d'effectuer son apprentissage sur une bicyclette appropriée à l'utilisation prévue.

Il avait été décidé que la Fédération soumettrait aux intéressés un projet détaillé. Ce projet ne s'est pas fait attendre. Nous le publions : d'abord à titre documentaire ; ensuite, parce que nous aimerions reproduire les opinions des constructeurs, fabricants et détaillants, susceptibles d'être appelés à établir ou à vendre le vélo « type fédéral ».

Industriels et commerçants, à vos plumes !

UNE DÉFINITION

M. Ch. Antonin, président de la F.F.C.T., a tenu, en une sorte d'avant-propos, à exposer le problème et à donner une définition du vélo nécessaire au voyageur à bicyclette, Laissons-lui la parole :

Avant 1939, le cyclotouriste, hormis le campeur, voyageait avec un bagage réduit.

Depuis la guerre, les nécessités du ravitaillement ont conduit à de lourdes sacoches.

Avant 1939, le constructeur pouvait, sans grave inconvénient, établir ses bicyclettes de tourisme sur un gabarit se rapprochant de la machine de course ou de randonnée. Même en redressant les directions. La stabilité sans bagage ne se trouvait pas gravement affectée. Dans la pratique, la direction, comme le tube de selle, étaient inclinés aux environs de 72°. Le hasard voulait que la direction et le tube de selle fussent parallèles. Lorsque, pour des raisons de stabilité, des constructeurs doivent incliner davantage la direction, ils se croient parfois obligés d'incliner également le tube de selle pour maintenir le parallélisme.

C'est une erreur. Suivant la destination du vélo, suivant la charge qui lui sera appliquée, pour une bonne stabilité, la direction doit être inclinée entre 69° et 71°. En réalité, une inclinaison de 70° environ, avec chasse de 4 à 5 cm, donne satisfaction à toutes les allures pour une charge arrière de 5 à 10 kg.

Pour un cycliste montant en arrière, un tube de selle incliné à 72° permet une position harmonieuse de la selle. Une inclinaison à 73° de ce tube donne une position normale au cycliste pour une fixation rationnelle de la selle.

Un tube trop incliné risque de faire prendre au débutant la mauvaise habitude de se tenir sur le bec de la selle. Le cycliste averti est obligé, dans ce cas, de trop avancer la selle dont la position est disgracieuse.

Une différence de 3° entre les tubes ne se remarque pas et améliore plutôt l'allure générale de la bicyclette.

Nous insistons sur la question de stabilité, trop souvent confondue avec la rigidité.

Des cyclistes, induisant parfois les constructeurs en erreur, déclarent que leur machine « flotte » dans les descentes, par manque de rigidité.. En réalité, les machines avec inclinaison et chasse insuffisantes, à une certaine allure, voient leur direction animée d'un mouvement périodique, parfois difficile à maîtriser. C'est la stabilité qui est alors en cause et non la rigidité. Le remède contre le « shimmy », contre ce manque de stabilité, est uniquement justiciable d'une inclinaison appropriée de la direction et de l'adoption d'une chasse positive suffisante.

Il est bien entendu que la plupart de nos constructeurs spécialisés sont instruits sur les faits rappelés ci-dessus; mais nous ne croyons pas inutile d'apporter ces précisions afin de dissiper toute confusion chez les fabricants de cadres non familiarisés avec les bicyclettes de cyclotourisme, ou plutôt, les bicyclettes pour voyageurs roulant assez chargés.

Nous avons indiqué, sur le croquis du vélo-type, ci-dessous quelques dispositions qui, sans être impératives, sont souhaitables dans la construction de la bicyclette de cyclotourisme. Certaines sont d'ailleurs tirées du règlement Critérium Cyclotouristique, Grand Prix Duralumin d'avant guerre, qui avait fixé des normes heureuses pour la construction des machines de cyclotourisme.

LA DESCRIPTION (Machine de qualité demi-série et de prix abordable)

Cadre

En tube acier étiré premier choix, de marque. Epaisseur : 10/10^e.

— Assemblage ad libitum : (soudure autogène, soudo-brasure, brasure avec raccords découpés).

— Tête de fourche acier forgé et fraisé ou à plaquette, à l'exclusion des têtes en tôle emboutie ou en métal coulé.

- Hauteurs standards souhaitables : Hommes, 600, 56/57 et 53; Femmes, mixte, 50 et 53 avec gros tube prolongé par haubans de la direction aux pattes arrière (à l'exclusion de la triangulation par deux tubes fins).
- Jeu de direction premier choix et blocage efficace.

Emballage de bonne qualité.

Les constructeurs spécialisés dans le métal léger pourront faire connaître leurs possibilités de construction à la Fédération, qui appréciera.

Montage

Suivant descriptif ci-après, sans obligations impératives, mais en tenant compte :

Que la plupart des attaches gagnent à être soudées;

Que les gaines ou fils mal maintenus le long du cadre, que les accessoires mal adaptés à l'ensemble, constituent une moins-value au regard du client.

Nota. — Les spécifications ci-après peuvent ne pas tenir compte de procédés de fabrications spéciaux ou d'accessoires nouveaux sur le marché dont la qualité peut, néanmoins, répondre aux intentions de la Fédération. Dans ce cas, les constructeurs pourront fournir toutes justifications utiles pour l'agrément de leur matériel.

Pédalier

Axe et manivelles chromés, acier traité, bon choix, 3 ou 5 attaches.

— Couronne (44 ou 46 dents) avec couple (24 à 28 dente) pour chaîne de 3,17.

Manivelle de : 160 (si possible) pour vélos dames; 165 sur les cadres au-dessous de 600; 170 sur les cadres de 600.

Chaîne

Premier choix de 3,17.

Pédales

Acier chromé, décolletées, à l'exclusion des articles réclame, emboutis.

— Cale-pieds (réglables si possible) avec courroie.

— Cale-pieds courts pour vélos dames.

Dérailleur

Du type dit à double enroulement, avec support ou attache de support soudé (à l'exclusion de colliers) pour roue libre de 16 x 18 x 22 ou 16 x 19 x 24 (en attendant gammes de dentures mieux étudiées), chaîne de 3,17.

Freins

Ad libitum, sous réserve d'efficacité. A l'exclusion de tous colliers; tasseaux soudés sur fourreaux, haubans ou bases pour les freins comportant des axes sur supports latéraux (genre Jeay, Cantilever, etc.).

— Poignées ad libitum.

— Pour l'avant et l'arrière, barillet de réglage.

Roues

Moyeux acier chromé, bain d'huile, petits cônes rectifiés, à l'exclusion des moyeux réclame, gros cônes.

- Papillons ad libitum.

— Roue libre à trois dentures (3,17).

Rayons acier 11/13 premier choix, à couche inaltérable. Ecrous laiton.

— Jantes 650 B, alliage léger, donnant toute sécurité du point de vue de l'arrachage des rayons.

— Garde-boue alliage léger avec dépassant avant de 0 m. 20 environ. Bavette efficace et résistante. Peinture blanche réglementaire à l'arrière.

— Pneus du commerce, demi-ballon 650 B.

Porte-Bagage

Robuste, émaillé, à plateforme réduite en largeur, pour sacoches d'arçon.

Eclairage

Groupe de bonne marque.

— Support dynamo soudé (à l'exclusion de tout collier).

— Phare sur garde-boue avant ou formant bloc avec la dynamo.

— Lanterne rouge sur garde-boue arrière.

Guidon

En acier chromé : dit « à trois positions ».

— Potence ad hoc.

Selle

En cuir de qualité et de bon usage. Ressorts acier émaillé.

Pompe

De bonne qualité, fixée au cadre par attaches ad libitum.

Timbre

De bonne qualité.

N.D.L.R. — Nous avons noté, pour notre part, avec une certaine surprise, l'ostracisme manifesté à l'égard de la tête de fourche emboutie — le procédé a fait ses preuves — et du dérailleur à simple enroulement, dont certains types donnent entière satisfaction et sont, cependant, susceptibles d'être encore améliorés à bref délai.

Le Cycle, Vol 1, No 12, page 4-5, Mar 2, 1946

The French Cyclotouring Federation gives the description of the "Federal Type" bicycle it would like to create ... and "Le Cycle" asks for the opinion of interested parties.

Some time ago, the French Cyclotourism Federation invited specialists in tourist bicycles to a meeting during which the creation of a federal type of bicycle was requested.

What was it about? The aim was to determine the essential characteristics of a normal machine - not a special machine - which would be able to satisfy both the moderately wealthy cyclist and the novice cyclist who wanted to learn to ride a bicycle suitable for the intended use.

It was decided that the Federation would submit a detailed draft to interested parties. This project was not long in coming. We are publishing it: firstly, for information purposes; secondly, because we would like to reproduce the opinions of constructors, manufacturers and retailers who may be called upon to establish or sell the "federal type" bicycle.

Industrials and retailers, get your pens in!

A DEFINITION

Mr. Ch. Antonin, President of the F.F.C.T., in a kind of foreword, wanted to explain the problem and give a definition of the bicycle needed by the bicycle traveller, Let him speak :

Before 1939, the cyclotourist, apart from the camper, travelled with reduced luggage.

Since the war, the need for supplies has led to heavy panniers.

Before 1939, the manufacturer could, without serious inconvenience, set up his touring bicycles on a frame similar to a racing or randonneuring machine. Even with straight head tube angle. Stability without luggage was not seriously affected. In practice, the head tube, like the seat tube, was inclined at around 72° . It was a coincidence that the headset and seat tube were parallel.

When manufacturers have to angle the head tube more for stability reasons, they sometimes feel they have to angle the seat tube as well to maintain parallelism.

This is a mistake. Depending on the purpose of the bicycle, depending on the load that will be applied to it, for good stability, the head tube should be angled between 69° and 71° . In reality, an inclination of about 70° , with a 4 to 5 cm trail, is satisfactory at all speeds for a rear load of 5 to 10 kg.

For a cyclist riding at the rear, a seat tube inclined at 72° allows for a harmonious saddle position. A 73° inclination of the seat tube gives the rider a normal position for rational saddle attachment.

If the seat tube is too inclined, the beginner may develop the bad habit of riding on the saddle spout. In this case, the experienced cyclist is forced to move the unsightly saddle too far forward.

A difference of 3° between the tubes is not noticeable and rather improves the overall appearance of the bicycle.

We insist on the question of stability, too often confused with stiffness. Cyclists, sometimes misleading the constructors, claim that their machines "float" on the descents, due to a lack of rigidity...

In reality, machines with insufficient inclination and trail, at a certain speed, see their steering animated by a periodic movement, sometimes difficult to control. It is the stability that is then at issue and not the rigidity. The remedy against shimmy, against this lack of stability, can only

be achieved by an appropriate inclination of the steering and the adoption of a sufficient positive trail.

It is understood that most of our specialist constructors are familiar with the above facts, but we do not believe it is unnecessary to make these clarifications in order to clear up any confusion among frame builders unfamiliar with cycle touring bicycles, or rather, bicycles for travellers with a fairly heavy load.

We have indicated, on the drawing of the model bicycle, below some provisions which, without being imperative, are desirable in the construction of the bicycle for cyclotourism. Some of them are taken from the pre-war Critérium Cyclotouristique, Grand Prix Duralumin regulations, which had set some happy standards for the construction of cycle touring machines.

THE DESCRIPTION (Half-series quality machine at an affordable price)

Frame

Made of first choice drawn steel tube, of brand name. Thickness: 10/10th.

- Assembly at discretion: (autogenous welding, braze-welding, brazing with cut lugs).
- Forged and milled steel fork head or with insert, excluding heads in pressed sheet metal or cast metal.
- Desirable standard heights: Men's 600, 56/57 and 53; Women's mixte 50 and 53 with large tube extended by stays from the headtube to the rear dropouts (excluding triangulation by two thin tubes).
- First choice headset and effective locking.

Good quality enamelling.

Constructors specialising in light metal will be able to make their construction possibilities known to the Federation, which will appreciate it.

Assembly

As described below, without any binding obligations, but taking into account :

That most attachments benefit from being brazed;

That the cables or wires badly maintained along the frame, that the accessories badly adapted to the whole, constitute a loss of value with regard to the customer.

Note - The specifications below may not take into account special manufacturing processes or accessories new on the market whose quality may, nevertheless, meet the Federation's intentions. In this case, the constructors will be able to provide all useful justifications for the approval of their equipment.

Crankset

Chrome-plated axle and cranks, treated steel, good choice, 3 or 5 attachments.

- Chainring (44 or 46 teeth) with couple (24 to 28 teeth) for 3.17 chain.

Crank of : 160 (if possible) for ladies bicycles; 165 on frames below 600; 170 on frames of 600.

Chain

First choice of 3.17.

Pedals

Chrome-plated steel, cut-out, excluding advertising articles, stamped.

- Toe clips (adjustable if possible) with strap.
- Short toe clips for ladies' bicycles.

Derailleur

The so-called double-winding type, with brazed-on support or support bracket (excluding clamps) for 16 x 18 x 22 or 16 x 19 x 24 freewheels (pending a better designed gear range), 3.17 chain.

Brakes

At discretion, subject to effectiveness. Excluding all collars; brackets brazed on blades, seatstays or chainstays for brakes with axles on lateral supports (such as Jeay, Cantilever, etc.).

- Handles at discretion.
- For front and rear, adjustment cylinder.

Wheels

Chromed steel hubs, oil bath, small rectified cones, excluding advertising hubs, large cones.

- Butterflies at discretion.**
- Freewheel with three gears (3.17).**

Spokes 11/13 first quality steel, with unalterable coating. Brass nipples.

- 650 B rims, light alloy, giving complete safety from the point of view of spoke pull-out.**
- Light alloy fenders with front overhang of 0.20m approx. Efficient and resistant mud flap. White painting at the rear, in accordance with regulations.**
- Commercial tyres, semi-ballon 650 B.**

Luggage rack

Sturdy, enamelled, with reduced width platform, for pommel bags [i.e. connected pannier bags hanging over the rack].

Lighting

Good brand group.

- Brazed-on dynamo support (excluding any collar).**
- Headlight on front fender or forming a block with the dynamo.**
- Red lamp on rear fender.**

Handlebar

In chrome-plated steel: known as "three-position".

- Ad hoc stem.**

Saddle

Made of leather of good quality and good use. Enamelled steel springs.

Pump

Good quality, attached to the frame by at discretion fasteners.

Bell

Good quality.

N.D.L.R. - We have noted, for our part, with some surprise, the ostracism shown towards the stamped fork head - the process has proved its worth - and the single-pulley derailleur, some types of which give complete satisfaction and are, however, subject to further improvement in the near future.

19460202 Le Cycle Vol 01 No 10 p004

Le vélo a type fédéral » proposé par L. Pitard et qui pourrait être mis en vente au prix de 7.500 fr. : une excellente bicyclette pour un jeune cyclo-touriste ou même pour un pratiquant expérimenté aux moyens financiers modestes;

19460406 Le Cycle Vol 01 No 14 p007

Le vélo " TYPE FÉDÉRAL " sujet bien délicat

La F.F.C.T., poursuivant l'étude de son projet de vélo de cyclotourisme « type fédéral », avait invité constructeurs et journalistes intéressés à une nouvelle réunion, le 28 mars.

L'entente fut très vite réalisée quant aux questions d'ordre Purement technique et l'on réhabilita notamment avec beaucoup de promptitude la tête de fourche en tôle emboutie.

Mais, en revanche, il fut assez difficile d'assimiler le « type fédéral » à un modèle officiellement reconnu. Après audition de M. R. Rochet, qui représentait la Chambre Syndicale du Cycle, on convint de prendre pour base le type « C », étant évidemment entendu que le montage et la composition de la machine feraient éventuelle-nient l'objet de soins particuliers.

Hélas ! compte tenu des réglementations actuelles, le « type fédéral » ne semble pouvoir être légalement reconnu, ou homologué. Il restera donc, pour le moment, l'expression des vœux d'un cercle composé d'hommes ajoutant à leur bonne volonté une indéniable compétence.

19460202 Le Cycle Vol 01 No 10 p004

The "federal type" bicycle offered by L. Pitard, which could be sold for 7,500 francs, is an excellent bicycle for a young cyclotourist or even for

an experienced cyclist of modest financial means;Le vélo a type fédéral" proposed by L. Pitard and which could be put on sale at the price of 7,500 fr.: an excellent bicycle for a young cyclotourist or even for an experienced cyclist with modest financial resources;

19460406 The Cycle Vol 01 No 14 p007

The "FEDERAL TYPE" bicycle - a delicate subject

The F.F.C.T., continuing the project study of its "federal type" touring bicycle project, had invited interested manufacturers and journalists to a new meeting on 28th March.

The agreement was very quickly reached on purely technical issues and the pressed sheet metal fork head was quickly restored.

However, it was rather difficult to equate the "federal type" with an officially recognised model. After hearing Mr. R. Rochet, who represented the Chambre Syndicale du Cycle, it was agreed to use the "C" type as a basis, on the understanding, of course, that the assembly and composition of the machine would require special care.

Alas! given the current regulations, the "federal type" does not seem to be legally recognised or approved. For the time being, therefore, it will remain the expression of the wishes of a circle of men adding to their good will an undeniable competence.

[19460302 Le Cycle Vol 01 No 12 p009](#)

Ah la belle époque!

Quand grand'papa allait à l'Exposition vélocipédique en 1897.

Ah the good old days!

When grandpa went to the Bicycle Exhibition in 1897.

[19460316 Le Cycle Vol 01 No 13 p006 and p007](#)

(Drawings partly replaced by scans from "Pratique du VÉLO")

Les freins (suite et fin)

C'est exactement le type dont nous parlions : deux basculeurs articulés sur des tasseaux soudés plus bas que la jante sont rappelés vers l'extérieur par deux ressorts concentriques. Le réglage des patins s'effectue par coulissement de la tige fixée aux porte-patins dans un serre-tringle et par pivotement de ce serre-tringle.

Les basculeurs sont actionnés par un câble fixé à ses deux extrémités, et tiré en son milieu au moyen d'une chape et d'une poulie par le câble principal. La gaine est arrêtée par une butée soudée à la potence ou sur la potence même, comme pour Herse qui a créé une potence spéciale en duralumin usiné.

Le deuxième type, dont DUCHERON et TERROT sont les représentants les plus caractéristiques, possède un seul ressort à boudin travaillant, soit à la traction, soit à la compression, et repeussant les basculeurs, commandés eux-mêmes par des fils d'acier rigides.

Le troisième type, SINGER, est tout différent: les porte-patins coulisent horizontalement dans deux tubes de section carrée soudés au cadre; et c'est par un excentrique qu'ils sont poussés vers la jante. Un petit ressort à boudin rappelle chaque porte-patin.

Le fait de voir un constructeur comme TERROT se mettre à utiliser sur tous ses modèles le frein à cantilever donne bien à penser que ce type est appelé à se généraliser de plus en plus.

De plus en plus, aussi, nous allons vers la bicyclette aux accessoires « soudés » et non plus fixés par vis et boulons, et c'est tant mieux.

Il ne faut pas finir sans parler d'un frein qui donne une satisfaction parfaite pour l'usage en ville : le frein dans le moyeu, dont TORPEDO est la meilleure réalisation.

S'il n'a pas fait beaucoup de progrès depuis quinze ans, c'est peut-être qu'en ce temps-là il était déjà arrivé, dans son genre, à la perfection! On ne peut lui reprocher que son poids, mais il n'a jamais été monté sur une machine ultra légère.

Par contre, quelle sécurité, et quelle efficacité, surtout maintenant que les bris de chaîne sont du domaine du passé.

OFF TOPIC: :-)

Le réputé randonneur Jo Routtens [Routens] vient de s'établir à Grenoble. Il grossira le nombre des spécialistes du vélo de cyclotourisme et fabriquera lui-même ses cadres.

The brakes (continuation and end)

This is exactly the type we were talking about: two rocker arms pivoted on brazed studs lower than the rim are pulled outwards by two concentric springs. The adjustment of the pads is carried out by sliding the rod attached to the pad holders in a rod clamp and by pivoting this rod clamp.

The rocker arms are operated by a cable fixed at both ends and pulled in the middle by means of a clevis and a pulley by the main cable. The cable sheath is stopped by a stop welded to the stem or on the stem itself, as in the case of the Herse, which has created a special stem made of machined duralumin.

The second type, of which DUCHERON and TERROT are the most characteristic representatives, has a single coil spring working either in traction or compression and pushing back the rockers, which are themselves operated by rigid steel wires.

The third type, SINGER, is completely different: the pad holders slide horizontally in two square-section tubes welded to the frame and are pushed towards the rim by an eccentric. A small coil spring returns each pad holder to its original position.

The fact that a manufacturer like TERROT is starting to use the cantilever brake on all their models suggests that this type of brake will become more and more widespread.

More and more, we are also moving towards " brazed " accessories for bicycles and no longer fixed by screws and bolts, and that's good.

We must not end without mentioning a brake that gives perfect satisfaction for use in the city: the brake in the hub, of which TORPEDO is the best realization.

If it hasn't made much progress in the last fifteen years, it's perhaps because by that time it had already reached, in its genre, perfection! The only thing you can blame it for is its weight, but it has never been mounted on an ultra-light machine.

On the other hand, it is so safe and efficient, especially now that chain breakages are a thing of the past.

OFF TOPIC: :-)

The renowned randonneur Jo Routtens [Routens] has just established himself in Grenoble. He will increase the number of cycle touring bicycle specialists and will make his frames himself.

[19460316 Le Cycle Vol 01 No 13 p007](#)

(Drawings partly replaced by scans from "Pratique du VÉLO")

LE PROGRÈS ARTISANAL

Sous ce titre, nous présenterons les dernières réalisations, les dernières trouvailles, les derniers perfectionnements dus à nos artisans. Le travail d'un sert à tous car il contribue à perfectionner la bicyclette, donc à aider à sa diffusion. Notre devoir est de divulguer ces réalisations. Votre intérêt est de nous en faire part en vue de cette présentation.

Les croquis ci-dessous ont été pris à l'exposition des machines de cyclo-tourisme installée à la, mairie de Suresnes, lors de l'arrivée du récent Rallye des Tandemistes Parisiens.

Dans le stand Herse, on pouvait voir un modèle de sacoche et de sac de guidon particulièrement bien réussi. On se rend vite compte que le créateur est, en même temps, un pratiquant expérimenté :

Le petit sac supérieur, clos par une fermeture « éclair » et destiné à recevoir le ou les imperméables, est amovible (pour le beau fixe !)

Les deux petites poches arrière, sont prévues, l'une pour l'outillage et l'autre pour quelques provisions de route, casse-croûte, sucre, cigarettes, etc...

Sur le grand côté des sacs, il y a, en plus, une poche à, soufflet pouvant contenir les papiers importants, les cartes ou le linge qui doit être tenu bien à plat., comme une chemise, une jupe..., -pour être élégant, et élégante, à l'étape.

Notons que cette sacoche était présentée sur un porte-bagage de dimensions normales, et sur une machine munie de freins cantilever.

Le record de légèreté, catégorie dérailleurs de pédalier, est battu par Daudon. Son modèle, avec levier en dural et étrier en fil d'acier ne pèse, attache à braser comprise, que 72 grammes.

PROGRESS IN CRAFTSMANSHIP

Under this title, we will present the latest achievements, the latest finds, the latest improvements due to our artisans. The work of one serves everyone because it contributes to the perfection of the bicycle, thus helping its widespread use. Our duty is to publicise these achievements. Your interest is to share them with us for this presentation.

The drawings below were taken at the exhibition of cycle touring machines set up at the Suresnes town hall during the recent Parisian Tandemists Rally.

In the Herse stand, a particularly successful model of saddlebag and handlebar bag could be seen. One quickly realises that the designer is, at the same time, an experienced practitioner :

The small upper bag, closed by a "zip" and intended to receive the waterproof jacket(s), is removable (for the beautiful fix!).

The two small back pockets are provided, one for tools and the other for some road supplies, snacks, sugars, cigarettes, etc...

On the long side of the panniers, there is, in addition, a gusseted pocket which can hold important papers, cards or linen which must be kept flat, like a shirt, a skirt..., -to be elegant, and stylish, at the stage.

Note that this pannier was presented on a normal size luggage rack, and on a machine with cantilever brakes.

The record for lightness, in the category of front derailleurs, is beaten by Daudon. His model, with dural lever and steel wire cage, weighs only 72 grams, including the brazed-on attachment.

[19460406 Le Cycle Vol 01 No 14 p005 and p006](#)

La presentation

Il y a trois facteurs principaux de vente :

Le prix, La présentation, La qualité.

Cette dernière est, pour le client moyen, bien difficile à déceler. Que des rayons soient zingués brillants ou soient des 3-Etoiles », quelle différence apparente

Que les tubes soient en acier à ferrer les ânes ou au nickel-chrome, quelle importance ?

Que la selle vienne de chez un grand spécialiste ou de chez « Ladouleur », n'est-elle pas en cuir ?

Les deux autres facteurs sont bien plus importants pour la vente : D'abord, le prix, en rapport direct avec le porte-monnaie, doit être maintenu le plus bas possible, tout en laissant un bénéfice normal au vélociste. Lorsqu'il sera calculé au plus juste, affiché, et diffusé par la publicité directe ou non, vous aurez fait tout ce qu'il est possible pour satisfaire vos clients et vous-même sur ce point.

Mais la présentation, peu coûteuse par elle-même, à part quelques exceptions « super luxe », doit être un souci constant pour le constructeur, petit ou grand, qui veut réussir.

A prix égal, et même un peu supérieur ; à qualité égale, et même un peu inférieure, la préférence du client ira à la machine la plus belle, la plus soignée, la plus brillante, la plus luxueuse.

Disons d'abord qu'il y a deux sortes de belle présentation : celle qui dure, et l'autre...

Dans la première, rangeons les chromes sur cuivre, les métaux légers polis, les émaux sur enduit.

Dans la deuxième, les « zingués-polis », aussi beaux que le chrome au début, mais ternis en 8 jours ; certains « émaux » actuels qui ressemblent plus à de la mauvaise peinture quant à la durée, mais qui, d'abord, font leur petit effet.

Nous abandonnerons sans hésiter la 2' catégorie, mauvais miroir aux alouettes, car le client est obligatoirement mécontent, devant ses jantes rouillées, ses rayons noircis, son cadre écorché. Vous aurez beau lui dire: « Que voulez-vous, c'est du chrome actuel... » (Actuel ou non, il demeure d'ailleurs officiellement interdit !)

Ou « Maintenant, les émail leurs travaillent avec des mauvais produits ! » ; Ou, plus brièvement :

« C'est, ou plutôt, c'était la guerre... »,

Vous risquez fort de perdre ce client, qui a peut-être un ami dont la machine, bien entretenue, mais aussi dotée d'une protection plus sérieuse, resta toujours dans son aspect de neuf, ou à peu près.

Mais il n'y a pas que la protection des métaux qui fait que la présentation est, ou n'est-Pas soignée : il y a aussi bien d'autres choses :

Fermons cette parenthèse et voyons maintenant ce que le constructeur doit chercher, d'abord, dans le choix des accessoires qui constituent une grande partie de la machine : ensuite, dans les pièces qu'il fabrique lui-même ou fait fabriquer pour lui, enfin dans le montage de la machine, et son exposition en magasin.

Les accessoires

Nous ne pouvons évidemment Pas donner la liste des accessoires qui permettent une présentation impeccable, car il en est trop, qui répondent d'ailleurs à des besoins bien différents : ainsi. la selle confort. prévue pour le vélo de promenade, ne peut être montée sur la machine de course.

Mais ce que nous pouvons indiquer, ce sont les tendances générales vers lesquelles se sont dirigés, avec un bonheur plus ou moins complet, nos fabricants. Dans la grande majorité des cas, la réussite est totale.

Il est bien entendu que nous ne parlons ici que de la présentation, et non de la qualité ; non que je mette en doute la valeur à l'usage des accessoires modernes, mais lorsque je donnerai ma préférence à une solution plutôt qu'à une autre, je ne veux pas que l'on puisse penser que j'émetts une opinion sur la solidité, la sécurité, ou la résistance à l'usure. Seuls. la beauté, le fini, la légèreté et la résistance à l'oxydation nous intéressent aujourd'hui !

LES ROUES : le moyeu, toujours un peu gras, peut être en acier chromé ; il est rare qu'il rouille ; évidemment, mieux vaut le dural !

Pour les jantes et pour les rayons, pas d'hésitation : les premières en dural ; les seconds, vraiment inoxydables (si l'on en trouve !).

LES FREINS : eux aussi seront en alliage léger. Il n'est rien de plus exposé à la rouille que ce pauvre frein ; et s'il n'est pas beau une fois oxydé, il devient souvent dangereusement inefficace. Naturellement, nous parlons aussi des leviers de freins ; ceux-ci ont depuis longtemps abandonné les demi-colliers avec crochet d'un côté et vis de l'autre. Heureu-

sement! et nous n'avons qu'à choisir parmi les LAM, les LEFOL, les JEAY et les genres LE GRIMPEUR- Partout une netteté satisfaisante et une jeunesse toujours égale. Les freins ont aussi perdu leurs colliers, et si c'est tant pis pour la facilité de montage et l'interchangeabilité, c'est tant mieux pour la légèreté et la vue. Nous n'avons plus que deux genres : vis centrale ou tasseaux soudés ; en règle générale, on adopte le 1' pour le vélo de course et le vélo utilitaire, et l'autre pour la machine de cyclotourisme et de promenade. Ce n'est pas une obligation !

LE GUIDON est presque toujours en dural, et c'est bien ainsi, car il faut un chrome de toute première qualité pour y résister. Les potences de série, également en alliage léger, ont été dessinées par des gens de goût et d'expérience ; et pourtant, bien de nos artisans ont fait mieux encore dans les potences « maison », et nous citerons de nouveau les belles réalisations de Herse, Maury, Narcisse, Daudon, Singer, etc

LE PEDALIER est très visible et un ensemble de grand luxe contribue énormément à la beauté de la machine ; il faut que toute possibilité de rouille en soit bannie, et seul un chrome de grande classe (sur cuivre) ou des pièces en dural peuvent tenir le coup. Attention, surtout, aux pédales et aux cale - pieds, si rapidement transformés en paquets de rouille. LES GARDE - BOUE devront, plus que tout, résister aux agents atmosphériques. Donc, le métal léger (martelé, à facettes, lisse), le bi-métal, ou l'acier émaillé au four peuvent seuls être utilisés. J'ai acheté, l'an dernier, de superbes garde-boue « chromés » qui devinrent rouges en deux jours dans un garage un peu humide. Je regrette de ne pas avoir mis 200 francs de plus!

LES ECLAIRAGES actuels sont tous luxueux. Mais ce qui ne l'est pas toujours, c'est la façon de les poser. Plus de ces fils extérieurs, plus de ces supports de dynamo boulonnés sur la fourche ou le hauban, plus de ces phares fixés sur un porte-lanterne au guidon. Vive le montage actuel avec support de dynamo soudé sur l'arrière (une simple vis de 5 ou 6 mm.), fils passant dans les tubes, cachés dans les bordures des garde-boue, l'arrière portant le feu rouge profilé, tandis que l'avant porte un petit phare discret et surbaissé. Les dernières présentations de nos artisans montrent tout l'effort accompli dans cette voie, puisque le système « sans fil » supprime d'un seul coup l'affreux fil flottant, et la panne due à la rupture de cet ennemi public no 1.

Une remarque analogue peut être faite au sujet des dérailleurs : ceux-ci marchent tous bien, mais le « fini » laisse à désirer si l'on utilise simplement les colliers et supports d'origine. Tous nos velocistes à la page soulignent les attaches. et même, dans le cas du « Cyclo », c'est un match de supports « maison » parmi nos as de la belle machine. Herse pousse même le luxe jusqu'à fabriquer une manette spéciale en dural découpé qui ajoute encore au cachet de ses modèles. Aussi, les gaines ont-elles été réduites à leur plus simple expression, et souvent les câbles eux-mêmes passent dans les tubes

Nous avons passé en revue les Principaux accessoires dont la qualité et le fini contribuent à améliorer la présentation de l'ensemble. Voyons maintenant le gros morceau :

Le cadre

C'est le cadre qui fait le vélo

Prenez un vélo Alcyon. Changez les roues, la selle, le guidon et le pédalier, ce sera toujours un vélo Alcyon. Par contre, ne changez que le cadre et remplacez-le par un cadre Terrot- Vous aurez alors un vélo Terrot. Aussi le constructeur attache-t-il une grande importance à la qualité de cette partie du cycle.

D'abord, la ligne (nous rappelons qu'il n'est pas question ici de la solidité, rigidité, tenue de route, etc.).

Il est bien difficile de dire pourquoi un cadre est beau ou non ; c'est une question d'équilibre, de rapport de proportions, d'angles d'inclinaison, de hauteur au sol, et surtout de mode ! Le dernier chic, en 1925, était d'avoir une grande direction, et un cadre de 60 n'était Pas parfait si la douille ne dépassait pas les 20 centimètres

Pour les cadres féminins (évidemment !), la mode a encore plus d'importance, car plusieurs tendances existent: cadre anglais, à un gros tube, à deux petits tubes, cadre mixte à un seul gros tube, à deux petits tubes, fourche arrière double ou triple. Donc, votre cliente a le choix, et vous pouvez facilement lui donner satisfaction. Pour les cadres de tandem, c'est la même chose, et seul le goût du futur possesseur dira s'il veut un cadre simple, ou à une ou deux triangulations, avec excentrique ou galet tendeur, etc.

Mais où le constructeur a seul la parole, c'est clans le fini, les petites astuces et les Petits perfectionnements q u font la différence entre un cadre ordinaire et un cadre spécial ; citons quelques-uns de ces détails si importants !

Toutes les attaches soudées (évidemment).

Les fils d'éclairage dans les tubes, et si possible ne sortant pas la douille de direction.

La dynamo fixée par une vis soudée à l'intérieur du hauban arrière- La dernière butée de gaine du dérailleur course (vers l'arrière) taraudée et portant un vis-barillet de tension.

La gaine de frein arrière guidée le long du cadre par une petite bague, brasée 20 mm. avant la butée.

Les câbles dans les tubes (frein AR et dérailleur). Les entretoises taraudées pour la fixation invisible des garde-boue.

Les tendances actuelles vont vers le cadre dont la direction est constituée par une douille avec épanouis d'un seul tenant, dont les pattes brasées dépassent des deux côtés du tube. Donc, les raccords ajourés sont réduits au maximum.

Et la protection du cadre acier ? (Car le cadre en métal léger sera évidemment poli).

Ou le chrome, ou l'émail, mais pour l'un ou pour l'autre, pas d'économies de bouts de chandelle ! Un vrai chrome sur cuivre, un vrai émail trois couches sur enduit peuvent seuls donner satisfaction. Ne pas abuser des raccords sertis d'un gros filet or ou de couleur. Cela fait lourd, et cela cache la beauté et la finesse de la découpe dudit raccord. Préférons les filets classiques ou, plus à la mode, les bandeaux larges sur le dessus du tube, ou de chaque côté.

Un manchon chromé sur un cadre noir ou bleu marine fait très riche.

Un cadre chromé aux raccords émaillés a aussi un cachet original et cos-su.

Une marque discrète à la direction. Un nom bien écrit sur le tube incliné. Les décalques de marque de tubes sur fourche et tube de selle, et votre cadre sera suffisamment orné.

Les accessoires « maison »

Notre constructeur soigneux aura aussi à coeur de doter ses machines de quelques accessoires originaux, qui donnent un cachet tout particulier à sa production.

Par exemple, les porte-bagages, arrière ou avant, qui permettent de créer du beau. Le petit tube d'acier de 6 x 8 chromé est le plus souvent le matériau de choix. Rarement le tube de dural, à cause de la plus grande difficulté de soudure. Dommage, car on aurait la légèreté, la solidité et l'inoxidabilité à la fois.

Le dérailleur de pédalier, aussi, quoiqu'il existe d'excellents modèles courants, peut être créé par le constructeur, et nous avons présenté dernièrement le plus léger de tous. 72 gr. attache comprise, que Daudon a sorti cette année.

En vitrine...

Brillant de tous ses chromes. attirant les regards par son bel émail aux teintes vives, la machine va être mise en vitrine. Mais, de grâce, attention au réglage de la position ; le guidon sera obligatoirement présenté à ras du jeu de direction, aussi bien pour le cycle féminin que pour la machine de course

Les vélos d'homme avec 5 ou 6 centimètres de tige de selle apparente, ceux de femme avec 2 ou 3. Le chariot de selle avec le serrage en arrière, la selle centrée par rapport à la tige (ni trop en avant, ni trop en arrière), sauf si vous présentez une machine de stayer ou de sprinter !

Les vélos de course, sport et cyclotourisme, avec cale qui pieds et courroies.

Enfin, une vitrine bien nette, un tableau portant la nomenclature exacte de la machine, et son prix... sans surprise ; vos clients seront nombreux et satisfaits.

The presentation

There are three main factors in selling:

Price, Presentation and Quality.

The latter is, for the average customer, very difficult to detect. Whether the spokes are shiny zinc-plated or 3-star, what difference does it make? What does it matter whether the tubes are made of horseshoeing steel or nickel-chromium?

Whether the saddle comes from a big specialist or from "Ladouleur", isn't it made of leather?

The other two factors are far more important for the sale:

Firstly, the price, which is directly related to the wallet, must be kept as low as possible, while leaving a normal profit for the bicycle shop. When the price is calculated as accurately as possible, displayed, and publicised by direct advertising or not, you will have done everything possible to satisfy your customers and yourself on this point.

But presentation, which is not very expensive in itself, apart from a few "super luxury" exceptions, must be a constant concern for the builder, large or small, who wants to succeed.

For the same price, and even a little more; for the same quality, and even a little less, the customer's preference will be for the most beautiful, the most polished, the most brilliant, the most luxurious machine.

Let's say first that there are two kinds of beautiful presentation: the one that lasts, and the other...

In the first, let us classify the chromes on copper, the polished light metals, the enamels on coating.

In the second, the "zinc-polished", as beautiful as chrome at the beginning, but tarnished in 8 days; certain current "enamels" which resemble more bad paint as for duration, but which, initially, make their small effect.

We will not hesitate to abandon the second category, which is a bad mirror, because the customer is inevitably dissatisfied with rusty rims, blackened spokes and a flayed frame. No matter how much you tell him: "What do you want, it's current chrome..." (Current or not, it is still officially prohibited!);

Or "Now, the enamellers work with the wrong products! "Or, more briefly:

"It is, or rather, was the war... ",

You risk losing this customer, who may have a friend whose machine, well maintained, but also with a more serious protection, always remained in its like-new appearance, or thereabouts.

But it is not only the protection of the metal that makes the presentation good or bad: there are also many other things:

Let us close this parenthesis and see now what the manufacturer must look for, firstly, in the choice of accessories which constitute a large part of the machine; secondly, in the parts which he makes himself or has made for him, and thirdly, in the assembly of the machine and its display in the shop.

The accessories

We cannot, of course, give a list of the accessories which allow an impeccable presentation, because there are too many of them, which meet very different needs: for example, the comfort saddle, designed for the promenade bicycle, cannot be mounted on the racing machine.

But what we can indicate are the general trends towards which our manufacturers have moved, with more or less complete success. In the great majority of cases, the success is total.

It is well understood that we are speaking here only of presentation, not of quality; not that I question the value in use of modern accessories, but when I give my preference to one solution rather than another, I do not want it to be thought that I am expressing an opinion on solidity, safety, or resistance to wear. We are only interested in beauty, finish, lightness and resistance to oxidation!

THE WHEELS: the hub, always a bit greasy, can be made of chromed steel; it is rare that it rusts; obviously, it is better to use dural!

For the rims and spokes, don't hesitate: the first ones are made of dural; the second ones are really stainless (if you can find them!).

BRAKES: they too will be made of light alloy. There is nothing more exposed to rust than the poor brake; and if it is not beautiful once oxidized, it often becomes dangerously ineffective. Of course, we are also talking about brake levers; these have long since abandoned the half collars with hooks on one side and screws on the other. Fortunately! and we only have to choose from the LAM, LEFOL, JEAY and LE GRIMPEUR types - everywhere satisfyingly sharp and always youthful. The brakes have also lost their collars, and if it's so much the worse for ease of assembly and interchangeability, it's so much the better for lightness and sight. There are now only two types: central screw or brazed-on studs; as a general rule, the 1' is adopted for racing and utility bikes, and the other for touring and promenade bicycles. This is not an obligation!

The handlebars are almost always made of dural, and that's a good thing, because you need top quality chrome to withstand it. The standard stems, also in light alloy, were designed by people of taste and experience; and yet, many of our artisans have done even better in the "a la maison" stems, and we will mention again the beautiful achievements of Herse, Maury, Narcisse, Daudon, Singer, etc.

The pedals are very visible and a luxury set contributes enormously to the beauty of the machine; all possibility of rust must be banished, and only a high class chrome (on copper) or dural parts can hold up. Beware, above all, of the pedals and toe clips, which are so quickly transformed into rust.

THE FENDERS must, more than anything else, be resistant to atmospheric agents. Therefore, only light metal (hammered, faceted, smooth), bi-metal, or oven-enamelled steel can be used. Last year I bought some great "chrome" fenders that turned red in two days in a slightly damp garage. I wish I had put in another 200 francs!

THE current LIGHTS are all luxurious. But what is not always luxurious is the way they are installed. No more external wires, no more dynamo mounts bolted to the fork or seatstay, no more headlights fixed to a lantern holder on the handlebars. Long live the current set-up with the dynamo bracket brazed to the rear (a simple 5 or 6 mm screw), wires running through the tubes, hidden in the fender edges, the rear carrying the streamlined taillight, while the front carries a small, discreet, low-profile headlight. The latest presentations by our artisans show how much effort has been made in this direction, since the "wireless" system eliminates at a stroke the dreadful floating wire, and the failure due to the breaking of this public enemy No. 1.

A similar point can be made about derailleurs: they all work well, but the 'finish' leaves something to be desired if you simply use the original clamps and brackets. All our up-to-date bike shops braze the clamps and even, in the case of the 'Cyclo', it's a match of "a la maison" brackets among our aces of the beautiful machine. Herse even goes so far as to manufacture a special handle in cut dural, which adds to the style of its models. Also, the sheaths have been reduced to their simplest form, and often the cables themselves run through the tubes

We have reviewed the main accessories, whose quality and finish contribute to the overall look. Let's now look at the big one:

The frame

The frame makes the bike

Take an Alcyon bike. Change the wheels, the saddle, the handlebars and the crankset, it will still be an Alcyon bike. Change only the frame and replace it with a Terrot frame - then you have a Terrot bike.

The manufacturer attaches great importance to the quality of this part of the cycle.

First of all, the design (remember that we are not talking about strength, rigidity, road handling).

It is very difficult to say why a frame is beautiful or not; it is a question of freedom, of proportions, of angles of inclination, of height above the ground, and especially of fashion! The latest fashion, in 1925, was to have a large steering, and a 60 cm frame was not perfect if the headtube was no more than 20 cm.

For women's frames (of course!), fashion is even more important, because there are several trends: English frame, one big tube, two small tubes, mixed frame with one big tube, two small tubes, double or triple rear fork. So your customer has a choice, and you can easily satisfy her. For tandem frames, it's the same thing, and only the taste of the future owner will tell if he wants a single frame, or with one or two triangulations, with eccentric or pulley tensioner, etc.

But where the builder has the last word is in the finish, the little tricks and the little improvements that make the difference between an ordinary frame and a special one; let's quote some of these very important details!

All brazed on attachments (of course).

The lighting wires in the tubes, and if possible not coming out of the headtube.

The dynamo fixed by a screw welded to the inside of the seatstay. The last stop of the derailleur cable (towards the rear) tapped and bearing a tensioning screw.

The rear brake cable is guided along the frame by a small ring, brazed on 20 mm before the stop.

The cables in the tubes (rear brake and derailleur). The threaded bridges for the invisible fixing of the fenders.

The current trend is towards a frame with a one-piece head tube with brazed-on lugs protruding from both ends of the tube. This means that lugs are reduced to a minimum.

What about the protection of the steel frame? (Because the light metal frame will obviously be polished).

Or chrome, or enamel, but for either of these, no penny pinching! A real chrome on copper, a real three-coat enamel on primer can alone give satisfaction. Do not abuse lugs set with a large gold or coloured strip. It looks heavy and hides the beauty and finesse of the cut of the lugs. Prefer classic strips or, more fashionable, wide stripes on the top of the tube, or on each side.

A chrome socket on a black or navy blue frame looks very rich.

A chrome frame with enamelled lugs also has an original and cosy look.

A discreet mark on the head tube. A well written name on the down tube. Tube brand decals on fork and seat tube, and your frame will be sufficiently ornate.

A la maison accessories

Our careful constructor will also be keen to equip his machines with some original accessories, which give a very special touch to his production.

For example, the rear or front luggage racks, which make it possible to create beauty. The small chromed 6 x 8 steel tube is most often the material of choice. Rarely dural tube, because of the greater difficulty of welding. This is a pity, because it would be light, strong and rustproof at the same time.

The front derailleur, too, although there are excellent current models, can be created by the constructor, and we have recently presented the lightest of all. 72 gr. including clamp, that Daudon has released this year.

On display...

Shining with all its chrome, attracting the eyes with its beautiful enamel in bright colours, the machine is going to be put on display. But, please, pay attention to the adjustment of the position; the handlebars will be

presented flush with the headset, both for the women's cycle and for the racing machine

Men's bikes with 5 or 6 centimetres of visible seatpost, women's bikes with 2 or 3. The saddle carriage with the clamp at the back, the saddle centred in relation to the post (not too far forward or too far back), unless you are presenting a stayer or sprinter machine!

Racing, sport and cyclo-touring bikes, with toe clips and straps.

Finally, a clean window, a table with the exact nomenclature of the machine, and its price... no surprises; your customers will be numerous and satisfied.

[19460406 Le Cycle Vol 01 No 14 p009](#)

(Drawings partly replaced by scans from "Pratique du VÉLO")

(If you have a special interest in this topic, take a look at the pdf-file at the end of the linked forum entry. There I have collected the oldest sources on "Eclairage sans fils":

<https://www.rennrad-news.de/forum/threads/nochn-vogel-randonneur.144387/post-3939940>)

FILS INVISIBLES

Voici les coupes des deux systèmes d'éclairage « sans fil » présentés aux dernières expositions de machines de cyclotourisme :

En haut, Doudon a fixé le fil qui va vers l'arrière à un petit poussoir en laiton, coulissant dans un bouchon d'ébonite entré à, force dans le tube horizontal. Ce poussoir est appliqué par un ressort contre une bague également en laiton, montée sur le tube fileté et isolée de celui-ci. Sur cette bague est soudé un fil, isolé également, qui longe le tube fileté, pénètre à l'intérieur dans la partie tonifiée, et ressort sous la tête de fourche ; de là, il est fixé dans le bourrelet du garde-boue, et n'en sort qu'arrivé au phare.

En bas, Herse a imaginé un système analogue, mais la bague, sur laquelle est soudé le fil qui va vers l'arrière, est emmanchée dans la douille de direction, et le poussoir à ressort, logé à l'intérieur du tube fileté, établit

le contact en passant par un tube isolant traversant lui-même le tube fileté. Dans le cas d'une potence à pince le système peut être placé à la hauteur du tube horizontal (voir croquis) ; dans le cas d'une potence classique, il faut le placer à la hauteur du tube diagonal direction-pédalier. Sur cette coupe, les parties isolantes sont dessinées en noir.

LE « BLOC » RADIOS

Les épreuves de cyclotourisme obligent les constructeurs à monter un éclairage léger et sûr; les exigences de la clientèle, de plus en plus avvertie, demandent un éclairage luxueux, sans fils apparents, peu encombrant. permettant l'utilisation du sac de guidon. Aussi avons-nous vu réapparaître le boc dynamo-phare, qui possède toutes ces qualités.

Le bloc Radios n'a rien de révolutionnaire: sa présentation générale reste classique. Nous insisterons cependant sur son faible poids, le corps étant eu alliage léger poli, sur l'orientabilité du projecteur, et surtout sur sa remarquable douceur de roulement et sa puissance d'éclairage ; on allume facilement l'ampoule en tournant la molette à la main.

Après de tels éloges, d'ailleurs mérités, on peut faire une petite critique : le support en alu, livré avec l'ensemble, semble bien faiblard... Il est vrai que certains constructeurs ont prévu un support en tubes brasés qui ne risque rien

LE SERVO FREIN TITANO

C'est d'Italie que nous arrive ce servo-frein. La réalisation en est parfaite au point de vue mécanique : simplicité, efficacité, légèreté se trouvent réunis sur cet accessoire. Constitué par un parallélogramme déformable, les câbles reliés aux leviers tendent à resserrer deux angles opposés du dit parallélogramme et ainsi à faire s'éloigner l'un de l'autre les deux autres angles, sur lesquels sont fixés les câbles et gaines allant aux freins.

Malheureusement... (pour moi) je ne trouve pas ça très beau, ni surtout très bien placé au point de vue esthétique. Nul doute que si un accessoire rê pondant à la même utilité voit le jour en France (et j'en ai vu un à la dernière Foire de Paris), il -aura une allure plus discrète et, s'il n'est pas plus efficace, il sera moins offensant pour la vue.

Enfin, qu'on me permette de donner un avis personnel. Pourquoi conjuguer les deux freins?

Pour freiner sur les deux roues quand on lâche le guidon d'un bras ?

Faible avantage à côté des inconvénients existant à l'utilisation forcée du frein avant dans un virage sur le sable, le pavé gras ou la neige. Si les freins sont conjugués sur 1111e voiture, c'est pour simplifier les commandes, car les pieds et-le» mains ont déjà fort à faire; et d'ailleurs le !problème du freinage n'est pas le même lorsqu'on a deux roues ou plus !

Mais il ne viendra pas à l'idée d'un motocycliste expérimenté de rendre ses deux freins solidaires de pédale. Mais que ne fait-on pas pour faire du « nouveaux » à tout prix

D. R.

INVISIBLE WIRES

Here are the cross-sections of the two "wireless" lighting systems presented at the latest cycle touring machine exhibitions:

At the top, Doudon has fixed the wire that goes backwards to a small brass push-button, sliding in an ebonite plug that has been forced into the top tube. This pusher is applied by a spring against a ring, also made of brass, mounted on the threaded tube and isolated from it. On this ring is soldered a wire, also insulated, which runs along the threaded tube, penetrates inside the reinforced part, and comes out under the fork head; from there it is fixed in the mudguard bead, and only comes out when it reaches the headlight.

At the bottom, Herse has devised a similar system, but the ring, on which the rearward wire is soldered, is fitted into the steering shaft, and the spring plunger, housed inside the threaded tube, makes contact by passing through an insulating tube which itself passes through the threaded tube. In the case of a clamp stem, the system can be placed at the height of the top tube (see drawing); in the case of a conventional stem, it must be placed at the height of the pedal-direction down tube. On this cross-section, the insulating parts are drawn in black.

THE RADIOS "BLOCK"

Cycle touring events require constructors to install light and safe lighting; the demands of the increasingly discerning clientele require luxu-

rious lighting, without visible wires, in a space-saving manner, allowing the use of the handlebar bag. This is why we have seen the reappearance of the dynamo headlight unit, which has all these qualities.

There is nothing revolutionary about the Radios block: its general presentation remains classic. We will however insist on its low weight, the body being made of polished light alloy, on the orientability of the headlamp, and especially on its remarkable smoothness of ride and its lighting power; the bulb is easily turned on by turning the knob by hand. After such praise, which is well deserved, we can make a small criticism: the aluminium support, delivered with the set, seems quite weak... It is true that some constructors have provided a brazed tube support which is safe...

THE TITANO SERVO BRAKE

This servo-brake comes to us from Italy. It is mechanically perfect: simplicity, efficiency and lightness are combined in this accessory. Consisting of a deformable parallelogram, the cables connected to the levers tend to tighten two opposite angles of the said parallelogram and thus make the other two angles, to which the cables and housings going to the brakes are attached, move away from each other.

Unfortunately... (for me) I don't find it very beautiful, and especially not very well placed from an aesthetic point of view. There is no doubt that if an accessory with the same purpose is created in France (and I saw one at the last Paris Fair), it will be more discreet and, if it is not more efficient, it will be less offensive to the eyes.

Finally, allow me to give a personal opinion. Why combine both brakes? To brake on both wheels when you let go of the handlebars with one arm?

A small advantage compared to the disadvantages of forced use of the front brake when cornering on sand, slippery pavement or snow. If the brakes are combined on a car, it is to simplify the controls, because the feet and "hands" have a lot to do; and besides the problem of braking is not the same when you have soft wheels or more! But it will not come to the idea of an experienced motorcyclist to make his two brakes attached to the pedal. But what can't we do to make "new" at all costs?

D. R.

Alex Singer advertisement

Une machine pour tous

Tout le monde, ou presque, peut faire du vélo.

Une grande partie de la France en fait, car les restrictions en essence ont forcé beaucoup d'ex-usagers de l'auto et de la moto à se rabattre sur notre cher engin à pédales.

Combien y resteront, ne disons pas : fidèles, mais : attachés ? Mystère. Pourtant, de longs mois encore, et peut-être de longues années, la bicyclette jouira d'une vogue insoupçonnée il y a sept ans.

Donc, si tout le monde, ou presque, peut faire du vélo, on doit avoir prévu un vélo pour chaque sorte d'utilisateur possible ?

Nous allons voir ensemble quelles sont les machines que l'on offre aux clients.

Nous ne parlerons pas des types tels qu'ils sont définis par les organismes officiels, car les modèles A, B, C ne sont pas assez rigoureusement définis pour que nous y attachions une valeur technique absolue.

Laisons de côté les rares modèles trop spéciaux, comme le vélo de piste ou le vélo de livraison à roue avant de petite taille et panier fixé à la direction. (Quand donc mon boucher reviendra-t-il me livrer le gigot ou l'entrecôte ?!)

Le modèle « course »

A de très rares exceptions près, le modèle dit « course » ne peut convenir à un coureur, même débutant. Cadre trop lourd, aux cotes « standard », souvent 3 vitesses, rapports de multiplications inutilisables (toujours cette vieille 16, 18, 20) boyaux de 500 grammes, selle... (mieux vaut ne pas en parler), gros rayons, parfois freins en acier, pédales larges, etc...

Pourquoi ne pas offrir à la clientèle, comme quelques trop rares petits constructeurs l'ont fait jusqu'à présent, une véritable machine de course ?

Les firmes qui ont remporté une victoire n'hésitent pas à exposer en vitrine la machine qui a gagné Paris-Roubaix, le championnat de France, Bordeaux-Paris, etc...

Entre nous, nous pouvons bien dire que souvent une telle machine n'a que l'email et la marque d'origine. De toute façon, même si le cadre et le montage proviennent du service service des courses de la maison, qu'y a-t-il de commun avec le vélo que peut acheter le petit client sportif ? Je me souviens d'une bicyclette exposée avenue de la Grande-Armée, et ayant triomphé dans une grande classique ...Selle « Brooks », guidon « Marcel Kint », jantes à 28 trous, rayons anglais, moyeux F.B., boyaux double chape Mouette, manivelles « Stronglight competition », pédales dural « 460 », cadre à raccords « en dentelle », roue-libre à 5 vitesses, etc...

Comment voulez-vous que celui qui n'est pas tout à fait un ignorant ne rigole pas doucement, après un tel spectacle, quand il lira que la course a été gagnée sur cycle X..., et que l'on peut se payer une machine analogue, modèle course ?

Le modèle « demi-course »

J'avoue n'avoir jamais compris l'utilité de ce genre de bicyclette.

En somme, c'est un vélo qui groupe les inconvénients du vélo de course et du vélo « touriste », sans en avoir aucun des avantages ?

Du vélo de course, il a la position peu confortable pour le cycliste moyen, la selle dure, les « boudins » de faible section.

Du vélo touriste, il a le poids, les garde-boue économiques, les jantes acier... sur pneus de 28 (circonstance aggravante !)

Comme j'aimerais voir ce vélo disparaître des catalogues pour être remplacé par deux modèles :

1° LE TYPE « ENTRAINEMENT ».

Cadre course léger, roues à boyaux tout couverts, 3 ou 4 vitesses, garde-boue bien fixés, éclairage par bloc à support soudé sur la fourche, deux freins, guidon et jantes dural, selle de course.

En somme, la machine rêvée pour le jeune qui va travailler en ville, qui peut se promener le dimanche, et même s'entraîner en semaine. Je vais moi-même travailler tous les jours avec une machine de ce type (soit 50 km. par jour) sauf le 46x19 en pignon fixe auquel je reste fidèle en semaine, et je trouve que c'est idéal.

Ce modèle sera doublé par un cadre mixte pour la femme sportive.

2° LE TYPE « FEDERAL », déjà décrit dans un précédent numéro, me semble parfaitement étudié pour le meilleur client du « demi-course », soit l'ouvrier agricole ; cadre stable permettant le transport de bagages, pneus demi-ballon pour les mauvais chemins, dérailleur double enroulement, supports soudés, position rationnelle, donc la machine solide et sûre pour l'usage journalier. Ce modèle conviendra également pour le tourisme économique à rayon d'action journalier limité.

Le modèle « touriste » ou « route »

Encore une machine qui ne correspond à rien Comme son nom ne l'indique pas, c'est essentiellement une machine de ville. il est pratiquement impossible de faire du tourisme, même en réduction, avec ce vélo lourd, à la position relevée interdisant le moindre effort. aux 3 vitesses ridicules 56x16 trou dur sur le plat, 46x18 tout juste bon s'il n'y a pas de vent debout, et 46x20 bien trop grand pour la moindre côte.

Seulement, le client veut un dérailleur, dont il ne se sert d'ailleurs jamais.

A la place de ça, je propose encore deux modèles:

1° LE « PORTEUR » CLASSIQUE, qui est bien la machine de ville rêvée, à la condition de l'alléger un peu, par des jantes et un pédalier en dural et puis, là où il y a du dural, il n'y a pas de rouille !

2° UN MODELE. VILLE LEGER, avec cadre à attaches soudées, pneu de 650 standard, dérailleur simple enroulement avec roue-libre de 16x18x22 et plateau de 44 dents, ce qui va nous donner environ 5 m. 70. , 5 m. et 4 m. 30, un petit porte-bagage rigide, des freins à tasseaux soudés, un demi-carter, une selle large à 4 fils, bref une monture satisfaisant le monsieur ou la dame (cadre mixte à un seul gros tube et fourche

arrière triple pour celle-ci) qui veut Sortir en ville ou à la campagne sans se transformer en coureur ou en campeur.

Et les cyclotouristes ?

Pour eux encore, deux modèles :

1° LE « CYCLOTOURISTE » CLASSIQUE, qui ressemble énormément au type fédéral, mais encore allégé, avec double plateau 44x28, roue libre 4 vitesses 16x18x20x 22.

2° LE « RANDONNEUR » LEGER, avec cadre en acier spécial ou dural, pneus « façon main », 8 ou 10 vitesses, moyeux, jantes, pédalier, pédales, guidon, freins, tige de Selle, garde-boue en métal léger.

Une telle machine, à mon avis, doit permettre au possesseur de partir dans Chanteloup, le Brevet de Randonneur des Alpes, ou un quelconque Audax sans modification aucune.

Nous doublerons ces deux modèles de deux tandems au montage analogue, mais pouvant comporter un frein à tambour et un porte-bagage avant en plus.

Je crois qu'avec ces neuf modèles (tandems compris) on satisfait la presque totalité des clients.

Il va bien rester quelques amateurs de « sur mesures ». Heureusement pour nos artisans qui ont tellement fait pour la perfection de notre « petite reine ». Car, à côté de la série, aussi soignée puisse-t-elle être, il faut le patient travail de l'artiste qui, seul, est à la tête du progrès et montre le chemin.

— Heureusement pour nos artisans et pour l'avenir de la belle bicyclette, il reste encore pas mal d'amateurs du « sur-mesures ». (Dessin de D. Rebour).

A machine for everyone

Almost anyone can ride a bicycle.

Much of France, in fact, as fuel restrictions have forced many ex-users of cars and motorbicycles to fall back on our expensive pedal-powered machine.

How many will stay there, let's not say: faithful, but: bound? Mystery. And yet, for many months, and perhaps for many years to come, the bicycle will enjoy a vogue unsuspected seven years ago.

So, if everyone, or almost everyone, can ride a bicycle, we must have a bicycle for every possible kind of user?

We will see together which machines we offer to customers.

We won't talk about the types as defined by the official bodies, because the A, B, C models are not defined rigorously enough for us to attach absolute technical value to them.

Let's leave aside the rare models that are too special, such as the track bicycle or the delivery bicycle with a small front wheel and basket attached to the steering. (So when will my butcher come back to deliver the leg of lamb or the rib steak?!)

The "racing" model

With very rare exceptions, the so-called "race" model is not suitable for a racer, even a beginner. The frame is too heavy, with "standard" dimensions, often 3 gears, unusable gear ratios (still the old 16, 18, 20), 500 gram tubulars, saddle... (better not to talk about it), big spokes, sometimes steel brakes, wide pedals, etc...

Why not offer to the customers, as some too rare small constructors have done until now, a real racing machine?

Companies that have won a victory do not hesitate to display in the window the machine that won Paris-Roubaix, the French championship, Bordeaux-Paris, etc...

Between us, we can well say that often such a machine has only the enamel and the original brand. In any case, even if the frame and assembly come from the company's racing department, what is there in common with the bicycle that the small sports customer can buy? I remember a bicycle exhibited on the Avenue de la Grande-Armée, and having triumphed in a great classic ... "Brooks" saddle, "Marcel Kint" handlebars, 28 hole rims, English spokes, F.B. hubs, Mouette double casing tubulars, "Stronglight competition" cranks, "460" dural pedals, frame with "lace" lugs, 5 speed freewheel, etc...

How do you expect someone who is not completely ignorant not to laugh softly, after such a show, when he reads that the race was won on cycle X..., and that we can afford a similar machine, race model?

The "half race" model

I admit I never understood the usefulness of this kind of bicycle.

All in all, it is a bicycle that groups together the disadvantages of the racing bicycle and the "tourist" bicycle, without having any of the advantages?

Of the racing bicycle, it has the uncomfortable position for the average cyclist, the hard saddle, the small section "bumps".

Tourist bicycles have the weight, economical fenders, steel rims... on 28mm tyres (aggravating circumstance!).

As I would like to see this bicycle disappear from the catalogues to be replaced by two models:

1° THE "TRAINING" TYPE.

Light racing frame, wheels with all covered tubulars, 3 or 4 speeds, fenders well attached, lighting by block with support welded on the fork, two brakes, handlebars and dural rims, racing saddle.

All in all, the dream machine for the youngster who goes to work in town, who can ride on Sundays and even train during the week. I myself will work every day with a machine of this type (that is 50 km. per day) except the 46x19 in fixed sprocket to which I remain faithful during the week, and I find it ideal.

This model will be doubled by a mixed frame for the sporty woman.

2° THE "FEDERAL" TYPE, already described in a previous issue, seems to me perfectly designed for the best "half race" customer, the farm worker; stable frame allowing the transport of luggage, half balloon tyres for bad roads, double pulley derailleur, brazed supports, rational position, therefore the solid and safe machine for daily use. This model is also suitable for economic tourism with limited daily range.

The "tourist" or "road" model

Another machine that doesn't fit in with anything As its name doesn't indicate, it is essentially a city machine. it is practically impossible to do touring, even in reduction, with this heavy bicycle, in the raised position forbidding the slightest effort. with 3 ridiculous gears 56x16 hard hole on the flat, 46x18 barely good if there is no standing wind, and 46x20 much too big for the slightest hill.

But the customer wants a derailleur, which he never uses, by the way. Instead, I offer two more models:

1° THE CLASSIC " CARRIER ", which is indeed the dreamed city machine, on the condition that it is lightened a little, by dural rims and a dural crankset, and then, where there is dural, there is no rust!

2° A LIGHT CITY MODEL, with a frame with brazed-on attachments, standard 650 tyres, single roller derailleur with a 16x18x22 freewheel and a 44-tooth chainring, which will give us about 5.70 m, 5 m and 4.30 m, a small rigid luggage rack, brakes with brazed-on studs, a half-chain-guard, a wide 4-wire saddle, in short a frame that will satisfy the man or woman (mixed frame with a single big tube and triple rear fork for this one) who wants to go out in the city or in the country without turning into a racer or a camper.

And what about the cyclotourists?

For them again, two models:

1° THE CLASSIC " CYCLOTOURISTE ", which looks a lot like the federal type, but still lighter, with double chainring 44x28, 4 speed freewheel 16x18x20x22.

2° THE LIGHT " RANDONNEUR ", with special steel or dural frame, " hand made " tyres, 8 or 10 speed, hubs, rims, pedals, handlebars, brakes, seatpost, fenders in light metal.

Such a machine, in my opinion, must allow the owner to ride Chanteloup, the Brevet de Randonneur des Alpes, or any Audax without any modification.

We will double these two models with two tandems of similar construction, but with the possibility of adding a drum brake and a front luggage rack.

I believe that with these nine models (including the tandems) almost all customers are satisfied.

There will still be a few fans of "made to measure". Fortunately for our artisans who have done so much for the perfection of our "little queen". Because, alongside the series, however meticulous it may be, there is also the patient work of the artist who alone is leading the way and showing the way.

- Luckily for our artisans and for the future of the beautiful bicycle, there are still a lot of fans of "made-to-measure". (Drawing by D. Rebour).

[19460420 Le Cycle Vol 01 No 15 p008](#)

(Drawings partly replaced by scans from "Pratique du VÉLO")

LA PRÉSENTATION

Nous parlions, dans notre dernier numéro des conceptions de certains constructeurs. Voici...

Trois belles réalisations personnelles:

En haut: la potence originale de Narcisse.

Au milieu: l'avant d'une machine Herse, montrant la potence en dural forgé, la fixation de la sonnette sur la potence, le nouveau frein « maison » et la manette spéciale du dérailleur.

A droite: sur l'avant de cette machine signée Maury, on trouve presque toutes les réalisations recherchées actuellement: potence spéciale, formant butée de gaine, passant pour la gaine de frein arrière, câble de frein dans les tubes, pattes à la potence et au garde-boue pour fixer la sacoche avant, douille de direction avec épanouis, freins cantilever à tasseaux brasés, poignées de freins à colliers « invisibles » et facilement démontables.

THE PRESENTATION

In our last edition we talked about the conceptions of some manufacturers. Here are...

Three beautiful personal realisations:

Above: the original stem of Narcisse.

In the middle: the front of a Herse machine, showing the forged dural stem, the fixing of the bell on the stem, the new "à la maison" brake and the special derailleur lever.

On the right: On the front of this Maury machine, you can see almost all of the features that are currently being sought: a special stem, which forms a stop for brake housing, which passes for the rear brake housing, a brake cable in the tubes, tabs on the stem and the fender to attach the front bag, a head tube with épanouis, cantilever brakes with brazed-on studs, brake levers with "invisible" and easily removable collars.

[19460420 Le Cycle Vol 01 No 15 p009](#)

Pour le levier « INVERSÉ »

Le levier de frein classique, avec la fixation sur le guidon vers la potence, est-il idéal ? Ne peut-on envisager de l'améliorer en le fixant en bout du guidon, comme on peut le voir sur bon nombre de motos ?

Voyons quels sont les avantages et inconvénients des deux systèmes:

1° Pour le guidon de course ou de cyclotourisme, dit « à 3 positions », on ne peut envisager que le levier normal, qui d'ailleurs offre l'avantage d'offrir un point d'appui ou de traction au cycliste tenant le guidon par en haut;

2° Pour le guidon de ville, plat. ou relevé, le problème n'est pas le même. Le levier est généralement fixé dans une partie coudée du cintre, ce qui a pour effet désastreux d'amener le levier en position serrée dans un plan désaxé par rapport à celui de la poignée; le freinage en est moins puissant, et fatigant à la longue (Fig. 1).

En faisant pivoter la poignes jusqu'à l'horizontale, on ramène le travail dans le même plan que le guidon, mais le poignet se trouve « cassé » et la fatigue devient presque aussi grande que dans le premier cas (Figure 2).

Si le levier est fixé « en bout on peut le placer par contre sous le guidon. Il se trouve ainsi à sa place normale, à portée des doigts, sans causer de crispation, et l'index, le doigt le plus puissant, peut exercer l'effort maximum, car il est placé au bout du levier (Figure 3).

N'oublions pas aussi que le câble et sa gaine passeront dans le guidon. pour venir déboucher près de la potence, ce qui contribue grandement à la netteté de l'ensemble.

Ruddan a étudié ce problème et l'a résolu.

Un support Mono-tube

Nous avons vu souvent nos artisans fabriquer des supports de « Cyclo » avec 2 et même 4 tubes. MAURY a créé ce support très simple à un seul tube.

D'après ce constructeur, le tube, en acier au chrome, est bien assez rigide, et la difficulté réside dans la patte qui risque seule de bouger à l'effort ; mais une tôle spéciale est employée et la réussite est encore assurée.

La mode à... Chanteloup

Nos élégantes nous font voir la mode à Longchamp. Mais nous avons nos élégantes... machines qui donnent le ton, et Chanteloup, tous les ans, rassemble les dernières créations de nos meilleurs artisans.

Voici le porte-bagage avant à la mode en 46, pour le critérium de la « Poly ». Ce modèle en tube d'acier chromé, ne pesant que 150 grammes, est celui que SINGER a étudié pour ses machines « randonneuses » légères. L'arceau vertical est prévu pour que le sac de guidon ne vienne pas en contact avec le câble de frein ou la douille de direction.

Le plus... bête des freins !

C'est ainsi que le frein de BOISIS est qualifié., par son auteur ! S'il n'est pas bête il est en tout cas le plus simple.

Deux basculeurs en dural découpé et cintré, 2 porte-patins, 2 ressorts et 2 axes, et le tour est joué ! Pourquoi se compliquer l'existence ?!

For the "Inversed" lever

Is the classic brake lever, with the handlebar attachment towards the stem, ideal? Couldn't it be improved by attaching it to the end of the handlebars, as can be seen on many motorbicycles?

Let's look at the advantages and disadvantages of both systems:

1° For the racing or touring handlebars, known as the "3-position" handlebar, we can only use the normal lever, which has the advantage of offering a point of support or pull for the cyclist holding the handlebar from above;

2° For the city handlebars, flat or raised, the problem is not the same. The lever is usually mounted in an angled part of the handlebar, which has the disastrous effect of bringing the lever into a tight position in a plane that is off-centre to the handlebar grip; the braking is less powerful and tiring in the long run (Fig. 1).

Turning the wrist to the horizontal brings the work back in the same plane as the handlebar, but the wrist is "broken" and the fatigue becomes almost as great as in the first case (Fig. 2).

If the lever is fixed "at the end," it can be placed under the handlebars. It is thus in its normal position, within reach of the fingers, without causing tension, and the index finger, the most powerful finger, can exert the maximum effort, as it is placed at the end of the lever (Figure 3).

Let's not forget that the cable and its housing will pass through the handlebars and end up near the stem, which contributes greatly to the overall cleanliness of the assembly.

Ruddan has investigated this problem and solved it.

A Mono-tube mount

We have often seen our artisans making "Cyclo" brackets with 2 and even 4 tubes. MAURY has created this very simple support with only one tube.

According to this constructor, the tube, made of chromed steel, is quite rigid, and the difficulty lies in the bracket, which alone risks moving under effort; but a special sheet metal is used and success is still assured.

The fashion at... Chanteloup

Our elegant women make us see fashion at Longchamp. But we have our elegant... machines that set the tone, and every year Chanteloup brings together the latest creations from our best artisans.

Here is the fashionable front carrier in 46, for the criterium of the "Poly". This model in chromed steel tube, weighing only 150 grams, is the one that SINGER has designed for its light " randonneur " machines. The vertical arch is designed so that the handlebar bag does not come into contact with the brake cable or the head tube.

The biggest... brake beast!

That's how the BOISIS brake is qualified..., by its maker! If it is not stupid, it is in any case the simplest.

Two rockers made of cut and bent dural, 2 pad holders, 2 springs and 2 axles, and that's it ! Why complicate your life?!

[19460504 Le Cycle Vol 01 No 16 p005](#)

"Chanteloup" et le progrès

L'idée ne viendrait actuellement à personne de nier l'utilité des compétitions en vue du progrès technique. Mais il y a encore pas mal de cyclistes « dans le bain » qui ne comprennent pas l'intérêt que présente pour tous une épreuve comme la « Poly ».

Aux débuts de la Poly, et jusqu'en 1939, si la lutte était sévère, il n'y avait, parmi les concurrents, que de vrais amateurs participants à l'épreuve sur leur machine personnelle; ou des constructeurs prenant part à la course proprement dite pour tâcher de faire triompher leur couleur. Depuis, l'esprit « compétition » est venu, et les places sont de plus en plus chères. Des constructeurs, devant le gros intérêt publicitaire, donc commercial, suscité par une victoire à Chanteloup, font appel à d'anciens coureurs ou invitent de brillants spécialistes de province. Politi-

que coûteuse, mais payant largement en cas de réussite, car une première place attire une nombreuse clientèle.

LE VELO «CHANTELOUP»

Deux tendances s'affrontent dans cette épreuve, quant à l'établissement des machines:

1° Un vrai vélo de course possédant tout juste les accessoires fixés par le règlement : roues 700 C, démontables, petits garde-boue, 4 ou 5 vitesses sans double plateau, éclairage réduit avec un petit feu rouge sous la selle, 2 tringles formant « porte-bagage ». C'est le vélo que l'ancien coureur, plus puissant que souple, choisit;

2° Le vélo de cyclotourisme allégé autant que possible, mais avec roues demi-ballon, garde-boue sérieux, double plateau, guidon randonneur, porte-bagage en tubes soudés et chromés, éclairage à fils invisibles, et feu rouge sur garde-boue, freins cantilevers à tasseaux soudés. C'est le vélo adopté par le cyclotouriste, plus souple que puissant, et répondant mieux au vœu des organisateurs et du public, qui est orienté vers l'amélioration de l'engin de tourisme rapide et léger.

Nous allons examiner de plus près ce dernier type de machine, tel que nous l'avons vu, dimanche dernier encore, au long des dix tours du circuit.

LE CADRE

Evidemment, la partie la plus importante de la machine, et la plus difficiles à réussir. Uniquement des tubes légers, en acier spécial (pourquoi pas du dural ?) et des raccords diminués au maximum. Très souvent la carcasse est chromée et doit rester d'une netteté parfaite; en effet, aucun collier ne doit subsister, et les câbles extérieurs sont tout juste tolérés. Le support d'éclairage, brasé, est constitué par une simple vis à l'arrière, dans le cas d'une dynamo déparée. Dans le cas d'un éclairage-bloc, par une patte à deux tubes sur la fourche avant; la molette est entraînée soit par la jante (ce qui économise les pneus, mais produit un éclairage plus faible) soit sur le pneu, ce qui donne un fonctionnement plus silencieux et plus puissant, mais est dangereux dans le cas d'enveloppes légères, « façon main ».

Nous avons déjà parlé du support de dérailleur, à 2, 3 ou 4 tubes, toujours bien réalisé, rigide et élégant.

Naturellement, le support du dérailleur de plateau est brasé. Deux commandes de cet accessoire sont indifféremment utilisées : ou le levier direct, ou la manette sous la selle.

LES ROUES

Jantes et moyeux en dural (sauf dans le cas du moyeu Tank, toujours en acier). Rayons inoxydables de 9x11. Quelques constructeurs ont adapté aux moyeux de grands flasques ajourés pour réduire la longueur du rayon, augmenter l'angle du montage, donc assurer une plus grande rigidité à l'assemblage. Les pneus sont tous des « façon main » et je ne sais ce qu'il faut admirer le plus, des concurrents qui ont su économiser cet article rare, ou l'obtenir, ou des fabricants qui ont, pu les fournir malgré les difficultés de l'heure et les contrôles ridicules et abusifs, des divers comités de répartition.

LES DERAILLEURS

A l'arrière, d'une façon courante, double enroulement compensant un écart allant jusqu'à 10 dents à la roue libre, et 20 dents aux plateaux.

Nous trouvons toutes les marques sérieuses, avec, en tête, Cyclo. La majorité est encore en 4 vitesses. mais les 5 dentures deviennent de plus en plus nombreuses, car une couronne de 24 dents est la bien venue pour les dernières montées !

La chaîne de 3 m. a presque complètement disparu.

Nous avons parlé plus haut du dérailleur de pédalier, commandé soit par manette, soit par levier. Ce dernier type est le plus répandu.

Du côté « changement de vitesses », les concurrents de la « Poly » n'ont plus d'ennuis, et l'on doit s'incliner devant les fabricants qui ont mis au point un appareil si léger, et qui résiste à quelque 100 changements sur des couronnes si différentes, en 103 km. de course, sur un profil aussi varié que le circuit de Chanteloup. Ah ! ce n'est pas pour rien que l'on a appelé cette épreuve la « Polymultipliée », et les dérailleurs y ont trouvé un rude laboratoire.

LE PEDALIER

Il faut alléger les machines au maximum pour Chanteloup, car si un kilo, sur le plat, n'est rien, ou pas grand-chose, quand il s'agit de lui faire monter 11 fois la côte (plus 10 fois Andrézy !) ce kilo prend une importance croissante à chaque tour. Si, en plus, ce poids grève des pièces en mouvement comme les manivelles et le plateau, cette importance devient primordiale. Aussi la presque totalité des concurrents ont-ils adopté le jeu de pédalier en alliage léger, soit Stronglight, soit Herse. Quel plus probant et quel meilleur banc d'essai que ces kilomètres de côte à 14 %, montés à fond, en solo ou à tandem, pour les emmanchements « carré-cône »? Si nous n'avons plus d'ennuis sur la route, avec ces belles pièces que l'on pouvait craindre fragiles n'est-ce pas à Chanteloup que nous le devons

LES FREINS

Pour les freins, l'épreuve n'est pas aussi difficile qu'on pourrait le croire, car on peut, à la rigueur, faire toute la course sans y toucher ! Mais oui... J'aurais bien aimé voir s'adjoindre à cette course une épreuve de freinage, exigée par une signature à chaque tour, au milieu de la descente de la Barbanerie, mais cela n'est pas facile à incorporer dans une épreuve en ligne. Invaginez le peloton au premier tour, et la « salade » que cela ferait!

Pourtant, il faut bien des freins, et ceux-ci doivent être le plus léger possible, tout en restant solides et efficaces. Là encore, le frein cantilever a fait ses preuves, et même les tandems ont adopté ce type de frein (deux au total sont suffisants).

Terminons en disant que les autres accessoires sont en alliage léger: guidon, tige de selle, garde-boue, papillons, pompe ne doivent pas grever trop lourdement le poids total, tout en restant solides. Les organisateurs, en exigeant que l'éclairage fonctionne à l'arrivée, ont justement forcé les constructeurs à soigner la sûreté de cet accessoire, et si, dans nos étapes nocturnes, nous n'allons plus embrasser un arbre, ou ne recevons plus un camion dans la roue arrière, c'est un peu à cause des progrès dus à la Poly et -- soyons justes ! -- aux concours techniques.

"Chanteloup and the progress"

No one would deny the usefulness of competitions for technical progress. However, there are still many cyclists "in the thick of it" who do not understand the interest that an event such as the "Poly" presents for all.

In the early days of the Poly, and up to 1939, although the competition was tough, the only competitors were true amateurs who took part in the event on their own machines, or manufacturers who took part in the race itself in an attempt to make their colours triumph.

Since then, the spirit of "competition" has come, and places are increasingly expensive. Manufacturers, faced with the great publicity and therefore commercial interest generated by a victory at Chanteloup, call on former racers or invite brilliant specialists from the provinces. This was a costly policy, but one that paid off in the event of success, as a first place finish attracted a large number of customers.

THE "CHANTELOUP" BICYCLE

Two trends compete in this event, as regards the construction of the machines:

1° A real racing bicycle with just the accessories 1° A real racing bike with just the accessories required by the regulations: 700 C wheels, which can be dismantled, small fenders, 4 or 5 gears without a double chainring, reduced lighting with a small taillight under the saddle, 2 rods forming a "luggage rack". This is the bicycle that the former racer, more powerful than flexible, chooses;

2° The touring bicycle, lightened as much as possible, but with half-balloon wheels, serious fenders, double chainring, randonneur handlebars, welded and chromed tube luggage rack, lighting with invisible wires, and a taillight on the fender, cantilevers brakes with brazed on studs. It is the bicycle adopted by the cyclotourist, more flexible than powerful, and better responding to the wishes of the organisers and the public, which is oriented towards the improvement of the fast and light touring machine.

We will take a closer look at this last type of machine, as we saw it, again last Sunday, along the ten laps of the circuit.

THE FRAME

Obviously, the most important part of the machine, and the most difficult to make. Only light tubes, made of special steel (why not dural?) and lugs reduced to a minimum. Very often the body is chrome-plated and its appearance must remain perfect; indeed, no collars must remain, and external cables are just tolerated. The lighting bracket is brazed on and consists of a simple screw at the rear, in the case of a separate dynamo. In the case of a block light, by a two-tube bracket on the front fork; the wheel is driven either by the rim (which saves on tyres, but produces a weaker light) or on the tyre, which gives a quieter and more powerful operation, but is dangerous in the case of light, "hand-made" tyres. We have already talked about the derailleur mount, with 2, 3 or 4 tubes, always well made, rigid and elegant.

Naturally, the front derailleur support is brazed on. There are two controls for this accessory: either the direct lever or the lever under the saddle.

THE WHEELS

Dural rims and hubs (except for the Tank hub, which is always steel). Stainless steel 9x11 spokes. Some manufacturers have adapted large cut-out flanges to the hubs in order to reduce the length of the spoke, increase the angle of the assembly, and thus ensure greater rigidity of the assembly. The tyres are all "hand-made" and I don't know what to admire more, the competitors who knew how to save this rare article, or to obtain it, or the manufacturers who were able to supply them in spite of the difficulties of the time and the ridiculous and abusive controls of the various distribution committees.

THE DERAILLEURS

At the rear, in a common way, double rollers compensate for a gap of up to 10 teeth at the freewheel, and 20 teeth at the chainrings. We find all the serious brands, with Cyclo in the lead. Most of them are still in 4 speed, but 5 speeds are becoming more and more numerous, as a 24 tooth sprocket is a welcome addition for the last climbs!

The 3m chain has almost completely disappeared.

We have already mentioned the front derailleur, which is operated either by a lever or a shifter. The latter type is the most common.

On the "gear change" side, the competitors of the "Poly" no longer have any problems, and one must bow to the manufacturers who have developed a device that is so light, and that withstands some 100 changes on such different sprockets, in 103 km of racing, on a profile as varied as the Chanteloup circuit. It is not for nothing that this event was called the "Polymultipliée", and the derailleurs found there a rough laboratory.

THE CRANKSET

You have to lighten the machines as much as possible for Chanteloup, because if a kilo, on the flat, is nothing, or not much, when you have to climb the hill 11 times (plus 10 times Andrésey!) this kilo becomes more and more important with each lap. If, on top of that, this weight is a burden on moving parts such as the cranks and the chainring, this importance becomes paramount. That is why almost all the competitors have adopted the light alloy crankset, either Stronglight or Herse. What better test bed for the square-taper crankset than those 14% climbs, ridden hard, solo or tandem? If we no longer have any problems on the road with these beautiful parts that we feared would be fragile, it is not to Chanteloup that we owe it.

THE BRAKES

For the brakes, the test is not as difficult as one might think, because one can, at the very least, do the whole race without touching them! But yes... I would have liked to see a braking test added to this race, required by a signature on each lap, in the middle of the descent of the Barbanerie, but this is not easy to incorporate in a road race. Imagine the peloton on the first lap, and the "salad" that would make!

However, brakes are needed, and they must be as light as possible, while remaining solid and efficient. Here again, the cantilever brake has proved its worth, and even tandems have adopted this type of brake (two in total are sufficient).

Finally, the other accessories are made of light alloy: handlebars, seat-post, fenders, butterflies and pumps should not add too much to the total weight, while remaining solid. The organisers, by requiring the lighting to work at the finish, have forced the manufacturers to take care of the safety of this accessory, and if, in our night stages, we no longer kiss

a tree, or receive a truck in the rear wheel, it is to some extent due to the progress made by the Poly and - let's be fair! -- technical competitions.

[19460504 Le Cycle Vol 01 No 16 p009](#)

VU ACHANTELOUP

- (1) Le porte-bagage de la Ducheron de Moret est réduit à sa plus simple expression.
- (2) L'arrière du tandem Narcisse. Notez la fixation des haubans en 2 points et le nouveau frein « maison »,
- (3) Le vélo Singer et son dérailleur commandé par une manette fixée sous la selle à monture dural : là aussi freins « maison ».
- (4) Le nouveau frein Derche dont l'efficacité certaine donne tort aux partisans du « levier positif ».
- (5) Genty-Joly ont équipé leurs propres machines, très classiques, d'un vaste porte-bidon.
- (6) Le porte-bagage avant du tandem Herse de Dejeans: est fixé en 4 points, dont la potence. Remarquons la netteté de la sacoche à fermeture éclair ; la triangulation du cadre part de la partie supérieure de la douille de direction.
- (7) La presque totalité des machines Herse sont montées avec des moyeux à grands flasques en dural ajouré. Voici un solo avec le bloc « Radios » dont nous avons parlé dernièrement, entraîné sur la jante, par un Margil.
- (8) Le petit porte-bagage de Singer, sa potence, poignées de frein Lefol, bloc Radios sur pneu.
- (9) Le tandem de Chapelet est plus inspiré par la technique « course » que « cyclotourisme ». Pas de double plateau. Manivelles acier, cadre sans triangulation, mais tube de selle se dédoublant.
- (10) Ducheron a monté un frein arrière sous pédalier. On remarque la butée et le passant de gaine ; le fil électrique comporte un relai de fixation au cadre.
- (11)... et la suite. — Dans notre prochain numéro, description de quelques spécialités provinciales et parisiennes également vues à Chanteloup.

SEEN AT CHANTELOUP

- (1) The luggage rack of Moret's Ducheron is reduced to its simplest form.
- (2) The rear of the Narcisse tandem. Note the 2-point seat stays and the new "à la maison" brake,
- (3) The Singer bicycle and its derailleur operated by a lever fixed under the dural-mounted saddle: here too, the brakes are "à la maison".
- (4) The new Derche brake, which is certainly effective, but which is not in favour of the "positive lever".
- (5) Genty-Joly have equipped their own very classic machines with a large bottle cage.
- (6) The front luggage rack of the Dejeans Herse tandem: is mounted at 4 points, including the stem. Note the neatness of the zippered bag; the triangulation of the frame starts from the upper part of the head tube.
- (7) Almost all Herse machines are mounted with large flanged hubs made of cut out dural. Here is a solo with the "Radios" block we spoke about recently, driven on the rim by a Margil.
- (8) Singer's small luggage rack, his stem, Lefol brake levers, Radios block on tyre.
- (9) Chapelet's tandem is more inspired by the "race" technique than "cyclotourism". No double chainring. Steel cranks, frame without triangulation, but split seat tube.
- (10) Ducheron has fitted a rear brake under the bottom bracket. Note the cable stop and the housing loop; the electric wire has a relay for fixing it to the frame.
- (11) ... and so on. - In our next number, description of some provincial and Parisian specialities also seen at Chanteloup.

[19460518 Le Cycle Vol 01 No 17 p006](#)

[Avec nos Randonneurs à la "Poly" et aux Quatre Jours de Paris](#)
AUX QUATRE JOURS DE PARIS...

1) Ce système permet à DUCHERON de démonter facilement sa roue, en détendant instantanément le cable de frein.

- 2) DUCHERON avait également monté une commande de détention pour le dérailleur CYCLO.
- 3) Commande jumelée des freins sur jantes des tandems HERSE.
- 4) DERCHE a allégé au maximum; voici un papillon ajouré.
- 5) La potence DERCHE est de ligne moderne; le câble de frein avant la traverse, remarquez le câble arrière qui disparaît dans le cadre.
- 6) Le serrage de selle de DAUDON est très « figolé », la vis ne fait que 5 m/m de diamètre.
- 7) A l'intérieur de douille de direction, et isolé par un bouchon vissé, DAUDON a caché un nécessaire de réparation réduit, composé de 3 démonte-pneus, dissolution, rustines et une clé de 8 x 10, suffisante pour démonter presque tout le vélo, dont la boulonnerie a été unifiée au maximum à 5 x 75. Remarquez le porte-bagage fixé sur la tête de fourche.
- 8) Le petit phare des HERSE était fixé sous la potence; le nouveau frein en matricé équipait les machines.
- 9) Un support de phare original; SINGER l'a fixé sur le tasseau du frein avant.
- 10) Le tandem CHAPELET a un frein arrière de bonne dimension; la patte de cadre en allégé au foret.
- 11) L'arrêt de gaine du frein arrière de CHAPELET est constitué par une corde à piano savamment pliée.

ACHANTELOUP...

- 12-13) Deux détails de la FOLLIS gagnante; notez les arrêts de gaine en pièces fondues; celui de l'arrière est solidaire du serrage de selle. Le porte-bagage avant, en fil d'acier, comporte des anneaux pour la fixation des sandows.
- 14) Le frein SECURITE équipait plusieurs marques; c'est une fort belle réalisation mécanique, dont l'étude très poussée a adopté les meilleures solutions actuelles. La poignée à fixation par collier « invisible » est bien en main, que ce soit au freinage ou à la position « grimpeur ».
- 15) SECURITE avait également équipé de nombreux concurrents avec sa trousse de réparation; de format extra-plat, elle comporte : 3 démonte-pneus, une pochette de rustines, un rouleau de toile gommée, un tube de dissolution protégé par une gaine rigide en alti, puis 3 clés doubles et

une clé à rayons comportant 1 es 6 pans pour les dérailleurs, tournevis; tous les outils sont en acier spécial à haute résistance.

With our Randonneurs at the "Poly" and the "Quatre Jours de Paris".

TO THE FOUR DAYS OF PARIS...

- 1) This system allows DUCHERON to easily remove his wheel, by instantly relaxing the brake cable.
- 2) DUCHERON had also fitted a detention control for the CYCLO derailleur.
- 3) Dual rim brake lever for HERSE tandems.
- 4) DERCHE lightened to the maximum; here is an openwork butterfly.
- 5) The DERCHE stem is of modern design; the brake cable is in front of the traverse, notice the rear cable that disappears in the frame.
- 6) DAUDON's saddle tightening is very "fine-tuned", the screw is only 5 m/m in diameter.
- 7) Inside the steering tube, and insulated by a screwed plug, DAUDON has hidden a reduced repair kit, composed of 3 tyre levers, dissolver, patches and an 8 x 10 spanner, sufficient to dismantle almost the whole bicycle, whose bolts and nuts have been unified to a maximum of 5 x 75. Note the luggage rack attached to the fork head.
- 8) The small HERSE headlight was fixed under the stem; the new die-cast brake equipped the machines.
- 9) An original headlight bracket; SINGER attached it to the front brake post.
- 10) The CHAPELET tandem has a rear brake of good dimension; the lug of the frame was lightened with a drill.
- 11) CHAPELET's rear brake cable stop is a cleverly bent spring wire.

ATCHANTELOUP...

- 12-13) Two details of the winning FOLLIS; note the cable stops made of cast pieces; the one at the rear is attached to the saddle clamp. The front luggage rack, made of steel wire, has rings for attaching the bungee cords.
- 14) The SECURITE [= MAFAC] brake was fitted to several brands; it is a very nice mechanical achievement, whose very thorough development has adopted the best current solutions. The brake lever with "invisible"

collar fixing is well in hand, both when braking and in the "climbing" position.

15) SECURITE had also equipped many competitors with its repair kit; of extra-flat format, it includes: 3 tire levers, a pocket of patches, a roll of gummed cloth, a dissolving tube protected by a rigid sheath in alti, then 3 double spanners and a spoke wrench with 1 hexagonal key for the derailleurs, screwdriver; all the tools are made of high resistance special steel.

[19460518 Le Cycle Vol 01 No 17 p009](#)

La "Clé de champs"

Un engin de transport et de promenade à vitesse et fatigue réduites.

The "Field Key"

A transport and walking machine with reduced speed and fatigue.
[???

[19460601 Le Cycle Vol 01 No 18 p008](#)

Un vélo silencieux!

A silent bicycle!

[19460601 Le Cycle Vol 01 No 18 p009](#)

Aux 4-JOURS de Paris

(1-2). Robert Ducheron, chercheur infatigable, a mis au point un curieux dérailleur dérivé du Cyclo, mais comportant plusieurs améliorations. Si l'on veut démonter la roue, on fait basculer l'ensemble vers l'arrière (fig. 1) et la chaîne est automatiquement libérée du double enroulement. On peut alors retirer la roue sans même toucher cette chaîne si sale. La tension se fait par un câble tirant le dérailleur par l'arrière ; ce

câble est commandé par une manette dont nous avons donné un croquis dans notre dernier numéro ; sur ce câble est intercalé un ressort corrigeant les petites erreurs de tension que le pilote pourrait faire. Signalons également les 2 flasques empêchant la chaîne de sauter du petit pignon baladeur, et, le montage à glissière du Cyclo sur son grand support, permettant le réglage suivant la plus grande denture employée à la roue libre (fig. 2).

(3). Brans avait présenté cette machine très classique, mon-tée avec des pièces de premières marques, mais aux solutions éprouvées depuis de longues années, telles que freins Lam, guidon Ava, dérailleur Cyclo.

(4) Une des Singer avait cette roue libre 6 vitesses, réalisée par la brasure de 3 pignons ensemble. Mais ne comportait qu'un plateau. Le dérailleur Nivex comporte la patte avec repos de chaîne pour le démontage.

(5) Chapelet, séduit par le faible poids du dérailleur de pédalier étudié par Daudon (72 gr.),

(6) Le tandem Herse, monté par Dejeans, avait ce vaste porte-bagage boulonné sur les haubans. Notez le frein soudé sous lesdits haubans, ce qui laisse plus de place aux bagages.

(7) Joly avait monté ce sobre « protège-direction » pour la fixation de son sac de guidon. Remarquez les garde-boue « Le Paon ».

(8) Singer, le spécialiste du léger, avait réalisé ce porte-bagage réduit, et pourtant très rigide, parfait pour l'utilisation des sacoches.

(9) C'est dans le plus pur esprit du « vélo fédéral » que Girot avait présenté sa machine.

The 4-DAYS of Paris

(1-2). Robert Ducheron, a tireless researcher, has developed a curious derailleur derived from the Cyclo, but with several improvements. If the wheel is to be removed, the assembly is tilted backwards (fig. 1) and the chain is automatically released from the double winding. The wheel can then be removed without even touching the chain if it is dirty. Tensioning is done by means of a cable pulling the derailleur from the rear; this cable is controlled by a lever which we sketched in our last issue; a spring is interposed on this cable to correct any small errors in tension that the rider might make. Also worth mentioning are the 2 flanges which prevent the chain from jumping off the small sliding pinion, and

the Cyclo's slide mounting on its large support, which allows the adjustment to the largest gear used for the freewheel (fig. 2).

(3). Brans had presented this very classic machine, built with first brand parts, but with tried and tested solutions, such as Lam brakes, Ava handlebars, Cyclo derailleur.

(4) One of the Singers had this 6-speed freewheel, made by brazing 3 sprockets together. But only had one chainring. The Nivex derailleur has the chain rest for disassembly.

(5) Chapelet, impressed by the low weight of the front derailleur designed by Daudon (72 gr.),

(6) The Herse tandem, assembled by Dejeans, had this vast luggage rack bolted on the seatstays. Note the brake brazed under these stays, which leaves more room for luggage.

(7) Joly had fitted this sober "steering guard" to hold the handlebar bag. Note the "Le Paon" fenders.

(8) Singer, the lightweight specialist, had made this reduced, yet very rigid luggage rack, perfect for use with panniers.

(9) Girot had presented his machine in the purest spirit of the "federal bicycle".

[19460622 Le Cycle Vol 01 No 19 p006](#)

Gens sérieux et Fumistes

Serious People and Fumists

[19460622 Le Cycle Vol 01 No 19 p009](#)

Cadre à triangulation totale Potence flexible Sacoche encastrée et « vélectrique »

De haut en bas :

1) Le cadre Lebas à triangulation complète. — Remarquez que les tubes direction-pattes arrières passent sans coupure sous la boîte à billes. La pompe se fixe entre le pédalier et la pointe terminant le tube de selle.

2) La potence flexible 'Dupi présente plusieurs avantages : parmi ceux-ci, nous avons noté :

- pas de changement de ligne du vélo ;
- Possibilité de blocage instantané ;
- souplesse à un seul sens, cette potence étant rigide à la traction (pour tirer dans les côtes).

3) Le cadre de dame Maignant porte au-dessus du pédalier une sacoche en tôle ; la réalisation est originale et soignée.

4) Voici la partie motrice du Velectrique. Sous le pédalier, le moteur électrique qui agit sur la chaîne par un pignon commandé par vis sans fin. Remarquez sur le côté, la prise de courant pour la recharge. A l'arrière, les bacs d'accus, qui permettent 2 à 3 heures de fonctionnement ; comme on ne demande d'aide au moteur que pour les côtes, la recharge ou l'échange standard des accus n'est pas très fréquent.

Deux créations Souhart

En cycliste pratiquant et expérimente (n'a-t-il pas participé à Paris-Normours en 1944 pour démontrer la valeur de ses inventions ?) Souhart a mis sur le marché deux nouveautés intéressantes : d'abord une manette pour le changement de vitesse, possédant deux originalités :

1° Celle d'être placée en bout de guidon et permettant son utilisation sans lâcher le guidon. Gros avantage lorsque l'on roule fortement chargé ou que, pour tout autre raison, on hésite à lâcher une poignée.

2° Celle d'être indépendante du tambour d'enroulement du câble. En effet, pour un dérailleur de 4 ou 5 vitesses, la manette normale doit avoir une course très importante. Avec la création Souhart, il suffit de tirer la boule finale pour « débrayer » la manette du tambour et la mettre dans la position d'attaque la plus pratique. La boule lâchée, le verrouillage s'opère et le changement de vitesse se fait dans les meilleures conditions possibles.

Puis la pédale surbaissée, dont la partie d'attaque est exactement au centre de l'axe.

« Avec cette combinaison, nous dit son créateur, la circonférence décrite par le pied correspond exactement à celle décrite par la manivelle. Ou-

tre l'abaissement du centre de gravité, le rendement est nettement supérieur. »

Ajoutons que cette pédale est faite en alliage léger ou en acier. Deux blocs de caoutchouc facilement remplaçables offrent une excellente assise au pied.

Une denture amovible

Bien souvent, j'ai désiré avoir une roue libre dont toutes les dentures feraient amovibles, car rien ne me semble aussi sot que de jeter une pièce si coûteuse, simplement parce que les dents sont réduites à l'état d'aiguilles. De même, les plateaux seraient inusables s'il n'y avait pas cette fameuse denture qui s'abîme si vite. Et au prix des plateaux en dural ! Alex Singer s'est attaqué à ce dernier problème et l'a résolu depuis longtemps, puisqu'il a adapté son invention sur son tandem depuis 1941. Nous ajouterons qu'il n'a jamais eu d'ennui avec ce plateau.

Un coup d'œil sur le croquis vous indiquera immédiatement en quoi consiste cette nouveauté une denture en acier est apportée sur le plateau en dural et maintenue par cinq vis ou cinq rivets, suivant que l'on veut démonter facilement cette couronne pour le changement de rapport ou que l'on reste fidèle à la même gamme de vitesses ; ajoutons que, sur le même plateau, on peut monter des couronnes de 46 à 50 dents. L'augmentation de poids est insignifiante et le même plateau en dural durera des années.

Total triangulation frame Flexible bracket Recessed bag and " Velectric "

From top to bottom :

1) The Lebas frame with full triangulation. - Note that the rear dropout - headtube stays pass under the bottom bracket without any cut-off. The pump is fixed between the bottom bracket and the tip ending the seat tube.

2) The 'Dupi' flexible stem has several advantages: among these we have noted :

- no change in the shape of the bicycle ;
- Possibility of instant blocking ;
- one-way flexibility, this stem being rigid in the pull (for pulling on hills).

3) The Malignant lady's frame carries a sheet metal bag above the bottom bracket; the construction is original and neat.

4) Here is the driving part of the Velectrique. Under the bottom bracket is the electric motor which acts on the chain by means of a sprocket controlled by a worm screw. Note on the side, the socket for recharging. At the rear, the battery compartments, which allow 2 to 3 hours of operation; as the motor is only asked for help when climbing hills, recharging or standard battery replacement is not very frequent.

Two Souhart creations

As a practising and experimental cyclist (did he not take part in Paris-Nemours in 1944 to demonstrate the value of his inventions?) Souhart brought two interesting novelties to the market: firstly a gear shift lever, with two original features :

1° That of being placed at the end of the handlebar and allowing its use without letting go of the handlebar. This is a big advantage when riding heavily loaded or when, for any other reason, you hesitate to let go of a handle.

2° That of being independent of the cable winding drum. Indeed, for a 4 or 5 speed derailleur, the normal lever must have a very large travel. With the Souhart creation, all you have to do is to pull the final ball to "disengage" the lever from the drum and put it in the most convenient position. Once the ball is released, the locking mechanism is activated and the gear change is done in the best possible conditions.

Then the pedal is lowered, the leading part of which is exactly in the centre of the axis.

"With this combination, its creator tells us, the circumference described by the foot corresponds exactly to that described by the crank. In addition to the lowered centre of gravity, the efficiency is significantly higher.

»

Let's add that this pedal is made of light alloy or steel. Two easily replaceable rubber blocks provide excellent foot support.

Removable teeth

I have often wished for a freewheel with all the cogs removable, because nothing seems so silly to me as throwing away such an expensive part, simply because the teeth are reduced to the state of needles. In the same way, the chainrings would be indestructible if it were not for the famous tothing that wears down so quickly. And at the price of the dural chainrings!

Alex Singer tackled this last problem and solved it a long time ago, having adapted his invention to his tandem since 1941. We would add that he has never had any trouble with this chainring.

A glance at the sketch will immediately tell you what this novelty consists of : a steel tothing is brought onto the dural chainring and held in place by five screws or five rivets, depending on whether you want to easily dismantle this crown for gear changing or remain faithful to the same range of gears ; let us add that, on the same chainring, it is possible to mount crowns of 46 to 50 teeth. The increase in weight is insignificant and the same dural chainring will last for years.

[19460713 Le Cycle Vol 01 No 20 p005 and p008](#)

MM les inventeurs...

Travaillez pour nous

Je n'ai pas été très tendre vis-à-vis des « inventeurs » qui avaient exposé leurs curieuses élucubrations à la Foire de Paris. Aussi je ne voudrais pas que l'on puisse croire que je mets tous les inventeurs dans le même sac ; à côté des fumistes il y a de vrais connaisseurs qui savent ce qu'il faut au public, et qui, souvent pratiquants eux-mêmes, sont capables de faire avancer le progrès dans la bonne voie. Rappelons que ces inventeurs sont presque toujours des artisans de la profession, ou des techniciens attachés à une maison d'accessoires. C'est donc à ceux-ci que je m'adresse aujourd'hui, pour leur poser quelques petits Problèmes que je voudrais bien voir résoudre. Je sais que certaines de ces réalisations sont ardues, mais je les crois toutes possibles et souhaitables pour l'amélioration de nos montures.

ROULEMENTS

Le premier problème est celui des roulements d'eux dépend la douceur de la machine, sa durée, et ses besoins d'entretien.

DIRECTION. -- Quelques motos anglaises ont leur direction montée sur roulements coniques Timken (Vélocette, O. E.C., etc...). Or, contrairement, au roulement de direction classique, le roulement à rouleaux travaille plus en « roulement » qu'en « butée ». Est-ce souhaitable ?

Je dis tout de suite oui. Considérer que les roulements de direction doivent être des butées à billes est une grossière erreur. En effet, les chocs agissent sur la direction, non en bout, mais suivant l'angle du tube fileté, et si cet angle est assez prononcé, il devient très difficile d'avoir un roulement classique qui tient.

J'ai toujours été empoisonné par ces jeux de direction qui « sonnent . » sur pavés et. au moindre coup de frein avant ; vous les serrez... ça va trois jours puis ça recommence. Et ce n'est pas toujours une question de qualité vous rappelez-vous les directions B.S.A. qui elles, étaient de parfaites butées à billes ? Avec ces roulements, on avait du jeu continuellement.

Aussi je pense que le roulement à rouleaux coniques- in, canés à 45' (je laisse à Bernadet le soin de la formule), représente l'idéal pour la direction et je voudrais bien en voir la réalisation pratique.. poids, aspect, prix !

PEDALIERS. — Ce n'est pas une nouveauté, mais j'estime que la généralisation du roulement à rouleaux coniques, ou annulaires pour le pédalier, est à souhaiter. A part quelques rares réalisations, combien a-t-il de roulements classiques qui tiennent sans jeu et sans point dur ?

J'ai démonté dernièrement: les deux roulements de pédalier de mon tandem ; les « Timken » en sont comme neufs, à peine rodés, après trois ans d'usage dans des conditions souvent pénibles. Courses, plusieurs Audax 200 et 300, de nombreux voyages de « ravitaillement », des sorties, des vacances... Et pendant cette période, sans aucun graissage ni réglage, j'ai toujours obtenu un roulement doux et sans jeu.

PÉDALES

Une solution semblable pourrait être prise pour les pédales. Cet accessoire est certainement celui qui s'accommoderait le mieux du roule-

ment annulaire. compte tenu des faibles poussées axiales auxquelles il a à résister. De plus, ce type de roulement demande un graissage moins fréquent que le classique « cône-cuvette ». Quand on sait quel travail sale- et compliqué représente le graissage complet d'une paire de pédales — car il faut tout démonter — on apprécierait à sa juste valeur un tel progrès.

MOYEUX

En ce qui concerne les moyeux, à part l'utilisation de corps ou flasques en métal léger, on ne constate, depuis 20 ans, aucun autre progrès dans les moyeux classiques.

Que doit-on penser des cônes qui se rongent, des cuvettes qui se piquent, des billes qui se courent après et qui s'usent plus à frotter l'une sur l'autre qu'à faire le travail pour lequel elles ont été créées, des axes avec 30 millimètres de déport et qui se tordent ?

C'est, en effet, ce que nous voyons encore — sans parler de la poussière qui entre librement — alors que nous aimerions assister rapidement à la sortie du moyeu décrit dans l'un de nos derniers numéros, c'est-à-dire un moyeu à roulements annulaires pratiquement inusables, peu exigeant pour les graissages, dont l'axé ne soit plus en « porte à faux » exagéré et surtout, ne nécessitant pas un rayonnage en parapluie, ce dernier point étant un des plus importants.

En effet, depuis l'apparition des 4 et 5 vitesses, on a continué à utiliser les mêmes moyeux, en calant de plus en plus, côté roue libre, et en déportant d'autant le rayonnage; le premier résultat obtenu, c'est que la nappe de rayons côté transmission est presque verticale et tendue à fond, tandis que celle de gauche, fortement inclinée, subit une tension très faible ; le deuxième résultat acquis, c'est que les rayons de droite, trop tendus, subissant également l'effort de traction, cassent les uns après les autres.

A cela, un seul remède avoir un rayonnage symétrique.

POTENCE

Un autre petit progrès s'appliquerait heureusement à la potence. Il est parfois nécessaire de la changer par suite d'une rupture, ou pour modifier la position. A chaque fois, il faut retirer l'un des leviers de frein

(pour cela, Lefol a résolu élégamment le problème) et une poignée qui, si elle est en caoutchouc, se déchire — si elle est collée — et qui, si elle est constituée par une tresse, sur tin guidon de course, devient inaccessible pour un nouvel enroulement.

Pour remédier à ces inconvénients, je préconise, soit une potence à demi-collier 2 pièces bien difficile à faire jolie et légère). soit une potence établie d'après le même principe que la sangle d'acier de la manette Lefol.

ECLAIRAGE

Puisque que nous en sommes à la potence, pourquoi ne pas incorporer à celle-ci le boîtier du phare ? Quel avantage de ne plus fixer celui-ci sur le garde-boue, ou le porte-bagage avant, et de ne plus avoir ces fils torsadés pendant le long de la direction. Nos fondeurs devraient étudier la potence-phare, avec la parabole réglable pour diriger le faisceau lumineux.

Je voudrais aussi trouver sur le marché une dynamo dont la molette soit caoutchoutée d'origine. Il est évident que l'entraînement sur jante est préférable, mais la vitesse linéaire y est plus faible que sur le pneu, et comme on a déjà presque doublé le diamètre de la molette d'entraînement par son chapeau en caoutchouc, la, rotation de la dynamo se trouve extrêmement ralentie, et la lumière diminuée d'autant. Vive, donc, une molette caoutchouc d'origine !

FREINS

Mes rêves vont au frein à Cantilever, mais je leur trouve encore quelques imperfections :

- 1' Certains rendent le démontage de la roue presque impossible, car les supports sont brasés trop à l'intérieur.
- 2' D'autres dépassent largement les fourreaux et haubans; si cela importe peu pour l'avant, cela est gênant pour les sacoches arrière — à moins qu'ils soient montés sous lesdits haubans.
- 3' Enfin, les ressorts de rappel, rarement de la même puissance, tirent davantage sur un patin que sur l'autre. Un réglage facile (par une butée sur excentrique par exemple) serait le bienvenu.

DERAILLEURS

Ducheron nous a présenté son « Cyclo amélioré » à la Foire de Paris, après un essai aux « 4 Jours ». Une telle réalisation groupe tous les perfectionnements désirés sur le « double enroulement ». Mais je, voudrais voir ces mêmes avantages réunis sûr un appareil rapidement adaptable à n'importe quelle machine. Si le fonctionnement des dérailleurs est à peu près parfait actuellement, nous ne pouvons pas en dire autant lors du remontage de la, roue arrière ; 1.a chaîne, rappelée par le ressort, se redresse, et il faut aller la chercher à pleine main, ce qui n'est pas pour vous faire de jolis doigts! La patte arrière Nivex est bien agréable pour cela, et je m'étonne de ne pas en voir de plus nombreuses sur les belles machines de ville ou de cyclotourisme. Si son système de broche déplaît à certains, il est simple de prévoir à l'arrière de la patte classique un crochet auquel la chaîne sera fixée lors du démontage.

Ne quittons pas ce sujet sans citer la solution idéale pour le démontage pratique et rapide de la roue : le moyeu à broche. Un tel accessoire est indispensable avec un dérailleur « double enroulement », et il est dommage que nos fabricants n'aient pas encore résolu ce problème. Irai-je jusqu'à parler, dans ce cas, des roues interchangeables Pourquoi pas! Ce serait si intéressant, lorsque le pneu arrière est un peu fatigué, de le passer à l'avant sans le fastidieux démontage et remontage ! Si deux ou trois rayons lâchent à l'arrière, le changement immédiat permet de terminer l'étape sans mal et sans réparation problématique en pleine route.

ROUE LIBRE

J'ai toujours été attristé de jeter à la poubelle une « 3 ou 4 dentures » dont la couronne fixe est usée, alors que tout le mouvement est encore parfait et peut durer de nombreuses années. Un tel gaspillage est incompréhensible et même coupable à un moment où notre matière première est distribuée si chichement dans nos fabriques. Une -simple butée fixe sur laquelle les couronnes interchangeables viendraient se bloquer devrait facilement et à peu de frais supprimer ce gas- pillage. Et pourquoi ne pas généraliser cette invention de la Manufacture de St-Etienne, qui présentait il y a 25 ans, des roues libres à emmanchement octogonal, en appliquant se principe aux couronnes jusqu'à vissées ; un seul fabri-

cant a, je crois, présenté un tel modèle, qui, contre toute logique, n'est pas généralisé !

QUELQUES AUTRES ACCESSOIRES

J'aimerais aussi voir la réalisation d'un carter étanche pour machine. de ville munie de dérailleur. C'est sans doute compliqué, étant données les différentes cotes des cadres, mais un -constructeur avisé pourrait sortir cette nouveauté qui aurait un succès certain chez les amis des machines propres, ennemis également de la burette, du pinceau et du pot de pétrole.

De même, je ne vois pas revenir ces « bloc-selle » en dural, qui remplaçant la. moitié du chariot et la tige .de selle, contribuaient à la légèreté et à la netteté de nos machines.

Demandons une sonnette qui fonctionne uniquement lorsqu'on le lui demande, et qui, silencieuse sur les pavés, soit bien en voix à l'occasion ; il ne faut pas non plus qu'elle perde son globe, qu'elle rouille, qu'elle soit lourde ou trop grosse !

Espérons aussi le retour rapide de nos vrais émaux que l'on pouvait laver au pétrole sans les faire fondre, de nos chromes sur cuivre réellement inoxydables, de notre boulonnerie cadmiée et non zinguée, en fin de nos pneus en vraie gomme et en vrai coton, vulcanisés ou « façon main », et l'âge d'or revenu, nous pourrons à nouveau goûter pleinement la joie de chevaucher les petites merveilles que vous aurez créées pour nous. D. R.

En haut : il est possible de faire un moyeu déporté en gardant aux 2 nappes de rayons le même angle. Voici un moyen d'arriver à ce résultat, en établissant les 2 flasques porte-rayons de diamètres différents, ainsi $A=A'$

En bas: Voici un projet de potence-phare facilement réalisable. Le cintre est fixé par une ceinture en acier.

Messrs inventors...

Work for us

I wasn't very kind to the "inventors" who had exhibited their curious elucubrations at the Paris Fair. So I would not want anyone to think that I put all inventors in the same bag; alongside the fraudsters there are true

connoisseurs who know what the public needs, and who, often practitioners themselves, are capable of advancing progress in the right direction. It should be remembered that these inventors are almost always artisans of the profession, or technicians working in a company producing accessories. It is therefore to them that I am addressing myself today, to ask them a few small problems that I would like to see solved. I know that some of these achievements are difficult, but I believe they are all possible and desirable for the improvement of our bicycles.

BEARINGS

The first problem is that of the bearings: on them depends the smoothness of the machine, its durability, and its maintenance needs.

HEADSET. -- Some English motorbicycles have their steering mounted on Timken taper bearings. However, unlike the classic headset bearing, the roller bearing works more as a "bearing" than as a "thrust" bearing. Is this desirable?

I immediately say yes. To consider that headset bearings should be thrust ball bearings is a big mistake. In fact, shocks act on the steering, not at the end, but according to the angle of the threaded tube, and if this angle is quite pronounced, it becomes very difficult to have a conventional bearing that holds.

I've always been poisoned by these steering sets that "sound ..." on cobblestones and. at the slightest front brake; you squeeze them ... it goes for three days and then it starts again. And it's not always a quality question, do you remember the B.S.A. steering systems which were perfect ball bearings? With these bearings, we always had play.

I also think that the tapered roller bearing, caned at 45' (I leave the formula to Bernadet), represents the ideal for steering and I would like to see its practical realisation... weight, appearance, price!

BOTTOM BRACKETS. - It is not a novelty, but I think that the generalisation of the conical or annular roller bearing for the crankset is to be wished. Apart from a few rare achievements, how many classic bearings does it have that hold without play and without hard spots?

I recently dismantled the two bottom bracket bearings of my tandem; the "Timken" bearings are as good as new, barely broken in, after three years of use in often difficult conditions. Races, several Audax 200s and 300s, numerous "refreshment" trips, outings, holidays... And during this period, without any lubrication or adjustment, I always had a smooth, play-free ride.

PEDALS

A similar solution could be taken for the pedals. This accessory is certainly the one that would best accommodate the ring bearing, given the low axial forces it has to withstand. Moreover, this type of bearing requires less frequent greasing than the classic "cup-cone" bearing. When you know what a complicated and dirty job it is to completely lubricate a pair of pedals - because everything has to be dismantled - you would really appreciate such progress.

HUBS

As far as hubs are concerned, apart from the use of light metal bodies or flanges, there has been no further progress in conventional hubs in the last 20 years.

What are we to think of cones that gnaw, bowls that prick, balls that run after each other and wear out more by rubbing against each other than by doing the job they were created for, axes with 30 millimetres of offset that twist and bend?

This is indeed what we still see - not to mention the dust that enters freely - even though we would like to quickly witness the emergence of the hub described in one of our last issues, i.e. a hub with practically indestructible annular bearings, which does not require much lubrication, whose axle is no longer overhanging and, above all, does not need an umbrella spoking, the latter being one of the most important points. In fact, since the appearance of the 4 and 5 speed gears, the same hubs have continued to be used, with more and more shimming on the free-wheel side and the spoking offset; the first result obtained is that the spokes on the drive side are almost vertical and fully stretched, while the left one, which is strongly inclined, is under very little tension; the

second result is that the right spokes, which are too taut and are also subject to traction stress, break one after the other. There is only one remedy for this: symmetrical spoking.

STEM

Fortunately, a little progress would apply to the stem. It is sometimes necessary to change it because of a break, or to change the 'position'. Each time it is necessary to remove one of the brake levers (for this Lefol has elegantly solved the problem) and a lever which, if it is made of rubber, tears - if it is glued - and which, if it is made of a braid, on a racing handlebar, becomes unacceptable for a new winding.

To remedy these drawbacks, I recommend either a 2-piece half-collar stem (very difficult to make pretty and light). or a stem based on the same principle as the steel strap of the Lefol lever.

LIGHTING

Since we are at the stem, why not incorporate the headlight housing into it? What an advantage to no longer fix it to the fender, or the front luggage rack, and to no longer have these wires twisted along the steering. Our founders should study the headlamp stem, with the adjustable parabola to direct the light beam.

I would also like to find on the market a dynamo with an original rubberised wheel. It is obvious that rim drive is preferable, but the linear speed is lower there than on the tyre, and as the diameter of the drive wheel has already been almost doubled by its rubber cap, the rotation of the dynamo is extremely slowed down, and the light is reduced accordingly. Long live, therefore, an original rubber wheel!

BRAKES

My dreams go to the cantilever brake, but I still find some imperfections in them:

1' Some of them make it almost impossible to remove the wheel because the brackets are brazed too much on the inside.

2' Some of them extend well beyond the forkblades and seatstays; if it doesn't matter for the front, it is inconvenient for the rear panniers - unless they are mounted underneath the seatstays.

3' Finally, the return springs, rarely of the same strength, pull more on one shoe than on the other. An easy adjustment (by a stop on an eccentric for example) would be welcome.

DERAILLEURS

Ducheron presented his "Improved Cyclo" to us at the Paris Fair, after a test at the "4 Jours". Such an achievement groups all the desired improvements on the "double winding". But I would like to see these same advantages combined in a device that can be quickly adapted to any machine. If the functioning of the derailleurs is almost perfect at the moment, we cannot say the same when reassembling the rear wheel; the chain, returned by the spring, straightens up, and you have to go and get it with your full hand, which is not to make you pretty fingers! The Nivex rear dropout is very nice for that, and I am surprised not to see more of them on the beautiful city or cycle touring machines. Some people don't like the spindle system, but it's easy to fit a hook on the back of the classic dropout to which the chain will be attached when you take it apart. Let's not leave this subject without mentioning the ideal solution for the practical and quick dismantling of the wheel: the spindle hub. Such an accessory is indispensable with a "double-winding" derailleur, and it is a pity that our manufacturers have not yet solved this problem. In this case, I would go so far as to talk about interchangeable wheels - why not! It would be so interesting, when the rear tyre is a bit tired, to pass it to the front without the tedious disassembly and reassembly! If two or three spokes break at the rear, the immediate change allows you to finish the stage without any trouble and without problematic repairs on the road.

FREE WHEEL

I have always been saddened to throw away a "3 or 4 gears" with a worn fixed sprocket, when the whole movement is still perfect and can last for many years. Such a waste is incomprehensible and even guilty at a time when our raw material is distributed so sparsely in our factories. A simple fixed stopper on which the interchangeable sprocket can be locked should easily and cheaply eliminate this waste. And why not generalise this invention Manufacture de St-Etienne, which presented 25 years ago, free wheels with octagonal fitting, by applying this principle to crowns

up to screwed; only one manufacturer has, I believe, presented such a model, which, against all logic, is not generalised!

SOME OTHER ACCESSORIES

I would also like to see the production of a sealed housing for a city machine with derailleur gears. It is undoubtedly complicated, given the different dimensions of the frames, but a wise constructor could bring out this novelty which would have a certain success among the friends of clean machines, enemies also of the cruet, the brush and the oil can. In the same way, I don't see the return of these dural "saddle blocks", which replaced the half of the slide and the seatpost, and which contributed to the lightness and neatness of our machines.

Let's ask for a bell that only works when you ask for it, and that, silent on the cobblestones, is well in voice from time to time; nor should it lose its globe, rust, be heavy or too big!

Let's also hope for the rapid return of our real enamels that could be washed with oil without being melted, of our chrome on copper that is really rustproof, of our cadmium-plated and not zinc-plated nuts and bolts, at the end of our tyres made of real rubber and real cotton, vulcanised or "hand-made", and once the golden age is back, we will again be able to fully taste the joy of riding the little marvels that you will have created for us. D. R.

Above: it is possible to make an offset hub by keeping the same angle between the 2 spokes. Here is a way to achieve this result, by setting the 2 spoke flanges of different diameters, so $A=A'$.

Bottom: Here is a project for a headlamp stem that can easily be realised. The handlebar is fixed with a steel belt.

[19460723 Le Cycle Vol 01 No 21 p004](#)

Soignez l'intérieur!

Comment voulez-vous travailler dans ce « Salon où l'on cause »

Clean the interior!

How would you like to work in this "Salon where we talk"?

[19460723 Le Cycle Vol 01 No 21 p009](#)

NOUVELLES CONCEPTIONS

Un grand pas dans la TECHNIQUE DU DÉRAILLEUR

Vingt fois sur le métier. Remettez votre ouvrage...

Telle pourrait être la devise de la famille Huret qui, comme l'artiste se consacre à son oeuvre, s'est vouée à la fabrication du changement de vitesse et le parfait sans cesse.

Ainsi, de multiples améliorations ont encore été apportées aux deux derniers-nés de cette « Famille de dérailleurs ».

Bien que les deux spécimens que nous vous présentons soient différents dans leur présentation et dans leur application, ils comportent un perfectionnement de « base » qui leur est commun : l'emploi du FIL RES-SORT EN ACIER TRAITE, dit « CORDE A PIANO », savamment formé, comme support de l'appareil. Ajoutons que le ressort « CORDE A PIANO », employé dans l'industrie sous différentes formes, a toujours donné l'entière satisfaction.

Dans le cas présent, l'élasticité du métal permet à l'appareil de revenir à sa position normale, même en dépit des chocs les plus violents. Déformation et rupture sont, de ce fait, éliminées.

MODELE « COURSE COMPETITION »

Le fonctionnement latéral du modèle « COURSE » est assuré, non par un ressort à boudin, mais par un ressort à pincette qui évite toute possibilité d'encrassement et constitue un avantage incontestable en cas de pluie. Les qualités de ce système « à pincette » ont été éprouvées en automobile, comme ressort culbuteur.

La butée de gaine étant exactement placée sous l'axe, la traction s'effectue très près du centre de cet axe, bien parallèlement, évitant toute perte de force et permettant le passage instantané de la chaîne d'un pignon à l'autre avec la plus grande souplesse.

Suivant l'état de la route ou le genre de son effort (passage pavé, côte, descente, sprint'), l'usager peut régler, à volonté, la tension de la chaîne, au moyen d'un deuxième cable relié à la manette de commande.

Avec la chaîne tendue, on pourra

- procéder au démontage et au remontage de la roue avec la plus grande facilité ;

- parcourir une route défoncée sans crainte de sauts de chaîne.

Avec la chaîne détendue, le frottement sur le galet se trouvera diminué et l'usure des deux organes, réduit de ce fait au minimum, le cycliste gravissant une côte, bénéficiera de l'intégralité de son effort.

A remarquer :

- l'extrémité du bras gauche terminée par un déflecteur qui évite toutes possibilités d'accrochage dans les rayons ;

- l'encombrement minutieusement étudié afin que l'ensemble ne dépasse pas le papillon.

De plus, le côté pratique n'étant pas à dédaigner, signalons la facile interchangeabilité du galet qui, dans la plupart des cas, entraîne le démontage complet de l'appareil. D'ailleurs, l'emploi de pièces standard, utilisées couramment, permet l'échange rapide et facile des organes.

Des essais divers ont permis de conclure au parfait fonctionnement de cet appareil, sur 3, 4, 5 et vitesses de 14 à 24 dents.

Les victoires répétées du dérailleur HURET dans les courses les plus dures et les plus enviées, telles que BORDEAUX-PARIS, PARIS-ROUBAIX, PARIS-TOURS, etc... les CHAMPIONNATS DU MONDE ET DE FRANCE, les épreuves à étapes: PARIS-NICE, CIRCUIT DES SIX PROVINCES, etc..., sont autant d'éloges probants des qualités indéniables de la fabrication HURET.

Il faut, d'autre part, mettre en évidence les deux victoires consécutives du dérailleur HURET (avec Grimbert et Baratin-, dans le CRITERIUM DE LA POLYMULTIPLIEE, véritable Championnat des Dérailleurs.

MODELE « ROUTE TOURISTE »

Le modèle « Route Touriste » dit « A DOUBLE ENROULEMENT », possède, en majorité, les mêmes avantages que le modèle «COURSE COMPETITION». Il fonctionne sous tous les rapports existants avec ou sans dou-

ble plateau, et son utilisation extrêmement pratique est d'une sécurité absolue.

SALON 1946

Au mois d'octobre prochain, la production HURET présentera ses nouveaux modèles au. Salon de l'Automobile et du Cycle, mais les livraisons de ces appareils ne seront effectuées qu'au début 1947.

La fabrication d'un modèle standard « Course », sans détention, est également prévue.

« COURSE COMPETITION »

1. Support (corde à piano) ; 2. Ressort à pincette ; 3. Butée gâine ; 4. Câble de détension ; 5. Ecrou d'échange du galet ; 6. Déflexeur.

« ROUTE TOURISTE »

1 et 2. Support et bascule (corde à piano).

NEW CONCEPTIONS

A big step forward in DÉRAILLEUR TECHNIQUE

Twenty times on the profession. Hand in your work...

This could be the motto of the Huret family who, like the artist, is dedicated to his work, dedicated to the making of the shifting gear and the perfect all the time.

Thus, many improvements have been made to the last two products of this "family of derailleurs".

Although the two specimens that we are presenting to you are different in their appearance and application, they do have one "basic" improvement in common: the use of the WIRE SPRING IN TREATED STEEL, known as the "PIANO CORD", skilfully formed, as a carrier for the device. It should be added that the "PIANO CORD" spring, used in industry in various forms, has always given complete satisfaction.

In this case, the elasticity of the metal allows the appliance to return to its normal position, even in spite of the most violent shocks. Deformation and breakage are therefore eliminated.

MODEL "RACE COMPETITION"

The lateral operation of the " RACE " model is ensured not by a coil spring, but by a clip spring which avoids any possibility of clogging and is an undeniable advantage in case of rain. The qualities of this "clip" system have been proven in cars as a rocker arm spring.

As the cable stop is located exactly under the axle, the tension is applied very close to the centre of the axle and parallel to it, thus avoiding any loss of force and allowing the chain to pass instantaneously from one sprocket to the other with the greatest flexibility.

Depending on the road conditions or the type of effort (paved, uphill, downhill, sprint), the user can adjust the chain tension at will by means of a second cable connected to the command lever.

With the chain tensioned, it is possible to

- The wheel can be easily dismantled and reassembled;
- drive on a rough road without fear of chain jumps.

With the chain slackened, the friction on the pulley will be reduced and the wear on both parts will be reduced to a minimum, so that the cyclist climbing a hill will benefit from all his effort.

Note the following:

- the end of the left arm ends in a deflector which avoids any possibility of snagging in the spokes;
- the space requirement has been meticulously studied so that the whole thing does not exceed the butterfly.

Moreover, the practical side is not to be disdained, and the easy interchangeability of the pulley, which, in most cases, leads to the complete dismantling of the device. Moreover, the use of standard parts, which are commonly used, allows the quick and easy exchange of the components.

Various tests have led to the conclusion that this device works perfectly on 3, 4, 5 and speeds from 14 to 24 teeth.

The repeated victories of the HURET derailleur in the hardest and most envied races, such as BORDEAUX-PARIS, PARIS-ROUBAIX, PARIS-TOURS, etc... the WORLD AND FRENCH CHAMPIONSHIPS, stage races: PARIS-NICE, CIRCUIT DES SIX PROVINCES, etc..., are all convincing praise for the undeniable qualities of HURET's production.

On the other hand, the two consecutive victories of the HURET derailleur (with Grimbert and Baratin-, in the CRITERIUM DE LA POLYMULTIPLIEE, a true Deraillieur Championship.

MODEL " TOURIST ROAD

The "Tourist Route" model, known as "DOUBLE ENROLLMENT", has, for the most part, the same advantages as the "COMPETITION RACE" model. It works in all the existing gears with or without a double chainring, and its extremely practical use is absolutely safe.

SALON 1946

Next October, HURET production will present its new models at the Motor and Cycle Show, but deliveries of these appliances will only be made at the beginning of 1947.

The manufacture of a standard "Racing" model, without detention, is also planned.

"RACE COMPETITION

1. Bracket (piano wire); 2. clip spring; 3. cable stop; 4. Release cable; 5. Pulley exchange nut; 6. Deflector.

"TOURIST ROUTE

1 and 2. Support and rocker (piano wire).

[19460819 Le Cycle Vol 01 No 22 p005](#)

Les enseignements de Colmar

The lessons of Colmar

[19460819 Le Cycle Vol 01 No 22 p009](#)

Vu à Colmar

1) Le phare de la FOLLIS avec pile intérieure.

- 2) La tige de selle extra-légère de la HERSE de Simon.
 - 3) Détail d'un cantilever du frein CHARREL. de Billet.
 - 4) Le système de ROUTENS pour démonter la roue sans toucher à la chaîne.
 - 5) La pédale extra-légère, avec axe apparent, de BAUDAIN.
 - 6) Le porte-sacoche avant des SINGER, brasé sur la tête de fourche.
 - 7) L'anti-vol des HERSE.
 - 8) Le porte-patin ajouré de SINGER.
 - 9) Le montage ultra-simple des tringles de garde-boue de BAUDAIN.
 - 10) La cocotte soudée sur le guidon du prototype DERCHE, et son levier en magnésium.
 - 11) Le jeu de direction à billes apparentes du tandem HURTU.
 - 12) Le phare standard des HERSE contenait une pile miniature.
- (Cette étude se poursuivra dans notre prochain numéro.)

Seen in Colmar

- 1) The FOLLIS headlight with internal battery.
 - 2) The extra-light seatpost of Simon's HERSE.
 - 3) Detail of a cantilever brake of Billet's CHARREL.
 - 4) The ROUTENS system to remove the wheel without touching the chain.
 - 5) The extra-light pedal, with visible axle, of BAUDAIN.
 - 6) The SINGER's front bag holder, brazed on the fork head.
 - 7) The anti-theft device of the HERSE.
 - 8) SINGER's cut-out pad holder.
 - 9) The ultra-simple assembly of the BAUDAIN fender stays.
 - 10) The bracket welded on the handlebars of the DERCHE prototype, and its magnesium lever.
 - 11) The exposed ball bearing headset of the HURTU tandem.
 - 12) The standard headlight of the HERSE contained a miniature battery.
- (This study will continue in our next issue).

[19460831 Le Cycle Vol 01 No 23 p006](#)

[De beaux exploits, de belles machines à Colmar](#)

- 1) Sacoques sur la roue avant (Herse « Dames »).
- 2) Dérailleur de pédalier en dural ajouré (Herse).
- 3) Dérailleur de pédalier à tirette et rampe (Barralumin).
- 4) Le dérailleur New-Lewis du vainqueur « Série ».
- 5) Pile cylindrique, porte-bagage brasé, tubes coniques (Hurtu).
- 6) Dérailleur de pédalier (35 gr.) et manivelles allégées (Singer)
- 7) Porte-bagage avant porte-phare, et dynamo sur fourche (Pitard).
- 8) Silhouette de la Follis avec roues de 600.
- 9) Papillon à une seule aile (Derche).
- 10) Arrière à 4 points, frein sous haubans (C.D.F.).
- 11) Porte-phare triangulé, détendeur de frein avant (Hurtu).
- 12) Porte-sacoques brasé, antivol extra-léger (!) (New-Lewis).
- 13) Tube de fourche dépassant sur potence à pince (Singer).
- 14) Manivelles prototypes, en dural, fixation par clavette-plateau 2 vis (Olinger).
- 15) Dérailleur de pédalier allége, freins arrière sous pédalier (Hurtu).
- 16) Patte genre Nivex, pignon de Cyclo 1 dent sur 2 (Singer).

Beautiful feats, beautiful machines in Colmar

- 1) Bag on the front wheel ("Ladies" Herse).
- 2) Perforated dural front derailleur (Herse).
- 3) Front derailleur with a pull and ramp (Barralumin).
- 4) The New-Lewis derailleur of the winner "Series".
- 5) Cylindrical battery, brazed on luggage rack, conical tubes (Hurtu).
- 6) Front derailleur (35 gr.) and lightened cranks (Singer)
- 7) Front luggage rack headlight holder, and dynamo on fork (Pitard).
- 8) Silhouette of the Follis with 600 wheels.
- 9) Single wing butterfly (Derche).
- 10) Rear with 4 points, brake under seatstays (C.D.F.).
- 11) Triangulated headlight holder, front brake detentioner (Hurtu).
- 12) Brazed luggage rack, anti-theft extra-light (!) (New-Lewis).
- 13) Fork tube protruding over clamp stem (Singer).
- 14) Prototype cranks, made of dural, fixed with 2 screws (Olinger).
- 15) Lightened front derailleur, rear brakes under crankset (Hurtu).
- 16) Nivex type dropout, Cyclo sprocket 1 tooth out of 2 (Singer).

[19460831 Le Cycle Vol 01 No 23 p006a La Pratique du Vélo p149](#)

Slightly better scan of the first drawing from "Pratiqu du VÉLO", just because of it's importance (invention of lowrider racks):

Comment les concurrents des concours cyclotechniques placent leurs sacoches : le plus bas possible, et à l'avant.

How the competitors of the cyclotechnical contests place their panniers: as low as possible, and at the front.

[19460831 Le Cycle Vol 01 No 23 p009](#)

Attaches soudées et colliers

Brazed-on attachments and collars

[19460914 Le Cycle Vol 01 No 24 p007](#)

Que pouvons nous faire pour améliorer nos machines?

What can we do to improve our machines?

[19460928 Le Cycle Vol 01 No 25 p011](#)

J'ai visité le Salon ...et j'ai vu des nouveautés incroyables!

I visited the Salon ...and I saw some incredible new products!

[19461012 Le Cycle Vol 02 No 01 p011 and p015 and p017](#)

(Drawings partly replaced by scans from "Pratique du VÉLO")

Et cette fois ce n'est pas un rêve!

LES NOUVEAUTÉS que j'ai vues au Salon

Le moyeu NIVEL qui ré-soud le problème de la suspension.

La suspension avant par fourche télescopique du SUSPENCICLE, et la suspension AR, analogue à celle de certaines motos.

La nouvelle manivelle TERROT emmanché sur axe cannelé.

Un des cadres HURTU en tubes à ovalisation progressive.

En haut : le DURIFREIN d'Olympia, qui travaille perpendiculairement à la jante

— Au-dessous : C. M. P. dont le mouvement latéral est guidé par une rampe.

Coupe d'un cadre MECA-MERCIER en métal léger à raccords mécaniques.

Le frein JEAN à tirage pur tiges rigides et ressort central, adopté par Lutétia.

Les nouveautés STRONGLIGHT : la boîte de pédalier à roulements annulaires et la cuvette inférieure de direction montée sur galets côniques.

M. GUYONNEAU présentait cette manivelle en métal léger forgé. Remarquez le renfort rappelant celui des bielles de moteurs rapides.

Le frein PYL en A.P.M. traité utilise le principe des cames, même pour la poignée.

Le dérailleur au pédalier HURET.

Une sacoche de vastes dimensions présentée sur B.S.A.

L'ensemble RADIOS avec éclairage à l'arrêt.

Le nouveau projecteur RADIOS à visière, et la fixation au garde-boue de SOUBITEZ.

And this time it's not a dream!

THE NOVELTIES I saw at the Salon

The NIVEL hub which re-welds the suspension problem.

The SUSPENCICLE's telescopic fork front suspension, and the rear suspension, similar to that of some motorbicycles.

The new TERROT crank fitted on a splined axle.

One of the HURTU frames made of progressive ovality tubes.

On top: the Olympia DURIFREIN, which works perpendicular to the rim.

- Underneath : C. M. P. whose lateral movement is guided by a ramp.

Section of a MECA-MERCIER light metal frame with mechanical lugs.

The JEAN brake with pure pull rigid rods and central spring, adopted by Lutétia.

The STRONGLIGHT novelties : the bottom bracket with annular bearings and the lower head set cup mounted with conical rollers.

M. GUYONNEAU presented this light forged metal crank. Note the reinforcement reminiscent of that of the connecting rods of high-speed engines.

The PYL brake in treated A.P.M. uses the cam principle, even for the lever.

The HURET front derailleur on the crankset.

A saddlebag of vast dimensions presented on B.S.A.

The RADIOS set with standing lights.

The new RADIOS headlamp with visor, and the SOUBITEZ fender attachment.

[19461030 Le Cycle Vol 02 No 02 p007](#)

Propos d'après Salon

Quelle est l'orientation de la construction cycliste actuelle?

Comments after Salon

What is the direction of current bicycle construction?

[19461030 Le Cycle Vol 02 No 02 p008 Le Cycle Version](#)

Vu au Salon

1) Le tandem C.D.F. exposé était celui qui triompha à la journée Velocio au Mont Ventoux. Remarquez les haubans à double fixation, et la poignée de guidon arrière, brasée sur le cadre.

- 2) Le dérailleur Chaluret, à détension automatique, commandée par rampe hélicoïdale.
- 3, 4, 5) Les productions de Simplex : le « touriste », le « course » et le dérailleur de pédalier. On voit le réglage de tension sur les deux premiers, et la simplicité du troisième.
- 6) Ce n'est pas une « rétrospective », mais la dernière sortie de la firme anglaise Sunbeam : direction B.S.A. et frein « Sport » admirons le cintre et le porte-lanterne.
- 7) Le dérailleur Nivex, avec sa patte spéciale ; ce modèle fonctionne par parallélogramme déformable, ce qui donne une sûreté de marche absolue.
- 8) Le raccord massif en alliage léger du tandem « dural » de Gnome et Rhône.
- 9) Dilecta a présenté ce cadre dame bien personnel : un gros tube « ovale à 6 pans », avec petit renfort en haut et en bas.
- 10) Encore un dérailleur, le fameux Chemineau, avec une bien jolie roulette à flasques ajourés. Notez le support en tôle emboutie, légère et rigide.
- 11) La nouvelle potence Hurtu, en alliage léger, est d'un dessin nouveau et d'une grande élégance.
- 12, 13) La suspension intégrale construite par l'O.F.A.A. Les fourches oscillent : l'avant, à la tête de fourche ; l'arrière à la boîte à billes. Les ressorts cylindriques à lames d'acier s'aplatissent sous les chocs. Notez les renforts de la fourche arrière, longeant le garde-boue
- 14) Luxor a créé des phares s'harmonisant avec le garde-boue Lefol : voici le « martelé »,
- 15) Un feu rouge type « torpille » de Radios.
- 16) Et voici le feu arrière Luxor se mariant avec le garde-boue «Le Paon ».
- 17) Au stand Vitus, une bicyclette construite par Magdeleine était équipée de ce frein, compromis entre le cantilever et le type course classique.
- 18) Hurtu a sorti son frein cantilever, à traction multipliée, et dont les basculeurs ne dépassent que très peu du cadre.
- 19) Chez Pitard, on pouvait admirer ce bel ensemble de sacoches pour le camping.

20) Et voici le dernier né des Lewis, le T. 46, dont le freinage est d'une puissance énorme grâce aux grands rapports de leviers. Notez que les branches supérieures s'écartent au freinage, ce qui permet un garde-boue assez large.

21) Le nouveau pédalier en alliage léger de Hurtu est monté avec les classiques clavettes.

Seen at the Salon

1) The C.D.F. tandem exhibited was the one who triumphed at the Velocio day at Mont Ventoux. Note the double-fixed seatstays, and the rear handlebar stem, brazed to the frame.

2) The Chaluret derailleur, with automatic release, operated by a spiral ramp.

3, 4, 5) Simplex's productions: the "tourist", the "race" and the front derailleur. You can see the tension adjustment on the first two, and the simplicity of the third.

6) This is not a "retrospective", but the last release of the English company Sunbeam: steerer BSA and "Sport" brake. Let's admire the handlebar and the lamp holder.

7) The Nivex derailleur, with its special bracket; this model operates by means of a deformable parallelogram, which gives absolute operating safety.

8) The massive light alloy connection of the "dural" tandem of Gnome and Rhône.

9) Dilecta presented this very personal lady frame: a large "oval 6-piece" tube, with small reinforcement at the top and bottom.

10) Another derailleur, the famous Chemineau, with a very nice wheel with flanges with cutouts. Note the support made of pressed sheet metal, light and rigid.

11) The new Hurtu stem, made of light alloy, is of a new design and very elegant.

12, 13) The integral suspension built by the O.F.A.A. The forks oscillate at the front, at the fork crown; the rear at the bottom bracket. Cylindrical springs with steel blades flatten under impact. Note the reinforcements of the rear fork, running along the fender.

- 14) Luxor a créé des phares s'harmonisant avec le garde-boue Lefol : voici le « martelé »,
15) Un feu rouge type « torpille » de Radios.
16) Et voici le feu arrière Luxor se mariant avec le garde-boue «Le Paon ».
16) The tourist road Huret with its bracket and its spring wire shift.
17) At the Vitus stand, a bicycle built by Magdeleine was equipped with this brake, a compromise between the canteliver and the classic race type.
18) Hurlu has launched his canteliver brake, with multiplied traction, and whose arms only slightly exceed the frame.
19) At Pitard's, you could admire this beautiful set of bags for camping.
20) And this is the last child of the Lewis, the T. 46, whose braking is of enormous power thanks to the large lever ratios. Note that the upper limbs move away when braking, which allows for a fairly wide fender.
21) The new Hurlu light alloy crankset is mounted with the classic cotter pins.

[19461030 Le Cycle Vol 02 No 02 p008 19470201 Le Cycliste 02 1947 p026 Le Cycliste version](#)

First reprints of Rebour drawings in "Le Cycliste" magazine !!

Au Salon 46

- 1) Le tandem C.D.F. exposé était celui qui triompha à la journée Velocio au Mont Ventoux. Remarquez les haubans à double fixation, et la potence de guidon arrière, brase sur le cadre.
2) Le frein Pyl en A.P.M. traité utilise le principe des cames.
3, 4, 5) Les nouveautés Stronglight : la boîte de pédalier à roulements annulaires et la cuvette inférieure de direction montée sur galets coniques. Le Simplex «touriste» et le dérailleur de pédalier. On voit le réglage de tension sur le premier, et la simplicité du troisième.
6) Ce n'est pas une «rétrospective», mais la dernière sortie de la firme anglaise Sunbeam : direction BSA et frein «Sport» Admirons le cintre et le porte-lanterne.

- 7) Le dérailleur Nivex, avec sa patte spéciale ; ce modèle fonctionne par parallélogramme déformable, ce qui donne une sûreté de marche absolue.
- 8) Le raccord massif en alliage léger du tandem «dural» de Gnome et Rhône.
- 9) Dilecta a présenté ce cadre dame bien personnel : un gros tube «ovale à 6 pans», avec petit renfort en haut et en bas.
- 10) Encore un dérailleur, le fameux Chemineau, avec une bien jolie roulette à flasques ajourés. Notez le support en tôle emboutie, légère et rigide.
- 11) La nouvelle potence Hurtu, en alliage léger, est d'un dessin nouveau et d'une grande élégance.
- 12, 13) La suspension intégrale construite par l'O.F.A.A. Les fourches oscillent l'avant, à la tête de fourche ; l'arrière à la boîte à billes. Les ressorts cylindriques à lames d'acier s'aplatissent sous les chocs. Notez les renforts de la fourche arrière, longeant le garde-boue.
- 16) Le route touriste Huret avec son support et sa bascule en corde à piano.
- 17) Au stand Vitus, une bicyclette construite par Magdeleine était équipée de ce frein, compromis entre le canteliver et le type course classique.
- 18) Hurtu a sorti son frein canteliver, à traction multipliée, et dont les basculeurs ne dépassent que très peu du cadre.
- 19) Chez Pitard, on pouvait admirer ce bel ensemble de sacoches pour le camping.
- 20) Et voici le dernier né des Lewis. le T. 46, dont le freinage est d'une puissance énorme grâce aux grands rapports de leviers. Notez que les branches supérieures s'écartent au freinage, ce qui permet un garde-boue assez large.
- 21) Le nouveau pédalier en alliage léger de Hurtu est monté avec les classiques clavettes.

At Salon 46

- 1) The C.D.F. tandem exhibited was the one who triumphed at the Velocio day at Mont Ventoux. Note the double-fixed seatstays, and the rear handlebar stem, brazed to the frame.

- 2) The Pyl brake in treated A.P.M. [Fe20Cr5Al] uses the cam principle.
- 3, 4, 5) The new Stronglight innovations: the bottom bracket with annular bearings and the lower steering cup mounted on conical rollers. The "tourist" Simplex and the front derailleur. We see the tension setting on the first one, and the simplicity of the third.
- 6) This is not a "retrospective", but the last release of the English company Sunbeam: steerer BSA and "Sport" brake Let's admire the handlebar and the lamp holder.
- 7) The Nivex derailleur, with its special bracket; this model operates by means of a deformable parallelogram, which gives absolute operating safety.
- 8) The massive light alloy connection of the "dural" tandem of Gnome and Rhône.
- 9) Dilecta presented this very personal lady frame: a large "oval 6-piece" tube, with small reinforcement at the top and bottom.
- 10) Another derailleur, the famous Chemineau, with a very nice wheel with flanges with cutouts. Note the support made of pressed sheet metal, light and rigid.
- 11) The new Hurtu stem, made of light alloy, is of a new design and very elegant.
- 12, 13) The integral suspension built by the O.F.A.A. The forks oscillate at the front, at the fork crown; the rear at the bottom bracket. Cylindrical springs with steel blades flatten under impact. Note the reinforcements of the rear fork, running along the fender.
- 16) The tourist road Huret with its bracket and its spring wire shift.
- 17) At the Vitus stand, a bicycle built by Magdeleine was equipped with this brake, a compromise between the canteliver and the classic race type.
- 18) Hurtu has launched his canteliver brake, with multiplied traction, and whose arms only slightly exceed the frame.
- 19) At Pitard's, you could admire this beautiful set of bags for camping.
- 20) And this is the last child of the Lewis, the T. 46, whose braking is of enormous power thanks to the large lever ratios. Note that the upper limbs move away when braking, which allows for a fairly wide fender.
- 21) The new Hurtu light alloy crankset is mounted with the classic cotter pins.

Visites chez nos fabricants

Les dérailleurs J.I.C.

Parmi tous les moyens connus pour transformer un mouvement de traction en mouvement latéral, le système par parallélogramme déformable est un des plus sûrs. Aussi, c'est d'après ce principe qu'ont été réalisés les nouveaux dérailleurs J. I. C. Grâce au parallélogramme déformable, outre le fonctionnement toujours parfait, même par boue ou neige, le parallélisme des flasques et des molettes est rigoureux. En plus de ces avantages, les créations J. I. C. offrent plusieurs particularités intéressantes. Les pièces principales sont fondues en alliage léger, et d'une grande rigidité. La boulonnerie est soigneusement cadmiée, ainsi que colliers, flasques, support « Course », ou bras du modèle « Tourisme ».

Examinons le modèle « Course » :

La fixation se fait par une vis, à l'arrière du papillon.

Le ressort de tension est facilement réglable, grâce à une rondelle crantée dans laquelle l'extrémité du ressort vient s'accrocher.

Le câble, travaillant sur une rampe, est fixée par une simple vis. Le ressort de rappel est à boudin Il n'est pas besoin de dériver la chaîne pour la placer sur la molette, ni de dévisser quoi que ce soit. La chaîne passe, en effet, entre les deux côtés d'un flasque en U, très long, qui guide celle-ci sur une bonne longueur.

Le réglage se fait par une vis formant butée, bloquée par un écrou.

L'écart de denture possible est de huit dents.

Le même appareil convient pour trois ou quatre vitesses. Le modèle de tourisme, du type à double enroulement, est réalisé suivant des données semblables. Il peut se monter, soit par collier, soit sur patte spéciale, soit sur un support brasé.

Voici deux appareils bien réalisés, d'un mouvement très robuste, faciles à monter et régler.

Visits to our manufacturers

J.I.C. derailleurs.

Among all the known means of transforming a traction movement into a lateral movement, the deformable parallelogram system is one of the safest. The new J.I.C. derailleurs have been designed according to this principle. Thanks to the deformable parallelogram, in addition to the fact that the derailleur always works perfectly, even in mud or snow, the parallelism of the flanges and the knurls is rigorous. In addition to these advantages, the J. I. C. designs offer several interesting features.

The main parts are cast in light alloy, with high rigidity. The nuts and bolts are carefully cadmium-plated, as are the collars, flanges, "Race" bracket, or arms of the "Tourism" model.

Let's take a look at the "Racing" model:

The fixing is done by a screw, at the back of the butterfly.

The tension spring is easily adjustable, thanks to a toothed washer in which the end of the spring hooks into.

The cable, working on a ramp, is fixed by a simple screw. The return spring is a coil spring. There is no need to divert the chain to place it on the control wheel, nor to unscrew anything. The chain runs between the two sides of a very long U-shaped flange, which guides the chain over a good length.

The adjustment is made by a stop screw, blocked by a nut.

The possible tooth spacing is eight teeth.

The same unit is suitable for three or four gears. The touring model, of the double-winding type, is made according to similar data. It can be mounted either by means of a collar, on a special bracket or on a brazed-on bracket.

Here are two well-made devices, with a very robust movement, easy to mount and adjust.

[19461030 Le Cycle Vol 02 No 02 p013](#)

Just for comparison: (Drawing added by scan from "Pratique du VÉLO")

[DEUX BELLES NOUVEAUTÉS... Au dérailleur R.A.S. est venu s'adjoindre le moyeu à broche R.A.S.](#)

Nous assistions. il y a un peu plus de deux ans, à la naissance du dérailleur R.A.S. La période était difficile, et mettre au point une fabrication nouvelle était alors pratiquement impossible.

Mais l'appareil présentait un indiscutable intérêt. Son balladeur spécial par ressort à lames, son tirage central, son petit pignon remplaçant avantageusement l'étrier ou la fourchette conduisant la chaîne d'un pignon sur l'autre. ledit pignon ayant par surcroît l'énorme avantage de suivre toute; les oscillations de la chaîne ; tout cela méritait un bel avenir.

M. Ras et ses amis ne découragèrent pas, et, au contraire, dans l'attente des jours meilleurs, ils s'ingénierent à perfectionner leur système, à l'affiner, à l'alléger.

Et vo i enfin le R.A.S. lancé sur le marché. Il est fabriqué en série, il a conquis droit de cité après avoir satisfait aux diverses formalités administratives nécessaires.

Nous l'avons revu avec beaucoup de plaisir. Sa présentation, son fonctionnement parfait, l'originalité de sa conception en font le dérailleur qu'adopteront nombre de sportifs et de touristes désireux de moderniser leurs machines.

Enfin un moyeu à broche !

Mais M. Ras ne s'en est pas tenu à cet unique enfant ! Fervent pratiquant, depuis longtemps, il estimait parfaitement anormal d'avoir à s'enduire les mains de cambouis pour démonter et sortir sa roue AR en cas de crevaison.

Il rêvait donc de sortir un moyeu à broche éliminant ces divers inconvénients sans. pour cela, présenter ceux du moyeu à broche d'autrefois, énorme et pesant.

Il s'attela à la tâche et, il y a quelques mois, put présenter son oeuvre. Il ne se contenta pas d'essais superficiels et voulut savoir ce que son moyeu « avait dans le ventre ». Il obtint donc de l'artisan réputé René Herse que celui-ci équipât certaines des machines concurrentes de notre Critérium Cyclotechnique du moyeu à broche R.A.S. Or, l'expérience fut infiniment probante, puisqu'aucune pénalisation ne fut infligée sou; ce l'apport aux bicyclettes ou tandems ainsi montés.

Le moyeu à broche R.A.S. est d'une simplicité absolue. Deux parties latérales en métal léger sont fixées au cadre. Le corps du moyeu, égale-

ment en métal léger, s'enclenche sur ces deux parties. et la broche proprement dite, terminée par un « papillon » du type classique, bloque l'ensemble. La roue doit-elle être démontée ? Dévissez votre broche et faites venir votre roue sans vous salir les mains et sans perdre une seconde de trop !

Ajoutons que le corps de moyeu est monté sur roulements annulaires et que l'ensemble ne comporte aucun point fragile. Enfin, le moyeu R.A.S. donne la possibilité d'utiliser dans des conditions infiniment pratiques le détendeur de chaîne évitant le « tirage » sur les petites multiplications.

C'est, là encore, une très belle nouveauté, dont il faut espérer la prompte sortie dans le domaine commercial.

Le dérailleur et le moyeu à broche R.A.S. sont exposés, chez René Herse, 213, rue de Courcelles, Paris, qui a aménagé chez lui un petit Salon personnel. Pour plus ample démonstration, s'adresser à la société R.A.S., 104. rue du Président-Wilson, à Levallois.

La version moderne du moyeu à broche

Voici un schéma du moyeu à broche R.A.S.. dont nous avons déjà eu l'occasion de parler.

TWO BEAUTIFUL NEW PRODUCTS... The R.A.S. derailleur has been joined by the R.A.S. spindle hub.

A little more than two years ago, we witnessed the birth of the R.A.S. derailleur. It was a difficult period, and it was practically impossible to develop a new production at that time.

But the device was of unquestionable interest. Its special balancer by leaf spring, its central pull, its small pulley replacing advantageously the caliper or the fork leading the chain from one sprocket to the other. The said pulley having moreover the enormous advantage to follow all the oscillations of the chain; all that deserved a beautiful future.

Mr. Ras and his friends did not discourage, and, on the contrary, while waiting for better days, they made an effort to perfect their system, to refine it, to lighten it.

And at last, the R.A.S. was launched on the market. It is manufactured in series, it conquered the right of city after having satisfied the various necessary administrative formalities.

We have reviewed it with great pleasure. Its presentation, its perfect functioning, the originality of its design make it the derailleur that many sportsmen and tourists who want to modernise their machines will adopt.

At last a spindle hub!

But Mr. Ras did not limit himself to this unique child! A fervent practitioner for a long time, he considered it perfectly abnormal to have to rub his hands with sludge in order to dismantle and take out his rear wheel in case of a puncture.

He therefore dreamed of getting a spindle hub that would eliminate these various inconveniences without having to use the huge and heavy spindle hub of yesteryear.

He got down to work and, a few months ago, he was able to present his work. He was not satisfied with superficial tests and wanted to know what his hub "had in its stomach". So he got the renowned craftsman René Herse to equip some of the competing machines of our Critérium Cyclotechnique with the R.A.S. spindle hub. The experience was infinitely conclusive, since no penalties were imposed on the bicycles or tandems assembled in this way.

The R.A.S. spindle hub is absolutely simple. Two light metal side parts are attached to the frame. The body of the hub, also made of light metal, locks onto these two parts and the spindle itself, ending with a classic "butterfly", locks the whole assembly. Does the wheel have to be disassembled? Unscrew your spindle and bring your wheel in without getting your hands dirty and without wasting a second too long!

Let's add that the hub body is mounted on annular bearings and that the assembly has no fragile points. Finally, the R.A.S. hub makes it possible to use the chain tensioner in infinitely practical conditions, avoiding "pulling" on small gears.

Here again, this is a very nice new product, which we hope will be soon available in the commercial field.

The R.A.S. derailleur and spindle hub are on display at René Herse, 213, rue de Courcelles, Paris, who has set up a small personal exhibition at

his home. For further demonstrations, please contact the company R.A.S., 104 rue du Président-Wilson, Levallois.

The modern version of the spindle hub

Here is a diagram of the R.A.S. spindle hub which we have already had the opportunity to talk about.

[19461116 Le Cycle Vol 02 No 03 p005](#)

Moteurs auxiliaires Les jambes de Coppi à la portée de tous avec le "Cyclorex"

Auxiliary motors Coppi's legs are within everyone's reach with the "Cyclorex".

[19461130 Le Cycle Vol 02 No 04 p005](#)

La nuit du Cyclotourisme

The Night of Cyclotourism

[19461130 Le Cycle Vol 02 No 04 p013](#)

Vu au Salon de MILAN

- 1) Le RAPID est commandé par simple mouvement de rétropédalage — 1/4 quart de tour en arrière et la vitesse est passée. Ce système peut comporter 4 multiplications.
- 2) Le dérailleur A.P.I.-SPORT, visible au stand A.C.I., ne comporte ni câble, ni tringle de commande. Un coup de talon sur la manette M et le changement de multiplication s'effectue.
- 3) Une pompe puissante, la FERRARIO. On fait basculer la selle. Le tube-pédalier fait office de corps de pompe et un long raccord permet le gonflage.

- 4) Le changement de vitesses suisse MUTA-PEU, à 3 vitesses, au pédalier, monté sur un vélo de ville CIMATTI.
- 5) Le raccord de pompe ANITA, à membrane élastique, est un des plus pratiques parmi les « raccords rapides ». Il peut faire corps avec la pompe.
- 6) La nouvelle manivelle F-B, à emmanchement par cannelures côni-ques et l'axe de pédalier sur lequel elle s'adapte. On remarqueras en pas-sant, les cages à billes du pédalier.
- 7) Pourquoi Coppi n'a-t-il pas été Champion du Monde ? Parce qu'il n'em-ployait pas les jantes en duralumin BARUZZO ! Et la firme explique que le boyau arrière du championissimo n'aurait pas « tourné » s'il avait été monté sur jante Baruzzo, dont le nouveau profit garantit l'adhérence du pneu, même sans colle ou ruban
- 8) Le « galet auto-centreur » LAMPO, des Etablissements BOERIS, de Tu-rin, assure le blocage et le centrage rigoureux des roues.
- 9) Une boîte de pédalier ALBERTAZZ II finement ouvragée. Raccords et tête de fourche sont également en dentelle I
- 10) Cette pédale, présentée sur une bicyclette CIMATTI, aurait pour avantage de supprimer le fameux point mort.
Elle rappelle la bielle Chandèze que l'on vit il y a une quinzaine d'années à Paris et n'y obtint qu'un succès de curiosité.

Seen at the MILAN Fair

- 1) The RAPID is operated by a simple back-peddalling movement - 1/4 quarter turn backwards and the gear is changed. This system can have 4 multiplications.
- 2) The A.P.I.-SPORT derailleur, visible at the A.C.I. stand, has neither ca-ble nor operating rod. One heel stroke on the M lever and the gear change is carried out.
- 3) A powerful pump, the FERRARIO. The saddle is tilted. The seat tube acts as the pump body and a long connector is used for inflation.
- 4) The Swiss MUTA-PED 3-speed gear change on the bottom bracket, mounted on a CIMATTI city bicycle.
- 5) The ANITA pump connector, with elastic membrane, is one of the most practical among the "quick connectors". It can be integrated with the pump.

6) The new F-B crankset, with conical grooves and the bottom bracket axle on which it fits. In passing, you will notice the ball cages of the bottom bracket.

7) Why wasn't Coppi World Champion? Because he didn't use BARUZZO duralumin rims! And the company explains that the rear casing of the championissimo would not have "turned" if it had been mounted on Baruzzo rims, whose new profile guarantees the tyre's grip, even without glue or tape.

8) The LAMPO "self-centring roller", from Etablissements BOERIS, Turin, ensures that the wheels are blocked and rigorously centred.

9) A finely worked ALBERTAZZ II bottom bracket shell. Lugs and fork head are also made with lacing!

10) This pedal, presented on a CIMATTI bicycle, would have the advantage of removing the famous neutral point.

It is reminiscent of the Chandèze connecting rod that we saw about fifteen years ago in Paris and was only a success of curiosity.

[19461130 Le Cycle Vol 02 No 04 p017](#)

[Au Salon de MILAN](#)

11) Toujours le problème du bras de levier ! Le système MONTALBETTI rappelle le « Grimpeur Solida » d'il y a 15 ou 16 ans, né à Saint-Etienne.

12) Le moyeu-dynamo ERLOTTI est parfaitement équilibré, au centre, contrairement à un modèle anglais placé sur l'un des côtés du moyeu.

13) Le dérailleur SUPERCAMBIO est un compromis entre le type CAMPAGNOLO, dont il est inspiré, quant à la commande, et les plus connus des modèles français. Mais le fonctionnement est assuré par une petite came, ce qui n'est pas courant.

14) Une poignée de frein, visible chez OLYMPIA, fait travailler le câble dans les conditions les meilleures.

15) La suspension du cadre-châssis RECLA, déjà présenté par « Le Cycle ». Des tendeurs assurent le maintien de la rigidité nécessaire.

16) Une nouvelle pédale, de forme élégante, à blocs caoutchouc, en métal fondu coulé, visible chez GNUTTI.

- 17) Une des multiples suspensions AR prévues pour les bicyclettes munies d'un moteur auxiliaire.
- 16) Giuseppe OLMO a présenté ce guidon sur lequel se trouvent réunis: poignées de freins, avertisseur (invisible et commandé par la poignée gauche), compteur, montre, rétroviseur, éclairage de bord et projecteur avant ! Ensemble susceptible d'être très allégé par réalisation duralumin.
- 19) Le frein FAIBRA, type « B.R.A. », son fonctionnement et l'ingénieuse combinaison qui le marie à un anti-vol efficace.
- 20) Ce type de frein hydraulique, présenté par les Etablissements ERLOTTI, est commandé par des poignées tournantes. Le liquide employé est l'huile. Les canalisations sont en laiton.
- 21) Le pédalier sans clavettes MONDIAL, vu en coupe, est très séduisant.

At the MILAN Fair

- 11) Always the problem of the lever arm! The MONTALBETTI system is reminiscent of the "Grimpeur Solida" from 15 or 16 years ago, originally from Saint-Etienne.
- 12) The ERLOTTI hub-dynamo is perfectly balanced, in the centre, unlike an English model placed on one side of the hub.
- 13) The SUPERCAMBIO derailleur is a compromise between the CAMPAGNOLO type, from which it is inspired, as far as the commands are concerned, and the best known French models. But the operation is ensured by a small cam, which is not common.
- 14) A brake lever, visible at OLYMPIA, makes the cable work in the best conditions.
- 15) The frame-chassis suspension RECLA, already presented by "Le Cycle". Tensioners ensure that the necessary rigidity is maintained.
- 16) A new pedal, elegantly shaped, with rubber blocks, in cast molten metal, visible at GNUTTI.
- 17) One of the many rear suspensions for bicycles with an auxiliary motor.
- 16) Giuseppe OLMO has presented this handlebar on which are assembled: brake levers, horn (invisible and controlled by the left handlebar), speedometer, watch, rear view mirror, on-board lighting and front headlamp! This set can be very lightened by duralumin construction.

19) The FAIBRA brake, type " B.R.A. ", its operation and the ingenious combination that combines it with an anti-theft device.

20) This type of hydraulic brake, presented by Etablissements ERLOTTI, is controlled by revolving handles. The fluid used is oil. The pipes are made of brass.

21) The MONDIAL crankset, seen in cross-section, is very attractive.

[19461214 Le Cycle Vol 02 No 05 p008 19470301 Le Cycliste 03 1947 p045](#)

Vu a la Nuit du Cyclotourisme

1. - Un porte-bagages de DUCHERON, d'un seul fil de dural, sans soudures.

2. - Un nouveau dérailleur de pédalier, commandé par câble, créé par FLETCHER.

3 et 4. - Les deux dérailleurs de BON, «course» et «cyclo-tourisme», commandés par un seul câble.

5. - Le capotage de la manette METIVIER-LAURENT.

6.- SINGER a synchronisé ses deux freins par une manette à poulie.

7.- Depuis longtemps, le pédalier HERSE, sur roulement Timken, a fait ses preuves.

8.- Le porte-bagages avant de GENTY-JOLY et son porte-phare incorporé.

9.- Voici comment les câbles intérieurs se changent facilement chez METIVIER-LAURENT, grâce à ce demi-tube fixé en gouttière.

10.- Le frein HERSE, diminué, se fixe sous la triple fourche arrière du cadre mixte.

11.- HERSE a créé ce support de phare avec axe creux, dans lequel le câble passe.

12.- Voici le nouveau frein de BARRA, tiré, comme toujours, par des rayons.

13.- Les boîtes à billes de SINGER sont excentrées, les tubes étant surbaissés en vue d'augmenter la rigidité.

14.- Le dérailleur de pédalier de DARDENNE est allégé par des perçages.

15.- DERCHE a étudié ce dérailleur de pédalier à tirette ; le mouvement est commandé par une rampe.

16.- PITARD a créé ce dérailleur ultra-léger en fil rond et tube d'acier.

- 17.- Ce nouveau frein cantilever est dû à FLETCHER ; remarquez. l'accrochage du câble de commande.
- 18.- FLETCHER présentait également cette nouvelle potence Huret, de section ovale, avec serrage inférieur.
- 19.- Le bloc-selle en acier de SINGER ne pèse que 80 grammes ; il fut éprouvé à Colmar, au «Duralumin».
- 20.- Voici comment le tube supérieur du cadre mixte de GENTY-JOLY se transformait en 2 petits tubés près du tube de selle.
- 21.- Le détenteur de frein instantané de HERSE en position de démontage.
- 22.- DERCHE présentait ce nouveau frein à serrage parallèle ; la course des patins est guidée par deux tirants en corde à piano fixés sur le garde-boue. Notez l'accrochage central du câble.
- 23 et 24. - Deux détails du cadre en acier inoxydable de HERSE, soudé à l'autogène ; le serrage de selle et la tête de fourche.

Seen at the Night of Cyclotourism

1. - A DUCHERON luggage rack, made of a single dural wire, without welds.
2. - A new cable-controlled front derailleur created by FLETCHER.
- 3 and 4. - BON's two derailleurs, "racing" and "cyclo-tourism", controlled by a single cable.
5. - The cover of the METIVIER-LAURENT lever.
- 6 - SINGER synchronized its two brakes with a pulley lever.
- 7 - The HERSE crankset, on Timken bearings, has long proven its worth.
- 8 - GENTY-JOLY's front luggage rack and its built-in headlight carrier.
- 9 - Here is how the internal cables can be easily changed at METIVIER-LAURENT, thanks to this half tube fixed in a channel.
- 10 - The HERSE brake, with its reduced size, is fixed under the triple rear fork of the mixte frame.
- 11 - HERSE has created this headlight holder with a hollow shaft, through which the cable passes.
- 12 - Here is the new BARRA brake, pulled, as always, by spokes.
- 13 - SINGER bottom brackets are eccentric, the tubes are lowered to increase rigidity.
- 14 - The DARDENNE front derailleur is lightened by drilling.

- 15 - DERCHE has designed this pull-down front derailleur; the movement is controlled by a ramp.
- 16 - PITARD has created this ultra-light derailleur made of round wire and steel tube.
- 17 - This new cantilever brake is made by FLETCHER; note the attachment of the operating cable.
- 18 - FLETCHER also presented this new Huret stem, with oval cross-section and lower clamping.
- 19 - The SINGER steel saddle assembly weighs only 80 grams; it was tested in Colmar, at the "Duralumin".
- 20 - Here is how the top tube of the GENTY-JOLY mixte frame turned into 2 small tubes near the seat tube.
- 21 - The HERSE instantaneous brake detensioner in the disassembly position.
- 22 - DERCHE presented this new parallel brake; the pads' travel is guided by two spring wire ties fixed on the fender. Note the central hanging of the cable.
- 23 and 24 - Two details of the HERSE rustproof steel frame, autogeneously welded; the saddle clamp and the fork crown.

[19461214 Le Cycle Vol 02 No 05 p011](#)

des paquets à portercomment?

SANS vouloir transformer une bicyclette en voiture de livraison, il est souvent nécessaire de transporter des paquets, gros ou petits, légers ou relativement lourds, et cela sur l'engin qui paraît le moins apte à, un tel travail, par son apparente fragilité et instabilité. Et pourtant, que ne peut-on porter sur un vélo ?

Dans les quatre années d'occupation et encore dans les suivantes, le manque d'essence ou de droit de circuler en voiture a fait découvrir la bicyclette à bon nombre de gens qui ignoraient tout d'elle avant ; et ces cyclistes d'occasion se sont aperçus que le vélo est un engin pratique, avant d'être le meilleur instrument de sport.

Pratique par son faible poids, sa maniabilité, son encombrement réduit, son prix malgré tout accessible.

Mais il ne suffisait pas que l'on puisse se déplacer rapidement, et sans grande fatigue ; il fallait encore, imitant les « roule-toujours », pouvoir transporter des paquets, quels qu'ils soient d'un autre côté, les vélos-taxis prouvaient que le poids peut être vaincu par une paire de cuisses solides.

Et alors, les porte-bagages connurent une vogue nouvelle. Puis, il y eut les courses au ravitaillement, et les routes furent sillonnées de cyclistes bien reconnaissables, avec leurs vieux clones pouvant être abandonnés sans grands regrets, en cas d'arrêt par les gendarmes français ou allemands, et les agents du ravitaillement.

Sur l'avant, le porte-bagages « porteur » et la valise de fibre pleine, à l'aller, de chaussures, tissus, tabliers, tabac... et, au retour, de beurre, oeufs, lard et huile,

Et le porte-bagages « porteur » devint introuvable !

Tous ceux qui avaient une bicyclette s'y sont mis, moi aussi, en solo ou « tandem » et le vieux cycliste que je suis a découvert un nouveau genre de vélo, chargé de 20 à 30 kilos, mais pouvant encore faire ses 130 à 200 kilomètres dans l'après-midi, dans les mauvais chemins, moins fréquentés par les « touristes » que les « nationales », grâce à un petit développement « mouliné » sans arrêt.

Il y eut aussi l'hiver 1944-45 et, son manque de combustibles. Nous partions en pleine nuit, par crainte des « mauvaises rencontres », un ami et moi, et, après une bonne vingtaine de kilomètres, nous arrivions là où nous savions trouver du bois.

Sur le porte-bagage avant, 40 kilos dans un sac. Sur la petite remorque, genre « Chinette », 50 à 60 kilos, et en route ! Tant que la route était plate, ou en légère descente, cela allait bien, mais en côte le 46-19 en fixe était un peu grand. Pourtant, toute la famille fût chauffée ainsi, grâce au vélo.

LE PORTE-BAGAGES

Après ce préambule un peu long, mais où j'ai voulu rappeler qu'un vélo peut transporter de grands poids sans dommage, ni pour le cycle, ni pour le cycliste, je voudrais chercher quel est l'endroit le plus pratique pour fixer nos paquets ?

Le porte-bagages arrière fut le premier créé et tout le monde s'en trouva enchanté. Pourtant, qu'il peut nous sembler affreux, cet assemblage de

fer plat assemblé par des rivets, et fixé au cadre par des colliers qui passaient leur temps à glisser le long des haubans. Puis, il s'allégea, fut en tôle emboutie, puis en dural, enfin en tubes soudés, et fixé solidement aux pattes arrières. Les vis prises sur le garde-boue l'empêchent simplement de tourner en avant ou en arrière, il donne maintenant toute satisfaction pour le transport de paquets légers, peu encombrants, comme l'imperméable ou le blouson, la serviette ou la musette, le boyau de rechange. Pourtant cet accessoire, en tant que porte-bagages, présente deux graves défauts.

Si on fixe dessus un paquet lourd (et j'ai fait de fréquentes expériences) :

1. La roue arrière, trop chargée par le poids du pilote et du colis, fatigue anormalement : les rayons cassés et les crevaisons se multiplient ;
2. Ce poids, situé au-dessus de la roue, est trop haut et déséquilibre fortement la machine jusqu'à rendre impossible l'abandon d'une poignée. On en est arrivé, tant pour le tourisme que pour la circulation quotidienne, à la ville ou à la campagne, à fixer, do part et d'autre de ce porte-bagages, deux sacoches ; dans celles-ci les paquets prennent facilement place et, grâce à leur position surbaissée, le deuxième inconvénient est supprimé. Mais il reste le premier !!!

COMMENT CHARGER

Lorsque l'on cherche la solution d'un problème, il est bon de s'en rapporter à ceux qui l'ont résolu depuis longtemps, par nécessité vitale, sans recherches techniques, mais par simple bon sens, Regardons les vélos des bouchers ou des porteurs de journaux ! Le poids sur la roue avant, devant le guidon.

Deux avantages :

1. La roue avant, peu chargée par le poids du cycliste, peut supporter ce travail nouveau sans dommage ;
2. En route normale l'équilibre n'est pas compromis car si le poids est bien attaché, il foit, en somme, partie du guidon et ne cause aucune réaction dangereuse.

La seule difficulté est au départ et dans les forts ralentissements ou manœuvres pour les virages courts. Donc, le poids à l'avant, mais ce porte-bagages n'est pas encore l'idéal !

Alors, on a placé à l'avant un « porte-sacoches » arrière. De chaque côté, une sacoches, et voilà le problème résolu !

Non, pas encore. Car est-il bien logique d'être obligé de traîner toujours ces sacoches, flasques et inesthétiques, lorsqu'elles sont vides, dans l'espoir ou la crainte d'avoir à porter un paquet ?

Je crois que la solution a été effleurée par quelques constructeurs. lors du Grand Prix Duralumin à Colmar. Dans un prochain article, nous examinerons les modèles actuels et nous chercherons ce qui peut être réalisé.

Nous en profiterons pour dire quelques mots des remorques, si peu répandues, et pourtant si pratiques pour le soulagement qu'elles apportent au vélo. en se chargeant du poids à transporter ne demandant en échange, qu'un faible effort supplémentaire sur le plat (en côte, c'est une autre histoire !)

Emplacement classique de la charge sur le porte-bagages arrière : la plus mauvaise solution ; le poids, trop haut, surcharge la roue arrière, fatigue celle-ci et déséquilibre la machine.

Il y a progrès : le poids se rapproche du centre de gravité et le déséquilibre est à peu près supprimé, mais la surcharge de la roue arrière subsiste.

Sur le porte-bagages avant, c'est encore mieux : la roue directrice, faiblement chargée par le pilote, peut supporter le poids et le déséquilibre est pratiquement supprimé en marche normale.

Enfin, si la charge, répartie également de chaque côté de la roue avant et solidement fixée, arrive ainsi au niveau du centre de gravité, et même plus bas encore, la meilleure solution est trouvée.

packages to be carriedhow?

WITHOUT wanting to transform a bicycle into a delivery car, it is often necessary to transport large or small, light or relatively heavy packages on the machine that seems the least suitable for such a job due to its apparent fragility and instability. And yet, what can't be carried on a bicycle?

In the four years of occupation and even in the following ones, the lack of petrol or the right to use a car has introduced the bicycle to many people who had never heard of it before; and these second-hand cyclists have realised that the bicycle is a practical device, before being the best instrument for sport.

Practical because of its low weight, its manoeuvrability, its small size and its affordable price.

But it wasn't enough to be able to move quickly and without much fatigue; it was also necessary to be able to transport packages, whatever they were on the other side, imitating the "roll-always". Taxi bicycles proved that weight can be overcome by a pair of strong thighs.

And then luggage racks became a new fashion. Then there were the supply races, and the roads were criss-crossed with recognizable cyclists, with their old clones that could be abandoned without great regret, in case of a stop by the French or German gendarmes and the supply officers.

On the front, the "porter" luggage rack and the suitcase full of fibre, on the outward journey, of shoes, fabrics, aprons, tobacco... and, on the return journey, of butter, eggs, bacon and oil,

And the "porter" luggage rack became impossible to find!

All those who had a bicycle also started to ride it, me too, in solo or "tandem" and the old cyclist that I am discovered a new kind of bicycle, loaded with 20 to 30 kilos, but still able to do its 130 to 200 kilometres in the afternoon, on bad roads, less frequented by "tourists" than "nationals", thanks to a small development that was constantly being "moulded".

There was also the winter of 1944-45 and its lack of fuel. We would leave in the middle of the night, for fear of "bad encounters", a friend and I, and, after a good twenty kilometres, we arrived where we knew we could find wood.

On the front luggage rack, 40 kilos in a bag. On the small trailer, like "Chinette", 50 to 60 kilos, and off we went! As long as the road was flat, or slightly downhill, it was fine, but uphill the 46-19 fixed was a bit big. However, the whole family was warmed up that way, thanks to the bicycle.

THE LUGGAGE RACK

After this preamble, which is a bit long, but where I wanted to remind that a bicycle can carry a lot of weight without any damage, neither for the bicycle nor for the cyclist, I would like to find the most practical place to fix our packages?

The rear luggage rack was the first one created and everyone was delighted with it. However, it may seem awful to us, this flat iron assembly assembled with rivets, and fixed to the frame with clamps that spent their

time sliding along the seatstays. Then it was made lighter, was made of pressed sheet metal, then of dural, and finally of brazed tubes, and fixed solidly to the back dropouts. The screws on the fender simply prevent it from turning forwards or backwards, it now gives full satisfaction when transporting light, unobtrusive packages such as mackintosh or jacket, towel or briefcase, spare tubular. However, this accessory, as a luggage carrier, has two serious flaws.

If you fix a heavy package on it (and I have made frequent experiments) :

1. The rear wheel, overloaded by the weight of the rider and the package, tires abnormally: broken spokes and punctures multiply ;
2. This weight, located above the wheel, is too high and unbalances the machine strongly, to the point of making it impossible to release one handle.

We have come to the point, both for tourism and for daily traffic, in the city or in the country, where two panniers have to be fixed on either side of the luggage rack; in these the packages are easily placed and, thanks to their lowered position, the second inconvenience is eliminated. But the first one remains !!

HOW TO LOAD

When looking for a solution to a problem, it is good to refer to those who have solved it for a long time, out of vital necessity, without technical research, but out of simple common sense. Let's take a look at the bicycles of butchers or newspaper porters! The weight on the front wheel, in front of the handlebars.

Two advantages :

1. The front wheel, which is lightly loaded by the cyclist's weight, can support this new work without damage ;
2. On normal roads the balance is not compromised because if the weight is well attached, it is, in short, part of the handlebars and does not cause any dangerous reactions.

The only difficulty is at the start and in strong decelerations or manoeuvres for short turns. So, the weight at the front, but this rack is not yet ideal!

So we placed a rear " pannier rack " at the front. On each side, a bag, and that's the problem solved!

No, not yet. Because is it logical to always have to carry these flabby and unsightly bags around when they are empty, in the hope or fear of having to carry a package?

I believe that the solution has been touched upon by some constructors during the Grand Prix Duralumin in Colmar. In a forthcoming article we will look at current models and see what can be achieved.

We'll also take the opportunity to say a few words about trailers, which are so rare, yet so practical in terms of the relief they bring to the bicycle. by taking on the weight to be transported requiring only a small additional effort on the flat. Hill climbing is another story!

Classical location of the load on the rear luggage rack: the worst solution; the weight, too high, overloads the rear wheel, tires it and unbalances the machine.

There is progress: the weight is closer to the centre of gravity and the imbalance is more or less eliminated, but the overload on the rear wheel remains.

On the front luggage rack, it's even better: the front wheel, which is lightly loaded by the rider, can support the weight and the imbalance is virtually eliminated in normal operation.

Finally, if the load, evenly distributed on each side of the front wheel and securely fixed, reaches the centre of gravity, and even lower, the best solution is found.

[19461228 Le Cycle Vol 02 No 06 p008](#)

Une bicyclette à traction AV. nous vient de Grenoble

LA Société Merlin-Gerin Debuit, de Grenoble, vient de sortir une bicyclette à traction avant très originale. C'est le directeur de cette firme, M. Debuit, qui, parmi quelque 60 inventions, a présenté la dernière : cette originale machine, aux solutions nouvelles et d'avant-garde. Les pédales entraînent directement le moyeu avant, dans lequel se trouvent le changement de vitesse. Le multiplicateur donnant les développements normaux, et le dispositif de liaison dudit moyeu, lequel pivote pour assurer la direction, et l'entraînement commandé par le pédalier. En effet, si l'effort des manivelles s'effectuait directement sur la roue directrice, cel-

le-ci se trouverait entraînée latéralement à chaque poussée, ce qui rendrait la direction pénible, peu sûre, et partant, dangereuse. Sur la bicyclette M.G.D. ce défaut est écarté. De plus, une originale suspension arrière et une confortable selle à dossier assurent un grand confort permettant, dit-on, de descendre un escalier

Cette machine, ,grâce à l'emploi des alliages légers, ne dépasserait pas 8 kgs. Ajoutons que l'entr'axe des roues est réduit de 20 cms. Comme on peut s'en rendre compte sur le croquis ci-joint, le pilote à une position semi-allongée permettant de poser facilement les pieds à terre.

Est-ce un acheminement vers la suppression de notre vieille chaîne ?

Le constructeur lyonnais F. FOLLIS vient de mettre au point la fabrication de ce frein, dont on comprendra aisément le fonctionnement et dont nous avons été à même de constater l'extraordinaire efficacité.

Ce système de démontage et de blocage rapide de la roue AR. était présenté au Salon de Milan, et nous avons indiqué, à l'époque, que la patte AR. constituait boîtier à billes.

Un tel dispositif rappelle aux vieux du métier le montage original de la bicyclette « Intégral ». Le voici au cours de l'opération de blocage.

A front-wheel-drive bicycle from Grenoble

The Merlin-Gerin-Debuit company, from Grenoble, has just released a very original front-wheel drive bicycle. It is the director of this firm, Mr. Debuit, who, among some 60 inventions, presented the latest one: this original machine, with new and avant-garde solutions. The pedals directly drive the front hub, where the change of gears is located. The gearbox giving the normal developments, and the device linking the said hub, which pivots for steering, and the transmission operated by the crankset. In fact, if the effort of the cranks were to be applied directly to the front wheel, the steering wheel would be driven sideways with each push, making steering difficult, unsafe and therefore dangerous. On the M.G.D. bicycle this defect is eliminated. In addition, an original rear suspension and a comfortable seat with backrest ensure a great comfort allowing, it is said, to ride down a staircase.

This machine, thanks to the use of light alloys, would not exceed 8 kg. Let's add that the wheel centre distance is reduced by 20 cms. As can be seen in the attached sketch, the pilot is in a semi-recumbent position, allowing him to put his feet on the ground easily. Is this a path towards the removal of our old chain?

The Lyon-based constructor F. FOLLIS has just perfected the manufacture of this brake, whose operation is easy to understand and whose extraordinary efficiency we have been able to observe.

This system for dismantling and quick locking of the rear wheel was presented at the Milan Show, and we indicated at the time that the rear dropout was a ball bearing housing.

Such a device reminds the old hands of the original assembly of the "Integral" bicycle. Here it is during the blocking operation.

[19461228 Le Cycle Vol 02 No 06 p009](#)

COMMENT PORTER LES PAQUETS ?

Les porte-bagages

DANS un précédent article, nous avons cherché où se trouvait le meilleur emplacement pour transporter des paquets sur une bicyclette ; nous en étions arrivés à choisir l'avant de la machine, avec position surbaissée, pouvant même être inférieure à l'axe de la roue.

Evidemment, plus le poids se rapproche du centre de gravité et moins la stabilité est affectée. Si le poids dépasse ce centre vers le bas, la stabilité est alors augmentée. On se souvient de ce funambule qui traversait à bicyclette les places publiques sur un câble tendu à 20 mètres sol. Naturellement, il n'y avait pas de pneus, et la corde s'encastrait dans la jante. Et, pour rendre l'exercice plus difficile (du moins, à en croire la publicité parlée et écrite) l'acrobate transportait accrochée à son pédalier, une balançoire sur laquelle prenait place une artiste. C'est évidemment cette dernière qui, déplaçant le centre de gravité vers le bas, rendait l'ensem-

ble inchavirable. Et, si le câble était assez solide, l'exercice n'offrait aucun danger à condition de ne pas rompre la liaison jante-corde.

Malheureusement, tous les paquets ou colis que l'on désire transporter ne peuvent entrer clans des sacoches et il, est prudent d'envisager plusieurs sortes de porte-bagages, en raison du poids et du volume de ces paquets :

Gros colis ne pouvant tenir dans une sacoche

Dans cette catégorie, vous rangerons les journaux du porteur professionnel, les paquets (non fragiles) du livreur, le sac d'outils du plombier et du menuisier, et le panier de ravitaillement du paysan revenant du marché de la ville. Le seul porte-bagage pratique est le type « porteur » condition d'avoir un guidon ni trop avancé ni trop bas. Je ferai, en passant, trois petites critiques aux fabricants de ce modèle :

1') Le porte-lanterne est souvent une simple patte en tôle placée en travers, et il faut, pour fixer le phare, contrecouder cette attache. Il serait plus simple de la souder dans le bon sens.

2') Il arrive fréquemment que l'on ne puisse poser ce porte-bagage sans modification si le frein avant est du type « Sport ».

Dans ce cas, il faut contrecouder la partie du cadre horizontal, qui est percée pour recevoir l'axe dudit frein. Sans cela, les mâchoires frotteraient contre le porte-bagage et le frein ne fonctionnerait plus.

3') La hauteur des bras verticaux n'est pas toujours bien calculée, et, une fois en place, le garde-boue dépasse le niveau du porte-bagage. Si l'on transporte un colis un peu lourd caisse, fagot, etc... le poids appuie sur le garde-boue qui, lui-même vient en contact acier le pneu. Et si on veut utiliser les autres trous, c'est le montage à la tête de fourche qui devient impossible.

Ce porte-bagage, traité un peut plus luxueusement, équiperait avantageusement la bicyclette de ville, destinée au monsieur qui va à ses affaires ; car une serviette est difficilement logeable Sur la plateforme étroite du porte-bagage classique, et, restant sous les yeux du pilote, la perte en deviendrait moins fréquente.

Les colis de Madame

Une cycliste emporte généralement son sac à main et quelques petits paquets. Pour elle, nous garderons le porte-bagages, ou plutôt le porte-sacoches, avant ou arrière, avec deux sacoches à fermeture « Eclair ».

Elle pourra aussi adopter avec avantage le sac de guidon, genre Cyclo-tourisme, assez vaste pour contenir son sac à main et des paquets de petit format.

Le sportif à l'entraînement

Si la distance est courte, pas d'autre bagage que le boyau de rechange fixé sous la selle. Si l'étape est longue, il va falloir emporter plusieurs boyaux et un peu de ravitaillement. Une petite plate-forme arrière peut fort bien recevoir 2 ou 3 boyau, fixés par sandows. Le ravitaillement sera plus portée de la main dans un sac de guidon que dans la musette tenant le dos en sueur.

Le cyclotouriste

Si le cyclotouriste fait de longs parcours, et surtout s'il part pour plusieurs jours, avec repos à l'hôtel, il doit emporter un peu de matériel et d'outillage, l'appareil photo, du linge de rechange, un blouson, un imperméable, et même de vêtements pour se changer à l'étape.

Il sera bon que sa machine soit équipée d'un porte-sacoche arrière et d'un autre l'avant, prévu pour recevoir également le sac de guidon, grâce à un cadre vertical évitant le contact du sac avec la douille de direction ou le frein avant.

Rappelons que ce porte-bagages fut très travaillé cette dernière saison, et que le Salon du Cycle vit apparaître commercialement des plates-formes solidaires de la fourche avant, et fixées sur chaque fourreau, très près du moyeu. A la Nuit du Cyclotourisme, on vit aussi des porte-bagages avant très bien conçus. Que l'on se reporte nos croquis de ces époques encore proches.

Notre cyclotouriste pourra mettre dans son sac de guidon les provisions de route, l'outillage, la chambre de rechange, l'appareil photo, bien protégé par un chiffon ou du caoutchouc mousse. Dans les sacoches avant, tout ce qui est le plus lourd : matériel de toilette, chaussures de rechange, etc... Dans celles de l'arrière, ce qui est volumineux et léger : le blouson, un pantalon long, un imperméable, par exemple.

Le camping

Je suis personnellement peu partisan d'emporter le matériel de camping sur un vélo ou un tandem. Aussi léger soit-il, il est encore trop lourd pour charger une bicyclette normale. Je me souviens des ennuis qu'eut mon frère à ses débuts de tandemiste-campeur : bris de rayons (jusqu'à

faire rayonner sa roue arrière avec des rayons de vélomoteur), bris d'axe de moyeu, crevaisons sans nombre d'une chambre qui se coupait contre la jante ou les écrous intérieurs, usure anormale du pneu arrière. J'eus d'ailleurs les mêmes ennuis quand je fis le ravitaillement familial, en tandem, pendant la guerre. Tous ces ennuis cessèrent lorsque, suivant l'exemple de mon frère, qui avait assez vite compris, je lui empruntai sa remorque extra-légère (moins de 8 kgs). Je pus ainsi faire des voyages jusqu'à la Loire et en revenir fortement chargé, sans un ennui. Je passai aussi mes vacances-camping de 1945 en tandem, sans une crevaison, malgré un poids transporté très important. Il est évident que la vitesse en côte est plus réduite avec une remorque chargée qu'avec le même poids sur le tandem ou sur le vélo. Mais la moyenne générale reste supérieure grâce à l'absence de pannes et à la grande sécurité assurée par une stabilité non diminuée, alors que cette stabilité eût été fortement affectée par la charge trop importante, répartie sur la machine. La morale de tout ceci, c'est qu'il existe, pour chaque genre d'utilisation, un moyen de transporter des paquets, mais qu'il faut choisir exactement l'accessoire idoine. De même qu'une Simca-Cinq n'est pas prévue pour le même usage qu'un Berliet 12 tonnes, de même la remorque, le porte-bagages type porteur, le porte-sacoches, le porte-boyaux et le simple sac de guidon répondent à un emploi bien particulier.

Il serait dangereux de ne pas conseiller sagement l'utilisateur qui doit toujours tirer de sa monture le maximum de satisfaction, et de sécurité.

Un porte-bagages AV. bien compris : assez large, très rigide, et pourvu d'une butée pour le sac de guidon.

Notez aussi le porte-phare surbaissé,, mais latéral.

La remorque ultra-légère est la meilleure solution pour le transport du matériel de camping. Voici la Super-Chinette prévue pour porter 50 kgs, et qui ne dépasse pas 7 kg. C'est ce type de remorque que l'auteur utilisait.

HOW TO CARRY THE PACKAGES?

Luggage racks

In a previous article, we had looked for the best place to place a package on a bicycle; we ended up choosing the front of the machine, with a lowered position, which could even be lower than the wheel axle.

Obviously, the closer the weight is to the centre of gravity, the less stability is affected. If the weight goes beyond the centre of gravity downwards, then stability is increased. We remember this tightrope walker who used to cross public squares on a cable stretched 20 metres above ground on his bicycle. Naturally, there were no tyres, and the rope was embedded in the rim. And to make the exercise more difficult (at least, according to the spoken and written advertising) the acrobat carried a swing on which an artist was sitting, hanging from his pedalboard. It was obviously the latter who, by moving the centre of gravity downwards, made the whole thing unmoveable. And, if the cable was strong enough, the exercise was safe as long as the rim-cord connection was not interrupted.

Unfortunately, not all packages or parcels that you want to transport can fit in your panniers and it is prudent to consider several kinds of luggage racks, due to the weight and volume of these packages:

Large parcels that cannot fit in a bag.

In this category, you will store the professional porter's newspapers, the (non-fragile) packages of the delivery man, the plumber's and carpenter's tool bag, and the supply basket of the farmer returning from the city market. The only practical luggage rack is the "porter" type, as long as the handlebars are neither too high nor too low... I would like to make three small criticisms to the manufacturers of this model:

1') The lantern support is often a simple sheet metal bracket placed across, and it is necessary, to fix the headlamp, to counter-bend this bracket. It would be simpler to weld it in the right direction.

2') It often happens that this luggage rack cannot be fitted without modification if the front brake is of the "Sport" type.

In this case, the part of the horizontal frame, which is drilled to receive the axle of the said brake, must be counter-angled. Otherwise, the shoes would rub against the luggage rack and the brake would no longer work.

3') The height of the vertical arms is not always well calculated and, once in place, the fender protrudes beyond the level of the luggage rack. If you are transporting a rather heavy package, such as a box, bundle, etc... the weight presses on the fender, which in turn comes into direct steel contact with the tyre. And if you want to use the other holes, it is the mounting at the fork head that becomes impossible.

This luggage rack, treated a little more luxuriously, would advantageously equip the city bicycle, intended for the gentleman who goes about his business; because a briefcase is difficult to fit on the narrow platform of the classic luggage rack, and, remaining in front of the rider, the loss would become less frequent.

The packages of Madame

A cyclist usually carries her handbag and a few small packages. For her, we will keep the luggage rack, or rather the pannier rack, front or back, with two zip-closed panniers.

She will also be able to adopt with advantage the handlebar bag, like the Cyclotouring bag, large enough to hold her handbag and small packages.

The sportsman in training

If the distance is short, no luggage other than the spare tubular fixed under the saddle. If the stage is long, you will have to bring several tubulars and some food. A small platform at the back of the saddle can hold 2 or 3 tubulars, attached with bungee cords. The supplies will be more easily carried in a handlebar bag than in the sweaty back bag.

The cyclotourist

If the cyclotourist makes long journeys, and especially if he leaves for several days, with a rest at the hotel, he must bring some material and tools, the camera, a change of clothes, a jacket, a mackintosh, and even clothes to change at the stage.

It is a good idea to have a rear rack and a front rack for your machine, designed to hold the handlebar bag as well, thanks to a vertical support frame that prevents the bag from coming into contact with the head tube or the front brake.

It should be remembered that this luggage rack has been very well worked on this last season, and that the Cycle Show saw the commercial appearance of platforms attached to the front fork and fixed to each fork blade, very close to the hub. At the Nuit du Cyclotourisme, we also saw very well designed front luggage racks. Let us refer to our sketches from those times still close by.

Our cyclotourist will be able to put in his handlebar bag the road supplies, tools, spare parts, camera, well protected by a cloth or foam rubber. In the front panniers, everything that is heaviest: toiletries, spare

shoes, etc... In the rear bags, what is bulky and light: jacket, long trousers, mackintosh, for example.

Camping

Personally, I'm not a big fan of taking camping equipment with me on a bicycle or tandem. No matter how light it is, it is still too heavy to load a normal bicycle. I remember the problems my brother had when he started out as a tandemist-camper: broken spokes (to the point of having his rear wheel spoked with moped spokes), broken hub axles, countless punctures of a tube that cut against the rim or the inner nuts, abnormal wear of the rear tyre. I had the same problems when I did the family refuelling, in tandem, during the war. All these problems stopped when, following the example of my brother, who had understood quickly enough, I borrowed his extra-light trailer (less than 8 kgs). I was thus able to make trips to the Loire and come back heavily laden, without a hitch. I also spent my 1945 camping holidays on a tandem, without a puncture, despite the heavy weight of the trailer. It is obvious that the speed on a hill is lower with a loaded trailer than with the same weight on the tandem or on the bicycle. But the general average remains higher thanks to the absence of breakdowns and the great safety provided by undiminished stability, whereas this stability would have been greatly affected by the excessive load distributed on the machine.

The moral of all this is that for every kind of use there is a means of transporting packages, but you have to choose exactly the right accessory. Just as a Simca-Cinq is not intended for the same use as a 12-tonne Berliet, so the trailer, the carrier-type luggage rack, the bag holder, the tube holder and the simple handlebar bag are intended for a very specific use.

It would be dangerous not to advise the user wisely, who must always get maximum satisfaction and safety from his bicycle.

A front luggage rack is well designed: fairly wide, very rigid, and equipped with a stop for the handlebar bag.

Note also the low headlight holder, but lateral.

The ultra-light trailer is the best solution for transporting camping equipment. Here is the Super-Chinette designed to carry 50 kgs, and which does not exceed 7 kg. This is the type of trailer the author was using.

1947

Jan.	Febr.	March	April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19470112 Le Cycle Vol 02 No 07 p004](#)

Qu'est ce qui casse?

What breaks?

[19470112 Le Cycle Vol 02 No 07 p007](#) [19470401 Le Cycliste 04 1947 p066](#)

Réalisations anglaises

- 1) Un porte-bagages transformable en porte-enfant, avec repose-pieds amovibles en fil d'acier.
- 2) Ce tendeur réglable peut s'adapter à tous les dérailleurs à fourchette arrière.
- 3) Voici un antivol intérieur, réalisé très simplement.
- 4) Le porte-bagages Allison possède une intéressante fixation rapide, genre maillon de chaîne.
- 5) Le frein G.B., en aluminium, est d'une ligne très classique. Remarquons le double graisseur de câbles.
- 6) Une lampe électrique amovible donnant la lumière blanche à l'avant et rouge à l'arrière.
- 7) Coupe d'un nouveau moyeu extra-léger à roulements annulaires.
- 8) Détails d'une roue-libre à démontage rapide.
- 9) Ce frein Synchronesh, créé par M. Williams, ressemble quant à son principe, au nouveau Follis. Mais ne parlons pas de son élégance !!

English achievements

- 1) A luggage rack that can be transformed into a child carrier, with removable footrests made of steel wire.
- 2) This adjustable tensioner can be adapted to all rear derailleurs.

- 3) Here is an interior anti-theft device, very simply made.
- 4) The Allison luggage rack has an interesting quick release, like a chain link.
- 5) The G.B. brake, made of hiduminium, is of a very classic shape. Note the double cable grease nipple.
- 6) A removable electric lamp giving white light at the front and red light at the back.
- 7) Cutaway of a new extra-light hub with annular bearings.
- 8) Details of a freewheel with quick disassembly.
- 9) This Synchromesh brake, created by Mr. Williams, resembles in principle the new Follis. But let's not talk about its elegance!

[19470112 Le Cycle Vol 02 No 07 p008](#)

Un frein hydraulique belge

C'est un mécanicien des environs de Bruxelles qui vient de créer ce frein hydraulique. A la suite d'un accident survenu à un cycliste par rupture de ses deux câbles de frein, notre inventeur songea à remplacer lesdits câbles et leurs gaines par une commande hydraulique.

Une pompe est fixée au guidon : le pistou est commandé par une poignée. A l'autre extrémité du piston, un tube souple va aux freins avant et arrière, aboutissant à deux petites pompes qui soit brasées, l'une à la tête de fourche, l'autre sur l'entretoise.

L'huile, refoulée lors de l'action du pistou, est envoyée dans les tubulures et les pompes des freins. Les pistons de ces dernières, fonctionnant, agissent directement sur les freins « cantilever », des Bowden, en l'occurrence. Cette commande est prévue également pour des freins à tambour.

Ce genre de freins va-t-il se généraliser ? C'est possible, surtout si l'on cache les tubulures de commande à l'intérieur des tubes du cadre. La sécurité y gagnerait sûrement. Quant au poids ?...

A Belgian hydraulic brake

It is a mechanic from the Brussels area who has just created this hydraulic brake. Following an accident that occurred to a cyclist when his two

brake cables broke, our inventor thought of replacing the cables and their housings with a hydraulic command.

A pump is attached to the handlebars: the piston is operated by a handle. At the other end of the piston, a flexible tube goes to the front and rear brakes, leading to two small pumps which are brazed-on, one to the fork head, the other to the seatstay bridge.

The oil, which is forced out when the piston is in action, is sent to the brake pipes and pumps. The pistons of the latter, working, act directly on the cantilever brakes, in this case Bowden brakes. This system is also designed for drum brakes.

Will this type of brake become widespread? It is possible, especially if the control tubes are hidden inside the frame tubes. This would certainly improve safety. As for the weight?

[19470112 Le Cycle Vol 02 No 07 p009 19470401 Le Cycliste 04 1947 p065](#)

NOUVEAUTÉS ANGLAISES

1) Fixe-câbles protégeant le cadre. - 2) L'arrêt du câble du frein Sun est dérivé du système employé en motocyclette. - 3) Le frein Guilford et son système à deux câbles. - 4) Sun fabrique également ces raccords ajourés. - 5) Un curieux frein, le J. C. S. est en acier. - 6) Le frein Surlite est vraiment original. Mais sa poignée rappelle celle du Lam. - 7) Que pensez-vous de l'esthétique et de l'encombrement du dérailleur Constrictor ? - 8) Une réalisation intéressante : le pédalier J. C. S. à emmanchement carré et tige traversant l'axe. - 9) Ce dérailleur donne une détension automatique de la chaîne par rotation du pignon A commandé par une rampe et monté sur un excentrique. - 10) John Barker propose cette tige de selle surbaissée pour permettre aux enfants de se servir du vélo de leur maman. - 11) Une clé à pédales à serrage parallèle. - 12) Un tendeur de chaîne adaptable aux pattes retournées (et nous qui nous imaginions naïvement que ces pattes avaient justement l'avantage de supprimer les tendeurs !). - 13) Un feu arrière à pile avec témoin : A feu rouge, B témoin de la lumière blanche.

1) Cable holder protecting the frame. - 2) The Sun brake cable stop is derived from the system used in motorcycles. - 3) The Guilford brake and its two-cable system. - 4) Sun also manufactures these lugs with cutouts. - 5) A curious brake, the J.C.S. is made of steel. - 6) The Surlite brake is really original. But its handle is similar to that of the Lam. - 7) What do you think of the aesthetics and size of the Constrictor derailleur? - 8) An interesting design: the J.C.S. crankset with square taper and shaft crossing the axis. - 9) This derailleur provides automatic chain tensioning by rotating the sprocket A controlled by a ramp and mounted on an eccentric. - 10) John Barker offers this low seat post to allow children to use their mother's bicycle. - 11) A parallel tightening pedal wrench. - 12) A chain tensioner adaptable to the turned dropouts (and we who naively imagined that these dropouts had the advantage of eliminating the tensioners!). - 13) A battery-powered taillight with indicator: A Red light, B white light indicator.

[19470112 Le Cycle Vol 02 No 07 p011](#)

Pour savoir à combien l'Etat évalue und bicyclette... ... j'ai porté mon vélo chez "Ma tante"

On signe le contrat, et l'on touche les 1.200 francs due vélo
Adieu... un employé saute sur la pédale et franchit la porte du garage.

To find out how much a bicycle is valued by the state... ... I took my bicycle to "My Aunt". [Pawn Office: The Prince of Joinville, son of King Louis Philippe, had once incurred heavy gambling debts. Because he could not pay them off, he pawned his watch, a gift from his mother Marie Amélie. When she asked him why he no longer wore the watch, he replied: "I forgot it at my aunt's."]

You sign the contract and receive the 1,200 francs due for the bicycle.
Farewell... an employee jumps on the pedal and walks through the garage door.

[19470224 Le Cycle Vol 02 No 09 p004 and p009](#)

(Drawings partly replaced by scans from "Pratique du VÉLO")

Les guidons

UN ami m'a dit hier soir : « Tu devrais bien faire un article sur les guidons. » — Sur les guidons ? m'étonnai-je. Que veux-tu dire là-dessus ? — Tout simplement qu'ils sont très mal étudiés ! »

Et nous avons discuté sur ce sujet, J'avoue que j'ai commencé à prendre la défense de cet accessoire qui me semblait bien au point ; il y a un ou plusieurs modèles répondant au besoin de chacun, et des potences de toutes longueurs pour les grands et les petits.

Mais, sans être aussi féroce que mon ami,, je dois reconnaître que l'on pourrait avantageusement reprendre l'étude des « dirigeoires » et chercher à les rendre plus confortables et plus pratiques.

Le confort

Le confort du guidon n'est donné que par la position des poignées par rapport à la selle. Il faut donc — ce qui est réalisé actuellement — que l'on puisse faire varier ce rapport suivant les goûts et la taille du cycliste ; c'est à cela que servent : le réglage en hauteur du plongeur, l'orientabilité du cintre par la potence à collier et, enfin, la longueur de cette potence que l'on choisit d'après ses goûts.

Voyons le cas des guidons dits « à une position ».

Dans cette catégorie , nous rangerons la grande majorité des cintres, depuis le « ville » jusqu'au « Trials » ou « porteur », en passant par le « relevé », « demi-relevé » ou le « Drop », devenu à la mode ces dernières années.

Sur de tels guidons, on ne peut espérer gagner en confort ou simplement se délasser en changeant de position ; vos mains sont sur les poignées, et elles doivent y rester. Aussi, leur écartement, leur longueur,, leur pente, leur parallélisme doivent être soigneusement étudiés, d'autant plus qu'on ne peut penser se faire faire un guidon sur mesure, comme on fait un cadre.

Il est intéressant de rapprocher la forme des cintres actuels de ceux qui sont apparus sur les motocyclettes ces dernières années.

Au lieu de baisser d'avant en arrière, les poignées lèvent et forment un angle assez ouvert; de plus, le cintre est légèrement relevé et assez large.

J'ai essayé des motos munies de ce type ,de guidon, et j'ai été frappé du confort donné par lui. Pourtant, la position des mains n'est pas très naturelle; un vieux marchand de vélos, il y a 25 ans environ, appliquait un moyen original pour trouver à tous le guidon idéal. Il demandait au sujet de tenir dans chaque main un bout de bois, puis lorsqu'il avait pris la position inclinée du cycliste en avançant les bras, les deux bouts de bois présentaient, l'angle et l'inclinaison idéaux que devaient avoir les poignées. Je dois dire que si l'on appliquait une telle méthode, on arriverait à un résultat plutôt malheureux.

Je crois donc que les poignées, pour un guidon relevé ou semi-relevé, donnant une position confortable pour la ville, devraient être légèrement ouvertes et relevées.

Pour les modèles « Trials » et « Drops », la forme en serait meilleure, mais c'est souvent le réglage de l'inclinaison qui est mal fait. On a fréquemment tendance à incliner beaucoup trop les poignées, ce qui semble logique, mais s'avère très fatigant au bout de quelques minutes, les mains devant se crisper pour ne pas glisser en arrière.

En course, j'avoue ne pas comprendre les sportifs français qui ont adopté le cintre genre « italien » que je trouve inconfortable. La position « supérieure » est rendue très difficile par la pente du tube, arrondi littéralement. Je préfère le cintre « belge », aux côtés parallèles et dont nos guidons « 3 positions », adoptés par tous les cyclotouristes sont une réplique à peine modifiée ; les boucles latérales donnent une assise confortable et large aux mains lorsqu'on prend la position relevée.

La pose des accessoires

Voici donc passés en revue les divers genres de guidons généralement adoptés, et nous pouvons penser que le problème est simple, puisqu'il se résout à une inclinaison plus ou moins grande des parties du cintre formant poignées.

Mais le problème est bien plus compliqué, car il y a les accessoires prenant place sur ce cintre, Si nous n'avions que des machines sans freins, le cas serait moins complexe. Mais nous avons les poignées de commande, et c'est là que les guidons ou ces mêmes poignées ne vont plus : bref, le mariage guidon-leviers ne va pas si bien que cela !

Il y a généralement un coude plus ou moins brusque aussitôt après la partie droite prévue pour la poignée. Et c'est dans ce coude qu'il faut fixer le levier de frein.

Voyons, comment les choses vont se passer :

Sur un cintre anglais, le levier « touriste » seul est possible ; placé latéralement, on ne peut le -manoeuvrer, car il suit un plan tout différent de celui délimité par la poignée; placé au-dessous, il n'a pas assez de course, venant trop rapidement en contact avec 'le bout du guidon. Placé au-dessus, c'est affreux et difficile à attraper.

Sur un « Trials-Sport » ou « Drop », on ne peut que placer le levier « course » fixé latéralement (ou presque, si on a soin de le gauchir légèrement). Le levier « touriste » s'écarte trop, et si l'accès aux leviers retournés y est pénible, même pour ceux qui ont de longs doigts, il devient impossible d'attraper celui dont le cintre naturel tend à s'éloigner du collier de fixation.

Si, de plus, on cherche à fixer un timbre à portée du doigt, cela devient d'une difficulté extrême.

Rappelons les leviers spéciaux, genre « Erpelding », qui, très bien en main,, sont pourtant l'exception.

Et le remède

Que faut-il faire

Deux solutions me viennent sous la plume :

1° Modifier la forme des guidons, en réservant une partie droite suffisamment longue pour recevoir la poignée et le levier du frein.

2° Généraliser l'emploi des leviers retournés qui, eux, seront toujours dans le plan des poignées, et bien en main. Je sais que leur usage entraînerait pas mal de modifications et de nouvelles études, et surtout, ce qui est plus difficile, demanderait une accoutumance visuelle qui régit d'ailleurs seulement notre sens du beau et du laid... en mécanique. Mais ces obstacles ne doivent pas freiner le progrès.

Nous devons donc conclure en remarquant qu'à part les coureurs et les cyclotouristes, gens qui savent ce qu'ils veulent, et qui savent également l'exiger, les cyclistes de toutes sortes sont bien peu fixés quant à cet accessoire ! D. R.

Voyez combien ce leviers de freins' son mal placés sur ci cintre « Trials ». Ils sont trop éloignés du tube et peu accessi- bles aux mains nor- ma- les. Pourtant, ou les fixer ? De plus ils élargissent grandément l'encom- brement et rendent la manoeuvre plus difficile pour franchir une porte, un couloir, et même pour passer entre deux voitures. Et cette sonnette ? Essayez de vous en servir !

Sur ce guidon de course de dessin classique et bien étudié, les leviers de freins trouvent une place normale et pratique ; on sent qu'ils sont faits l'un pour l'autre.

THE HANDLEBARS

A friend told me last night: "You should do an article on handlebars. "On the handlebars? I was surprised. What do you mean by that?

- Quite simply that they are very poorly designed! »

And we talked about it, I admit that I started to defend this accessory which seemed to me to be well developed; there are one or more models answering the need of each one, and gallows of all lengths for the big and the small ones.

But, without being as ferocious as my friend, I must admit that one could advantageously resume the studies of the "dirigeoires" and try to make them more comfortable and practical.

Comfort

The comfort of the handlebars is only given by the position of the grips in relation to the saddle. Therefore, it is necessary - and this is currently being done - to be able to vary this ratio according to the taste and size of the rider; this is what the height adjustment of the handlebar stem, the orientation of the handlebar through the collar stem and, finally, the length of this stem that one chooses according to one's taste, are for.

Let's take a look at the case of the so-called "one-position" handlebars. In this category we will find the great majority of handlebars, from the "City" to the "Trials" or "Carrier", passing through the " raised", "half raised" or "Drop", which has become fashionable in recent years.

On such handlebars, you cannot expect to gain comfort or simply relax by changing position; your hands are on the grips, and they must stay there. Also, their spacing, length, slope and parallelism must be careful-

ly designed, all the more so as you can't think of having a handlebar made to measure, as you would a frame.

It is interesting to compare today's handlebars with those that have appeared on motorbicycles in recent years.

Instead of being lowered from front to back, the grips are raised and form a fairly open angle; moreover, the handlebars are slightly raised and quite wide. I have tried motorbicycles with this type of handlebars and I was struck by the comfort they provide. However, the position of the hands is not very natural; an old bicycle dealer, about 25 years ago, applied an original way to find the ideal handlebar for everyone. He asked the subject to hold a piece of wood in each hand, and then when he had taken the inclined position of the cyclist by advancing his arms, the two pieces of wood had the ideal angle and inclination that the grips should have. I have to say that if one applied such a method, one would arrive at a rather unfortunate result.

I therefore believe that the grips, for a raised or semi-raised handlebar, giving a comfortable position for the city, should be slightly open and raised.

For the "Trials" and "Drops" models, the shape would be better, but it is often the adjustment of the inclination that is badly done. There is often a tendency to tilt the handles too much, which seems logical, but proves to be very tiring after a few minutes, as the hands have to tighten up so that they don't slip backwards.

I must admit that I don't understand the French sportsmen who have adopted the "Italian" style handlebars, which I find uncomfortable. The "upper" position is made very difficult by the slope of the tube, which is literally rounded. I prefer the "Belgian" handlebars, with parallel sides and whose "3 position" handlebars, adopted by all your cyclists, are a barely modified replica; the side buckles give a comfortable and wide seat to the hands when you take the raised position.

The fitting of accessories

So here is a review of the various types of handlebars generally adopted, and we can think that the problem is simple, since it is solved by a greater or lesser inclination of the parts of the handlebar forming grips.

But the problem is much more complicated, as there are accessories that fit on this handlebar. If we only had machines without brakes, the

case would be less complex. But we have the control grips, and that's where the handlebars or those same grips don't fit: in short, the handlebar-lever combination doesn't go that well!

There is usually a more or less abrupt elbow immediately after the straight part provided for the handle. The brake lever should be attached to this bend.

Let's see, how things will happen:

On an English handlebar, only the "tourist" lever is possible; placed laterally, it cannot be manoeuvred, because it follows a very different path from that delimited by the handle; placed underneath, it does not have enough travel, coming too quickly into contact with the end of the handlebar. Placed above, it is awful and difficult to reach.

On a "Trials-Sport" or "Drop", one can only place the "race" lever fixed sideways (or almost, if one is careful to bend it slightly). The "Tourist" lever moves too far away, and if access to the overturned levers is difficult, even for those with long fingers, it becomes impossible to reach the one whose natural handlebars tend to move away from the fixing collar.

If, moreover, one tries to fix a bell within one's finger reach, it becomes extremely difficult.

Remember the special levers, such as the "Erpelding", which, although very well in hand, are the exception.

And the remedy

What needs to be done

Two solutions come to me under the pen:

1° Modify the shape of the handlebars, reserving a straight part long enough to receive the grip and the brake lever.

2° To generalise the use of upside down levers which will always be in the plane of the grips, and well in hand. I know that their use would lead to a lot of modifications and new studies, and above all, what is more difficult, would require a visual habituation which governs only our sense of beauty and ugliness... in mechanics. But these obstacles should not hinder progress.

We will therefore have to conclude by noting that, apart from racers and cyclotourists, people who know what they want, and who also know how to demand it, cyclists of all kinds are very unsure about this accessory! D.R.

See how badly this brake lever is placed on the "Trials" handlebars. They are too far away from the tube and not easily accessible to normal hands. Yet, where to attach them? Moreover, they make it much more difficult to pass through a door, a corridor, and even to pass between two cars. And what about this bell? Try using it!

On this classically designed and well thought-out racing handlebar, the brake levers find a normal and practical place; you can feel that they are made for each other.

[19470224 Le Cycle Vol 02 No 09 p007](#)

Protection vestimentaire

Clothing protection

[19470224 Le Cycle Vol 02 No 09 p010](#)

LE GUIDON PLIANT

Le guidon pliant permet une multitude de positions dont voici les deux extrêmes, course et relevé, et la position moyenne.

Sur les deux autres croquis nous voyons le détail de l'articulation.

La vue de dos, montre les fourrures de serrage du cintre en deux parties et la clé de verrouillage;

La vue de face, laisse voir les crémaillères dont chaque dent correspond à une position.

Les dents supérieures, de gros module, constituent la liaison synchronisant le mouvement des branches du guidon.

Le poids de ce guidon en duralumin excède celui d'un guidon ordinaire également en duralumin - de 100 grammes environ. Il est inférieur de 200 grammes environ à celui d'un guidon en acier de type usuel.

LA PEDALE PLIANTE

Voici la pédale pliante en position pliée et en position de route.
Il suffit de tirer le bouchon molleté pour que la partie de repos du pied pivote vers le bas.
Il ne subsiste alors qu'une saillie de 4 cm 1/2 au lieu de 11 cm 1/4, mesurée du plan de serrage de la pédale sur la manivelle.
Le retour à la position de route s'effectue aussi facilement.
La pédale présentée ici est en duralumin. Son poids est de 260 grammes.

LE "PIED CHAUD "

Le «Pied-chaud» en tissu imperméable peut se monter avec ou sans calepieds.
(Ces diverses innovations ont été réalisées par M. Eugène Renaux).

THE FOLDING HANDLEBAR

The folding handlebars allow a multitude of positions, here are the two extremes, race and raised, and the middle position.
On the other two sketches we see the detail of the articulation.
The view from the back, shows the clamping furs of the two-part handlebar and the locking key;
The front view shows the toothed racks, each tooth of which corresponds to one position.
The upper teeth, which are large in size, form the linkage that synchronises the movement of the handlebar arms.
The weight of this duralumin handlebar exceeds that of an ordinary handlebar also made of duralumin - by about 100 grams. It is about 200 grams lighter than a conventional steel handlebar.

THE FOLDING PEDAL

Here is the folding pedal in the folded and road position.
Simply pull the soft cap and the resting part of the foot will swivel down.
There is then only a protrusion of 4 cm 1/2 instead of 11 cm 1/4, measured from the clamping plane of the pedal to the crank.
The return to the driving position is just as easy.
The pedal shown here is made of duralumin. Its weight is 260 grams.

THE " WARM FOOT "

The " Warmfoot " made of waterproof fabric can be mounted with or without a toe clip.

(These various innovations were made by Mr. Eugène Renaux).

[19470322 Le Cycle Vol 02 No 11 p007](#)

VU A GENEVE

1-2) La MOTOM est classée, par ses constructeurs, parmi les 'bicyclettes à moteur auxiliaire. Elle pèse" complète, quelque 32 kilos. Le moteur est un 48 C/M 3. Le cadre est une poutre composée de deux éléments emboutis qui, dans leur partie supérieure, forment le réservoir de carburant.

La machine a trois vitesses et peut être utilisée comme un vélo ordinaire le cas échéant. Elle est actuellement construite en Italie.

3) Scintilla, la grande firme d'appareillage électrique, produit non seulement le moyeu « X » à trois vitesses mais aussi ce petit gonfleur pour pneus vélo, susceptible d'intéresser tous les monteurs et marchands de cycles. Gon prix : 108 francs suisses, paraît, toutefois, relativement élevé.

4) Le moyeu VIBO à trois vitesses, qui peut se combiner avec un frein à tambour, est un témoignage de l'amour de la jolie mécanique professé par nos voisins, Il est monté avec pignon de quinze à vingt-deux dents. Sa commande peut être fixée au guidon, ce qui séduit nombre de cyclistes « utilitaires ».

5 6) La bicyclette Aéro-Stella de M. Grosjean comporte un véritable tableau de bord et a séduit le fils de l'Aga Khan ! Sur ce tableau, commande du phare et du « code », montre, compteur, levier du changement de vitesse (un moyeu), et verrouillage de direction anti-vol. L'ensemble est fondu et s'adapte sur un cadre dont on remarquera la forme originale. On imagine assez bien cet engin muni d'un moteur auxiliaire.

7) La machine à centrer les roues « G. C.. » est un instrument de précision qui permet tous les contrôles souhaitables.

8) Le changement d: vitesse « Mutaped » dans le pédalier, dont nous avons reproduit l'aspect extérieur dans notre compte rendu du Salon de

Milan : trois vitesses obtenues par rétropédalage de 180% Le fabricant propose six gammes de développement.

9) Le cadenas de sécurité RALEIGH, dans la tête de fourche, se ferme par une clé en trois positions différentes.

SEEN IN GENEVA

1-2) The MOTOM is classified by its manufacturers as a 'bicycle with an auxiliary motor'. It "weighs" a full 32 kilos. The engine is a 48 C/M 3. The frame is a beam made up of two stamped elements which, in their upper part, form the fuel tank.

The machine has three gears and can be used like an ordinary bicycle if required. It is currently built in Italy.

3) Scintilla, the large electrical equipment company, produces not only the three-speed "X" hub but also this small inflator for bicycle tyres, which is likely to be of interest to all bicycle mechanics and dealers. Its price: 108 Swiss francs, however, seems relatively high.

4) The three-speed VIBO hub, which can be combined with a drum brake, is a testimony to the love of beautiful mechanics professed by our neighbours. It is mounted with a 15 to 22 tooth sprocket. Its control can be fixed to the handlebars, which appeals to many "utility" cyclists.

5 6) Mr. Grosjean's Aero-Stella bicycle has a real dashboard and seduced the son of the Aga Khan! The dashboard features a headlight and "code" control, clock, speedometer, gear shift lever (one hub), and anti-theft steering lock. The whole thing is cast and fits on a frame of which one will notice the original shape. It's easy to imagine this machine being equipped with an auxiliary motor.

7) The wheel centring device " G. C.. "is a precision instrument that allows all the desired controls.

8) The "Mutaped" gear change in the bottom bracket, the external appearance of which we had reproduced in our report on the Milan Motor Show: three speeds obtained by back-peddalling by 180%. The manufacturer offers six development ranges.

9) The RALEIGH safety padlock in the fork head can be locked with a key in three different positions.

Souhart advertisement

Est-ce la formule définitive?

Is this the definitive formula?

Le levier inversé FLEXEL

Certain, cycliste, trouvant pratique et plus maniable le levier de frein « inversé », tel qu'on en utilise couramment sur certaines motos, montent sur leurs vélos soit un levier de moto, soit même un levier ordinaire retourné (en faisant faire dans ce cas une boucle à la transmission pour l'enfiler ensuite dans le cintre).

Dans l'un ou l'autre cas, il faut bien que la transmission ressorte du cintre par un trou, quelque part entre la poignée et la potence. Si ce trou est sans danger appréciable sur un cintre de moto, fort en épaisseur, il n'en est pas de même pour le cintre de vélo, allégé au maximum ; le trou de sortie de gaine qui y est alors pratiqué crée non seulement un affaiblissement appréciable de la section utile, mais encore une amorce de rupture.

Afin d'éviter tout perçage du cintre pour le passage de la gaine flexible, les spécialités « Ruddan » ont réalisé pour le vélo une poignée où la transmission file entre le cintre et la poignée. Signalons également le mode de fixation par un coin tiré par une vis.

Le levier inversé FLEXEL, dont le montage ne nécessite aucun perçage du guidon.

Une semi-remorque pour cycles

Voici une nouveauté permettant le transport des paquets lourds et volumineux avec une bicyclette.

Le châssis de la semi-remorque est fixé à la place de la roue arrière, celle-ci étant retirée, ainsi que le garde-boue. Un deuxième point d'attache est fixé au serrage de selle.

La roue du vélo est alors (ainsi que le garde-boue, au besoin), placée sur cette rallonge. On dispose ainsi d'une place très importante pour fixer des bagages volumineux. Notons que deux tubes robustes dépassent de part et d'autre, ce qui facilite grandement l'arrimage des colis.

La seule petite critique que nous ferons est de ne pas permettre instantanément le retour au vélo normal, ainsi que le montage en remorque, car il faut 'démonter ou remonter le garde-boue, la commande de frein (si un frein spécial est fixé sur la rallonge) et allonger ou diminuer la longueur de la chaîne.

Telle que les fabricants nous la présente, cette semi-remorque doit pouvoir rendre de gros services pour toutes sortes de transports.

Les poignées de freins C. L. B.

A la suite de l'article de notre collaborateur Daniel Rebour sur les guidons, la fabrique des freins C.L.B., de Saint-Etienne, nous a fait remarquer que, depuis plus de dix-huit mois, elle livre à sa clientèle différents types de poignées, soit avec cocottes « constructeur » soit avec cocottes « réparation ».

En voici l'énumération :

1° Poignées « route » pour accompagner les guidons relevés ou « route », ouverts aux extrémités;

2° Poignées « randonneur », plus ramassées, réservées pour le montage des guidons genre « Trials »;

3° Poignées « course »;

4° Poignées « route spéciales » qui, placées au-dessous du guidon suivent le prolongement de celui-ci, permettant un maniement facile à la portée de la main, en supprimant l'encombrement latéral exagéré.

Voici la poignée « route spéciale » C.L.B. dont le déport permet le montage rationnel sur les cintres de route fabriqués actuellement.

The FLEXEL inverted lever

Some cyclists, finding the "inverted" brake lever, as commonly used on some motorbicycles, more practical and easier to handle, mount on their bicycles either a motorbicycle lever or even an ordinary lever that is turned over (in this case making a loop in the transmission and then putting it in the handlebars).

In either case, the transmission must come out of the handlebar through a hole somewhere between the handlebar grip and the stem. If this hole is not dangerous on a motorbicycle handlebar, which is very thick, the same cannot be said for a handlebar that is as light as possible; the hole for the cable exit creates not only an appreciable weakening of the effective section, but also the beginning of a breakage. In order to prevent the handlebars from being drilled for the passage of flexible tubing, the "Ruddan" specialities have created a handle where the transmission runs between the handlebars and the handle. Another important feature is the method of fixing by means of a wedge pulled by a screw.

The FREXEL inverted lever, which does not require any drilling of the handlebars.

A semi-trailer for bicycles

Here is a novelty allowing the transport of heavy and bulky packages with a bicycle.

The frame of the semi-trailer is fixed in place of the rear wheel, with the rear wheel and fender removed. A second attachment point is attached to the saddle clamp.

The bicycle wheel is then (together with the fender, if necessary) placed on this extension. This provides plenty of room for bulky luggage. Note that there are two sturdy tubes protruding on either side, which makes it much easier to secure the luggage.

The only small criticism we will make is that we do not allow the bicycle to be returned to normal immediately, as well as being mounted on a trailer, because the fender, the brake system (if a special brake is attached to the extension) and the length of the chain have to be removed or re-installed and the length of the chain extended or shortened.

As the manufacturers present it to us, this semi-trailer must be able to provide a great service for all kinds of transport.

The C. L. B.-brake handles

Following the article by our collaborator Daniel Rebour on handlebars, the C.L.B. brake factory in Saint-Etienne pointed out to us that, for more than eighteen months now, it has been supplying its customers with different types of lever handles, either with " constructor " or " repair " brackets.

Here is a list of these:

1° "road" handles to accompany raised or "road" handlebars, open at the extremities;

2° " Randonneur " handles, more compact, reserved for the assembly of " Trials " type handlebars;

3° "Racing" handles;

4° Special "road" handles which, placed under the handlebars, follow the extension of the handlebars, allowing easy handling within easy reach, eliminating excessive lateral bulk.

This is the C.L.B. "special road" handle, whose offset allows rational fitting on the road handlebars currently manufactured.

[19470423 Le Cycle Vol 02 No 13 p009 19470601 Le Cycliste 06 1947 p106](#)

Vu à Chanteloup

- 1) Le cadre HERSE de D. Rebour est du type «Concours» en VITUS 4/10e
- 2) Chez CHAPLAIT, pas de double plateau ; sur le tandem de Valance, les 2 chaines sont du même côté.
- 3) Bien classique pour la «Poly» le système des dérailleurs «pro» ; voici la «GARIN» de Rondeaux et son Simplex, nouveau modèle.
- 4) CHAPLAIT, pour son tandem, avait adopté cette triangulation.
- 5) Une très élégante sacoche avant sur le tandem HERSE de Prestat.
- 6) Au même stand, on pouvait voir le moyeu à broche R. A. S.
- 7) Toujours du léger chez DAUDON : voici son dérailleur de plateau en fil d'acier.
- 8) Le porte-bagages CHAPLAIT est d'une rigidité à toute épreuve.
- 9) Le feu arrière des «HERSE» est bien à l'abri entre les haubans.

10) Voici la «ROUTENS» du vainqueur, catégorie Randonneurs. Arrière fixé en 2 points, freins sous les haubans, manette du dérailleur, créée par Jo Routens, derrière le tube de selle.

Seen at Chanteloup

- 1) D. Rebour's HERSE frame is of the "Competition" type in VITUS 4/10th
- 2) At CHAPLAIT, no second chainring; on the Valance tandem, the 2 chains are on the same side.
- 3) A classic for the "Poly", the "pro" derailleur system; here is Rondeaux's "GARIN" and its Simplex, a new model.
- 4) CHAPLAIT, for his tandem, had adopted this triangulation.
- 5) A very elegant front bag on the HERSE tandem of Prestat.
- 6) At the same stand, we could see the split hub R. A. S.
- 7) Always light at DAUDON: this is its steel wire chainring derailleur.
- 8) The CHAPLAIT luggage rack is extremely rigid.
- 9) The rear light of the "HERSE" is well protected between the seatstays.
- 10) This is the "ROUTENS" of the winner, category Randonneurs. Rear fixed at 2 points, brakes under the seatstays, shift lever, created by Jo Routens, behind the seat tube.

[19470423 Le Cycle Vol 02 No 13 p014](#)

UN PHARE BIEN COMPLET

La Société Nouvelle Française d'Inventions a fait breveter un phare très particulier dont voici les caractéristiques : placé à gauche du moyeu avant, il éclaire la route par un projecteur normal. Mais une deuxième lampe, dans une deuxième parabole braquée en arrière et vers le bas, projette ses rayons dans trois directions différentes, grâce à un verre spécial. Une nappe lumineuse, dirigée vers le haut, éclaire le pilote ; une autre, dirigée vers le bite, éclaire le pédalier et fait se découper la silhouette du cycliste sur un fond clair. Enfin, des rayons passent par une zone rouge, à facettes et constituent l'éclairage 'arrière réglementaire. Ajoutons que ce phare peut être muni d'une visière à fentes pour la mise au code ou d'un diaphragme à vis, ces deux systèmes commandés par un câble souple au guidon.

Le moyeu « Antichoc » VIBO à amortisseur, système GANZ, est un moyeu à suspension élastique dont les applications ont déjà fait leurs preuves dans le domaine de l'aviation.

Ce Cantilever » belge assure une extraordinaire efficacité de freinage grâce à la robustesse de sa carcasse et à la surface offerte par les patins qui s'y adaptent

A COMPLETE HEADLIGHT

The Société Nouvelle Française d'Inventions has patented a very special headlamp whose characteristics are as follows: placed to the left of the front hub, it illuminates the road with a normal headlamp. But a second lamp, in a second parabola pointing backwards and downwards, projects its spokes in three different directions, thanks to a special glass. One light sheet, pointing upwards, illuminates the rider; another, pointing downwards, illuminates the bottom bracket and makes the cyclist's silhouette stand out against a light background. Finally, beams pass through a faceted red zone and form the standard rear lighting. In addition, this headlamp can be fitted with a slotted visor for making it code compliant or a screw-on lens, both of which are controlled by a flexible cable on the handlebars.

The GANZ system VIBO "Antichoc" hub with shock absorber is an elastic suspension hub with a proven track record in aviation applications.

This Belgian "Cantilever" ensures extraordinary braking efficiency thanks to the robustness of its body and the surface area offered by the pads which adapt to it.

[19470430 Le Cycle Vol 02 No 14 p009](#)

On travaille, en Amérique

Ces quelques croquis n'auraient rien de bien intéressant s'ils représentaient des détails de construction française, italienne, ou belge; mais ces

pièces, remarquables de fini et de modernisme, sont les dernières créations des U.S.A. Que l'on est loin du vélo lourd, disgracieux, extra-renforcé auquel les Américains nous avaient habitués; et l'on devra dès maintenant compter avec cette nouvelle rivale sur les marchés étrangers :

- 1° Une bicyclette de femme à l'allure irréprochable; nous pouvons pourtant encore critiquer le mouvement du câble de frein arrière; bien peu de chose
- 2° Une fort belle selle à fond souple;;
- 3° Le pédalier trois attaches PARAMOUNT est étudié pour la piste; les modèles, de route sont aussi bien venus;
- 4° Une originale potence reversible en alliage léger. Notez le curieux serrage d'expendeur par coupe en biseau;
- 5° Autre potence relevée à col de cygne;
- 6° Les pistards apprécient cette potence à glissière ovale;
- 7° Un antivol dans la tête de fourche;
- 8° Frein en alliage léger, du plus pur classicisme;
- 9° Moyeu arrière à petits cônes vissés, avec frein à tambour. On remarquera les grand flasque ajouré, et l'attache symétrique des rayons, éditant le déport si préjudiciable à la rigidité;
- 10° Ce moyeu avant, réservé à la course, a aussi de grands flasques ajourés et est exécuté en dural;
- 11° Cette pédale fut très étudiée; notez les blocs caoutchouc interchangeables.

They work, in America

These few sketches would not be very interesting if they represented details of French, Italian or Belgian construction, but these pieces, remarkable for their finish and modernism, are the latest creations of the U.S.A. They are far from the heavy, unsightly, extra-reinforced bicycle to which the Americans had accustomed us, and we will have to count from now on with this new rival on the foreign markets:

- 1° A woman's bicycle with an impeccable look; however, we can still criticize the motion of the rear brake cable; not much of a thing.
- 2° A very beautiful saddle with a supple bottom;;

- 3° The PARAMOUNT three pin crankset has been designed for the track; the road models are just as good;
- 4° An original reversible stem in light alloy. Note the curious tightening of the expander by bevelled cut;
- 5° Another raised gooseneck stem;
- 6° The track racers appreciate this stem with an oval slide;
- 7° An anti-theft device in the fork head;
- 8° Light alloy brake, pure classicism;
- 9° Rear hub with small screw-on spindles with a drum brake. Note the large cut-out flanges and the symmetrical spoke attachment, which makes the offset so detrimental to the rigidity;
- 10° This front hub, reserved for racing, also has large cut-out flanges and is made of dural;
- 11° This pedal was very well designed; note the interchangeable rubber blocks.

[19470430 Le Cycle Vol 02 No 14 p010](#)

Et même, un peu plus...

And even a little more...

[19470517 Le Cycle Vol 02 No 15 p011](#)

DU "BON"... et du ...moins bon à la FOIRE PARIS

- 1.) L'allure de la bicyclette à leviers de L. LATOUR reste malgré tout classique ; son inventeur lui trouve 7 principaux avantages, allant de la multiplication de la force musculaire à la simplification et allégement du cadre ?
- 2.) Vue extérieure et détail des secteurs dentés du 'variateur de vitesses S.C.E.T., donnant 7 rapports. Les secteurs peuvent se rapprocher ou s'éloigner du centre, suivant des rampes-courbes donnant ainsi un diamètre différent au plateau.

- 3.) Quelle ligne avait la machine « homme » exposée au Stand de la Pologne ; précisons que ce croquis n'est pas une caricature !
- 4.) Voici la pompe polonaise à poignée en bois !
- 5.) La roue élastique CHAMBON, bois découpé, lames d'acier et boudins de caoutchouc, qui est supérieure à la roue à boyaux !!!
- 6.) Croquis de la traction avant CULPHYS La machine comporte également un pédalier classique.
- 7.) Fixation des manivelles sur les vélos polonais.
- 8.) Un joli frein sur pneu, traversant le garde-boue, au Stand de la Pologne. Le frein arrière est à rétropédalage.
- 9.) Suspension avant NIVELER, par biellette à 90°, ressort à lame et guide télescopique ; et le pauvre axe avant qui doit tout maintenir !

"GOOD"... and ...not so good at the PARIS FAIR

- 1.) L. LATOUR's lever bicycle is still a classic bicycle; its inventor found 7 main advantages, ranging from the multiplication of muscular strength to the simplification and lightening of the frame?
- 2.) External view and detail of the toothed sectors of the S.C.E.T. speed variator, giving 7 gears. The sectors can move towards or away from the centre, following curved ramps giving a different diameter to the chainring.
- 3.) What shape was the "man" machine exhibited at the Poland Stand; it should be noted that this sketch is not a caricature!
- 4.) Here is the Polish pump with a wooden handle!
- 5.) The elastic HAMBON wheel, cut wood, steel blades and rubber socks, which is superior to the tubular wheel !!
- 6.) Drawing of the front wheel drive CULPHYS The machine also has a classic crankset.
- 7.) Attachment of cranks on Polish bicycles.
- 8.) A nice tyre brake, through the fender, at the Polish Stand. The rear brake is back-pedalled.
- 9.) NIVELER front suspension, by 90° link, leaf spring and telescopic guide; and the poor front axle that has to hold everything!

VITUS advertisement

— Il faut soit vraiment solide ce vélo !

— Evidemment le cadre est en VITUS

- This bicycle has to be really strong!

- Obviously the frame is made of VITUS

[19470531 Le Cycle Vol 02 No 16 p007](#)

Un moyeu à broche Italien

Ce moyeu à broche moderne est le Palladini, de Milan. Il existe, en France, des systèmes analogues, de très belle venue, et nous ne nous sommes pas fait faute de décrire le plus séduisant d'entre eux. Mais le Palladini est entré, lui, dans le domaine commercial.

De la course à l'Industrie

Dante Gianello s'est ingénié à réaliser un dérailleur ne modifiant pratiquement pas la ligne du vélo, Il a pu, ainsi, utiliser un carter de chaîne normal, ce qui intéressera tous ceux qui sont tenus de rouler en tenue de ville. Gianello a également mis au point une manette dans laquelle est encastrée une petite bille, qui se loge dans les alvéoles correspondant aux diverses positions nécessitées par les changements de multiplication.

An Italian spindle hub

This modern spindle hub is the Palladini from Milan. There are similar systems in France, of very nice appearance, and we did not fail to describe the most attractive of them. But the Palladini has now entered the commercial field.

From the race to Industry

Dante Gianello has managed to make a derailleur that hardly changes the line of the bicycle, so he was able to use a normal chain case, which will be of interest to all those who have to ride in street clothes. Gianello

has also developed a lever in which a small ball is embedded, which is placed in the recesses corresponding to the various positions required by the gear changes.

[19470531 Le Cycle Vol 02 No 16 p009](#)

Toujours plus léger!!

La bicyclette de 3 kgs est-elle possible?

Always lighter!

Is the 3 kg bicycle possible?

[19470623 Le Cycle Vol 02 No 17 p001](#)

Magazine cover

En Argentine. Dans ce pays, les enfants ont une telle passion du cheval que, pour rendre plus attrayante la bicyclette d'enfant, on la transforme en cheval mécanique perfectionnée.

In Argentina. In this country, children have such a passion for horses that, to make a child's bicycle more attractive, it is transformed into a sophisticated mechanical horse.

[19470623 Le Cycle Vol 02 No 17 p005](#)

Vers le vélo utilitaire...

Towards the utility bicycle...

[19470623 Le Cycle Vol 02 No 17 p009](#)

Le changement de vitesse SPORT réalisé par Alfredo Cardinali, de Milan, est des plus simples. La commande rigide suit le hauban et fait varier la position du pignon de commande grâce à un double coude. Un système de ressort télescopique assure la tension de la chaîne.

The SPORT gear changer made by Alfredo Cardinali from Milan is very simple. The rigid command follows the seat stay and varies the position of the shifting pulley by means of a double elbow. A telescopic spring system ensures chain tension.

[19470623 Le Cycle Vol 02 No 17 p010](#)

VITUS advertisement

- Eh bien ! cher Ami, que vous arrive-t-il ?
- Ne m'en parlez pas, je n'en peux plus !
- Comment, votre vélo n'est pas en Vitus ?

- Well! dear Friend, what's the matter with you?
- Don't tell me, I can't stand it any more!
- What do you mean, your bicycle isn't built with Vitus?

[19470630 Le Cycle Vol 02 No 18 p001](#)

Magazine Cover

En vue du Duralumin...

Ce constructeur prépare un pilote extra léger pour sa machine prototype.

In view of the Duralumin...

This constructor is preparing an extra-lightweight pilot for his prototype machine.

[19470630 Le Cycle Vol 02 No 18 p004](#)

a cheval ou assis?

On horseback or seated?

[19470721 Le Cycle Vol 02 No 19 p007](#)

Un peu de rétrospective

A little hindsight

VITUS advertisement

— Mais, ma chère, dans quelle branche travaille donc votre mari ?

- But, my dear, what business is your husband in?

[19470721 Le Cycle Vol 02 No 19 p010](#)

Le "RENALB-LUX" dérailleur automatique

Le dérailleur est commandé par simple mouvement des pédales. Le pilote peut pédaler en arrière d'un quart de tour, mais, s'il veut changer de vitesse, il dépasse ce stade, et ainsi, amorce le Passage à la vitesse suivante. En reprenant le pédalage normal, la vitesse passe automatiquement.

Cet appareil, prévu pour 3 vitesses, se pose facilement comme tout dérailleur normal ; il ne pèse que 380 grammes. L'ordre du passage des rapports est le suivant. : la chaîne passe successivement du petit pignon sur le moyen, du moyen sur le grand ; du grand pignon, la chaîne revient sur le petit et ainsi de suite.

LA TIGE DE SELLE RUDDAN

Nous avons dit, dans un précédent numéro, au sujet du vélo utilitaire (Page 5 du numéro 17) :

« ...La tige de selle, en dural de forte épaisseur, ne pourra pas ainsi rouiller à l'intérieur du cadre et devenir inamovible. »

Les Spécialités RUDDAN nous prouvent que nos désirs peuvent être des réalités, avec sa tige de selle en dural qui supprime également la noix classique dont les griffes bien faibles sont parfois insuffisantes.

Grâce à son serrage par 2 boulons prenant place dans deux gorges verticales, le réglage en inclinaison est très facile. Les sellettes à plusieurs crans sont prévues aussi bien pour les selles à 2 fils qu'à 4.

Dans le cas des selles à, boudinières, genre dural, on supprime les sellettes et l'on serre directement.

Le réglage en avant ou en arrière se fait par glissement dans le sens voulu, comme sur tous les chariots.

Enfin, la tige Ruddan est livrée avec bague de 22x 24 ou 22x 26, pour montage dans tous les cadres.

Inoxydable, robuste, légère (250 grammes complète), assurant un blocage très énergique, cette tige de selle doit recevoir un excellent accueil de ceux que le progrès intéresse.

The "RENALB-LUX" automatic derailleur

The derailleur is operated by a simple movement of the pedals. The rider can pedal backwards a quarter of a turn, but if he wants to change gear, he goes beyond this stage and thus starts the shift to the next gear.

When resuming normal pedalling, the gear changes automatically.

This device, designed for 3 gears, is easy to fit like any normal derailleur; it weighs only 380 grams. The order of gear shifting is as follows.

The chain shifts successively from the small sprocket to the medium, from the medium to the large; from the large sprocket, the chain returns to the small and so on.

THE RUDDAN SEATPOST

We said in a previous issue about the utility bicycle (Page 5 of issue 17) :

"...The seatpost, made of thick dural, will not rust inside the frame and will not become immovable. »

The RUDDAN Specialities prove that our desires can come true, with its dural seatpost which also eliminates the classic nut whose weak claws are sometimes insufficient.

Thanks to its tightening by 2 bolts in two vertical grooves, the inclination adjustment is very easy. The multi-notch harnesses are suitable for both 2 and 4-wire saddles.

In the case of saddles with flanged joints, such as dural saddles, the harnesses are removed and tightened directly.

Adjustment forwards or backwards is done by sliding in the desired direction, as on all carriages.

Finally, the Ruddan seatpost is delivered with a 22x 24 or 22x 26 ring, for mounting in all frames.

Rustproof, robust, light (250 grams complete), ensuring a very energetic locking, this seatpost should receive an excellent welcome from those who are interested in progress.

[19470823 Le Cycle Vol 02 No 20 p008 19471001 Le Cycliste 10 1947 p185](#)

Remarqué par LE CYCLE au «DURAL» 2e Critérium Cyclotechnique

- 1) DERCHE. - Le cinquième pignon reste sur le cadre, supportant la chaîne, et permet le démontage de la roue sans se salir les mains.. On remarque les 4 crans d'entraînement du pignon.
- 2) HUGONNIER-ROUTENS. - Dérailleur de pédalier commandé par un câble formant va-et-vient et guidé sur deux petits axes.
- 3) HUGONNIER-ROUTENS. - Phare inclinable et instantanément détachable pour former baladeuse; la pile est à l'intérieur de ce phare.
- 4) HERSE. - Manette de dérailleur allégée par des trous côté cadre.
- 5) HERSE. - Dérailleur de pédalier extra rigide en duralumin découpé. Le levier est très court.
- 6) HUGONNIER-ROUTENS. - Le garde-boue arrière était muni, en plus du feu rouge normal, d'un cataphote rouge, d'origine suisse, et de deux cataphotes jaunes, venant de pédales allemandes. Ajoutons que seul l'accessoire helvétique réfléchissait correctement la lueur des phares.
- 7) PITARD. - Un antivol Neiman était monté sur la «cyclocamping» de Berger.
- 8) HERSE. - Le phare et son support, fruits de l'expérience acquise l'an dernier, sont légers et solides.

- 9) R. BERNARD. - La potence creuse, venant de Chareyre-et-Martin est particulièrement légère.
- 10) DERCHE. - Ce constructeur avait présenté un cadre très étudié ; voici la tête de fourche, en tube ovale, et la douille de direction, de 30 en bas et de 26 en haut.
- 11) DERCHE. - Pour démonter la roue sans être gêné par le frein, il suffit de détacher un patin, celui-ci est maintenu en place par une simple clé en forme de bateau. Les patins sont en liège.
- 12) ANIELLA. - La marque orléanaise avait adopté le dérailleur de pédalier Simplex.
- 13) PITARD. - Solutions pour machine de cyclocamping : freins sous haubans pour donner plus de place aux sacoches et porte-bagages rigide boulonné au cadre.
- 14) ONDET. - Un gros phare Radios du commerce fixé sur un porte-sacoches Comodo. A l'intérieur du phare, outre la pile, un système très étudié de baladeuse.
- 15) HERSE. - Cataphotes triples au bas du garde-boue arrière.
- 16) HERSE. - Tige de selle formant bloc selle extra-léger. Encrage de frein en tube de dural. Câble de traction multipliée. Support de poulies en plaquettes de chaîne.
- 17) ONDET. - Dérailleur de pédalier très léger en fil d'acier et levier en dural.
- 18) DERCHE. - Papillons avant diminués au maximum.
- 19) HERSE. - Le moyeu à broche R.A.S. est monté sur toutes les machines. Notez le feu rouge fixé sous la base gauche.
- 20) HERSE. - Le porte-pompe du prototype dame sert également à fixer le câble de frein et la butée de gaine.
- 21) DERCHE. - Cocottes en dural soudé sur le cintre, et leviers diminués.
- 22) HERSE. - Détendeur de frein extra-simple. Simple goupille soudée dépassant et permettant le décrochage instantané. Là aussi, patin en liège.
- 23) HERSE. - Leviers de frein réduits à l'extrême, en tôle de dural découpée.-Les cocottes ont été également à la lime.
- 24) HUGONNIER-ROUTENS. - Sur les leviers Lefol non modifiés, un système de détension extra-rapide, agissant par un quart de tour.

25) R. BERNARD. - Le phare, modifié à l'arrière, porte une pile cylindrique ; la fixation est prévue sur le porte-bagage avant.

26) HERSE. - Les pédales des prototypes étaient diminuées parfaitement... mais attention aux cailloux !

27) R. BERNARD. - La butée du frein avant est fixée au porte-bagage.

Noticed by LE CYCLE at the "DURAL" 2nd Cyclotechnical Criterium

1) DERCHE. - The fifth sprocket stays on the frame, holding the chain, and allows the disassembly of the wheel without getting your hands dirty... Note the 4 drive notches on the sprocket.

2) HUGONNIER-ROUTENS. - Front derailleur controlled by a cable forming a back and forth and guided on two small axes.

3) HUGONNIER-ROUTENS. - Tilttable and instantly detachable headlight to form a hand lamp; the battery is inside this headlight.

4) HERSE. - shift lever lightened by holes on the frame side.

5) HERSE. - Extra rigid duralumin front derailleur made of cut duralumin. The lever is very short.

6) HUGONNIER-ROUTENS. - In addition to the normal red light, the rear fender was equipped with a red reflector, of Swiss origin, and two yellow reflectors, coming from German pedals. It should also be added that only the Swiss accessory correctly reflected the light from the headlights.

7) PITARD. - A Neiman lock was mounted on Berger's "cyclocamping".

8) HERSE. - The headlight and its holder, the result of last year's experience, are light and strong.

9) R. BERNARD. - The hollow stem, coming from Chareyre-et-Martin, is particularly light.

10) DERCHE. - This manufacturer had presented a very well designed frame; here is the fork crown, in oval tube, and the head tube, 30 at the bottom and 26 at the top.

11) DERCHE. - To remove the wheel without being bothered by the brake, simply detach a brake pad, it is held in place by a simple boat-shaped key. The pads are made of cork.

12) ANIELLA. - The Orléans brand had adopted the Simplex front derailleur.

- 13) PITARD. - Solutions for cyclocamping machines: brakes under seat-stays to give more space to bags and rigid luggage racks bolted to the frame.
- 14) ONDET. - A large commercial Radios headlight mounted on a Comodo bag holder. Inside the headlight, in addition to the battery, there is a very sophisticated hand lamp system.
- 15) HERSE. - Triple reflectors at the bottom of the rear fender.
- 16) HERSE. - Seat post forming an extra-light seat assembly. Brake anchoring in dural tube. Multiplied leverage traction cable. Support of pulleys in chain links.
- 17) ONDET. - Very light front derailleur made of steel wire and dural lever.
- 18) DERCHE. - Front wingnuts reduced to the maximum.
- 19) HERSE. - The R.A.S. split hub is mounted on all machines. Note the red light fixed under the left chainstay.
- 20) HERSE. - The pump holder of the lady prototype is also used to fix the brake cable and the casing stop.
- 21) DERCHE. - Dural brackets welded to the handlebar, and diminished levers.
- 22) HERSE. - Extremely simple brake release device. Simple welded pin that protrudes and allows instant release. Here too, cork pad.
- 23) HERSE. - Brake levers reduced to the extreme, made of cut dural sheet metal, the brackets were also filed.
- 24) HUGONNIER-ROUTENS. - On unmodified Lefol levers, an extra-fast release system, acting by a quarter turn.
- 25) R. BERNARD. - The headlight, modified at the rear, carries a cylindrical battery; the attachment is provided on the front luggage rack.
- 26) HERSE. - The pedals of the prototypes were perfectly reduced... but beware of the stones!
- 27) R. BERNARD. - The front brake cable stop is attached to the luggage rack.

Sera-ce la Bicyclette de Concours 1948? Une anticipation de Daniel Rebour

- 1) Selle dont le cuir est percé.
- 2) Monture en dural.
- 3) Tige de selle spéciale, avec fixation à la selle par deux vis.
- 4) Feu rouge sur hauban...
- 5) ...ou sur garde-boue.
- 6) Cataphote.
- 7) Freins cantilevers à porte-patins allégés.
- 8) Dynamo sur pneu.
- 9) Garde-boue en dural.
- 10) Roue libre à 5 dentures, les plus petites possibles
- 11) Moyeu à broche.
- 12) Pignon de commande diminué d'une dent sur deux.
- 13) Ressort raccourci.
- 14) Entretoise de grand diamètre pour augmenter la rigidité de l'arrière.
Fixation du garde-boue par vis dans tube taraudé.
- 15) Plateau et couple en dural d'un diamètre minimum.
- 16) Manivelles en dural chanfreinées.
- 17) Pédales piste « en dentelle » !
- 18) Fil d'éclairage dans les tubes.
- 19) Manette de dérailleur placée très bas.
- 20) Système de contact à la direction - Antivol.
- 21) Cadre en 3/10 ou 4/10 acier.
- 22) Cuvette supérieur de 26
- 23) Potence creuse formant arrêt de gaine.
- 24) Cintre à 3 positions très court.
- 25) Tête de fourche en plaquettes soudo-brasées ou en tube aplati.
- 26) Leviers de frein en dural découpé. - Cocottes soudées.
- 27) Système de détension aux cocottes...
- 28) ou au cable du frein cantilever.
- 29) Phare orientable avec pile.
- 30) Porte-bagage avant.
- 31) Papillons avant à une seule ailette.
- 32) Tringles de garde-boue à extrémité aplatie, percée et fixée par une vis de trois vissée dans la patte.

33 Bavette... d'un modèle commercial !

Will this be the 1948 Concours Bicycle? An anticipation by Daniel Rebour

- 1) Saddle with pierced leather.
- 2) Dural frame.
- 3) Special seatpost, with attachment to the saddle by two screws.
- 4) Red light on seat stay...
- 5) ...or on fender.
- 6) Rear reflector.
- 7) Cantilever brakes with lightened pad holders.
- 8) Dynamo on tyre.
- 9) Dural fenders.
- 10) Freewheel with 5 gears, as small as possible.
- 11) Split hub.
- 12) Drive pulley reduced by every second tooth.
- 13) Spring shortened.
- 14) Large diameter bridge to increase rear stiffness. The fender is fixed by means of screws in threaded tube.
- 15) Chainrings in dural with minimum diameter.
- 16) Chamfered dural cranks.
- 17) "Lace" track pedals!
- 18) Lighting wire in tubes.
- 19) Derailleur shift lever placed very low.
- 20) Steerer contact system - Antitheft.
- 21) Frame in 3/10 or 4/10 steel.
- 22) Upper cup of 26
- 23) Hollow stem forming a cable stop.
- 24) Very short 3-position handlebar.
- 25) Fork head in fillet brazed plates or flattened tube.
- 26) Brake levers in stamped dural. - Welded brackets.
- 27) Relaxing system on the brackets...
- 28) or at the cantilever brake cable.
- 29) Adjustable headlight with battery.
- 30) Front luggage rack.
- 31) Front butterflies with only one wing.

32) Fender stays with flattened end, drilled and fixed by one of three screws screwed in the dropout.

33) Mud flap... of a commercial model!

[19470920 Le Cycle Vol 02 No 22 p007](#)

ACTUALITIES américaines

(Reproduction de documents publiés par American Bicyclist and Motorcyclist)

1) Si certains constructeurs d'outre-Atlantique sont arrivés à sortir des machines comparables aux vélos européens, d'autres restent fidèles à la bicyclette type U.S.A. Voici la ROADMASTER, avec réservoir-sacoche, fourche souple, position confort, et poids !...

2) Voici un guidon donnant une position bien verticale ; qu'en pensent A.V.A., Philippe, et autres ?

3) La grosse firme d'aviation BENDIX s'intéresse au vélo, et a créé ce moyeu-frein, en tous points l'égal des meilleurs. Remarquons le pignon pour chaîne au pas de 25,4, souvent utilisée en Amérique.

4) Une suspension avant originale, la E.Z. RIDE, qui s'adapte facilement à toute bicyclette.

5) Un phare, le SEISS, contenant deux piles pour l'éclairage à l'arrêt, et dont la fermeture est étanche à l'eau.

6) La dynamo MAKE.-A.-LITE, de forme nouvelle, a pour slogan publicitaire : « Plus de batterie pour moi ».

7) Enfin, un avertisseur bien adapté à la machine courante : l'appareil à coup de poing E. A. C'est élégant. discret... et, nous ne doutons pas, du caractère harmonieux des sons qui s'en dégagent !

US NEWS

(Reproduction of documents published by American Bicyclist and Motorcyclist)

1) If some manufacturers on the other side of the Atlantic have managed to come out with machines comparable to European bicycles, others remain faithful to the U.S.A. type bicycle. Here is the ROADMASTER, with a tank-bag, flexible fork, comfort position, and weight !

- 2) Here is a handlebar giving a very vertical position ; what do A.V.A., Philippe, and others think about it ?
- 3) The big aviation firm BENDIX is interested in bicycles, and has created this brake-hub, which is in every way equal to the best. Note the chain sprocket with a pitch of 25.4, often used in America.
- 4) An original front suspension, the E.Z. RIDE, which adapts easily to any bicycle.
- 5) A headlight, the SEISS, which contains two batteries for lighting when stationary and has a watertight closure.
- 6) The MAKE.-A.-LITE dynamo, with a new shape, has the advertising slogan: "No more batteries for me".
- 7) Finally, a warning device that is well suited to the everyday machine: the E.A. punch device. It is elegant, discreet... and, we have no doubt, of the harmonious character of the sounds that emanate from it!

[19470920 Le Cycle Vol 02 No 22 p009](#)

Modernisouns l'outillage!!

La modernisation et la rationalisation de l'outillage sont toujours des opérations qui paient

Let's modernise the tools!

The modernisation and rationalisation of tooling are always operations that pay off.

[19470920 Le Cycle Vol 02 No 22 p012](#)

Au Concours LÉPINE

- 1) Le Cyclotracteur DUCRAY, avec sa boîte à semence commandée par la roue avant, et ses trois socs,
- 2) Le variateur de vitesse GAUDAIRE est commandé par le flexible que l'on voit passer sous le carter, Remarquons également les balanciers à pédales !
- 3) Le cadre-poutre du Cycloman de G. POUCHARD.

4) L'intéressant support d'étau inclinable et orientable dans tous les sens de L CORRADI.

5) La suspension avant de DESSAUX permet un démontage assez facile de la roue, grâce à l'ouverture du verrouillage, tel' que le montre ce croquis.

6) Bien compliqué, mais très efficace, tel est le frein autoserreur d'HAUTFŒUILLE

Chez les coureurs

Nous avons remarqué, au Critérium, des As, autour de Bagatelle, que les machines des professionnels ont quelquefois de curieuses particularité !

De haut en bas :

Lesueur, craignant la chaleur, avait adapté deux pe-tits bidons plats, avec tubes caoutchouc faisant tétines, ; recherche du pratique et souci d'aérodynamisme

Par contre Blanchet n'avait pas craint de fouiller dans les accessoires antiques pour récupérer ce vieux frein à colliers !

Enfin, alors que les fabricants cherchent à créer des selles confortables, René Vietto avait sa B. 17 recin-trée, et ne dépassant guère 10 cm de large.

At the LEPINE Competition

1) The DUCRAY Cyclotractor, with its front wheel driven seed box and its three coulter,

2) The GAUDAIRE speed variator is controlled by the flexible hose that you can see passing under the housing. Note also the balancer pedals!

3) The beam frame of the Cycloman by G. POUCHARD.

4) The interesting tilting and swivelling vice support of L CORRADI.

5) The front suspension of DESSAUX allows a rather easy disassembly of the wheel, thanks to the opening of the lock, as shown in this sketch.

6) Very complicated, but very efficient, such is the self-locking brake of HAUTFŒUILLE

Among the racers

We had noticed, at the Critérium, of the Aces, around Bagatelle, that the machines of the professionals sometimes have curious peculiarities!

From top to bottom :

Lesueur, fearing the heat, had adapted two small flat cans, with rubber tubes making nipples, ; search for practicality and concern for aerodynamics...

On the other hand Blanchet had not been afraid to rummage through the antique accessories to recover this old collar brake!

Finally, while manufacturers were looking to create comfortable saddles, René Vietto had his B. 17 re-curved, and hardly more than 10 cm wide.

[19471016 Le Cycle Vol 02 No 24 p005](#)

Salon 1947... pas de révolution?

1947 Salon... no revolution?

[19471016 Le Cycle Vol 02 No 24 p009](#)

50 ans ont passé... et le Salon conserve son attrait contrairement à ce que pensait, en 1897, Baudry de Saunier

50 years have passed... and the Salon retains its appeal contrary to what Baudry de Saunier thought in 1897.

[19471016 Le Cycle Vol 02 No 24 p011](#)

Effaçons la mauvaise route

Au SALON, le problème sera-t-il résolu ?

1. — Le système à coulisseaux, excellent sur une moto où l'on ne tergiverse pas pour quelques centaines de grammes, ne peut convenir sur nos cycles, sans renforcer énormément l'axe de roue qui constitue l'entretoise reliant les 2 pattes.

2. — Le système à coulisseaux peut être très amélioré par une fourche reliant les 2 pattes. Mais, là encore, le poids supplémentaires est important.
3. — Une simple fourche horizontale, très rigide, voit ses déplacements limité par un ressort horizontal. On remarque les deux amortisseurs à friction reliés à une partie fixe du
4. — Toute la fourche arrière peut être oscillante. C'est la solution qui semble la meilleure pour les bicyclettes. Le ressort est sous la selle ou derrière.
5. — Ce système de fourche avant, dit « à balancier » est nouveau. Léger et simple, il demande pourtant un axe renforce les deux biellettes étant indépendantes.
6. — La fourche peut être articulée à la tête, et Comprimer un ressort, soit à boudin, soit à lame. C'est encore le plus simple et le plus rigide.

Let's clear the bad road

At the SALON, will the problem be solved?

1. - The slide system, which is excellent on a motorbicycle where you don't dither for a few hundred grams, cannot be suitable on our cycles without greatly strengthening the wheel axle that forms the spacer connecting the 2 dropouts.
2. - The slide system can be greatly improved by a fork connecting the 2 dropouts. But here again, the extra weight is important.
3. - A simple horizontal fork, which is very rigid, will be limited in its movements by a horizontal spring. Note the two friction dampers connected to a fixed part of the fork.
4. - The entire rear fork can be oscillating. This seems to be the best solution for bicycles. The spring is under the saddle or behind.
5. - This front fork system, called "swingarm" is new. It is light and simple, but requires a reinforced axle, as the two connecting rods are independent.
6. - The fork can be articulated at the head, and compress a spring, either a coil or leaf spring. It is still the simplest and most rigid.

Remarqué par Le Cycle au Salon

1. - JEAN THOMANN : protège-pieds.
- 2, 11, 16, 17, 18. - DAUDON : montage du plateau de montagne sur le plateau normal par rondelle de cisaillement en rivets alu ; potence «maison» enfermant la trousse de réparation ; double manette sur Simplex pour détension de chaîne ; boîte à billes avec renforts latéraux pour empêcher le flottement avec les cadres en tubes extra-minces ; jeu de pédalier par roulements annulaires.
3. - PITARD : relai du frein arrière sur cadre de dame.
4. - MAURY : phare monté sur le frein avant, pour le modèle «Training».
5. - SOUCHARD : garde-boue DE WEWER martelé avec bandeaux couleur.
6. - OLYMPIA : porte-bagages arrière surbaissé modèle de cyclotourisme.
7. - PITARD : porte-bagages arrière surbaissé pour cycles léger.
8. - PRYMA : selle non percée pour dame.
9. - MAURY : patte arrière avec blocage CAMPAGNOLO.
10. - DELANGLE : nouveau pare-golf ajouré.
12. - NOVI : la nouvelle dynamo «27» qui équipe de nombreuses machines.
13. - LEFOL : le nouveau frein.
14. - HURTU : détail de fixation des tringles arrière formant porte-bagages.
15. - SINGER : serrage de selle par deux vis et fixation des haubans en deux points.

Noticed by Le Cycle at the Salon

1. - JEAN THOMANN: foot protection.
- 2, 11, 16, 17, 18 - DAUDON: mounting of the mountain chainring on the normal chainring by means of an aluminium rivet shear washer; "a la maison" stem enclosing the repair kit; double lever on Simplex for chain detensioning; bottom bracket shell with lateral reinforcements to prevent floating with the frames in extra thin tubes; bottom bracket with annular bearings.
3. - PITARD: rear brake transmission on lady's frame.

- 4. - MAURY: headlight mounted on the front brake, for the "Training" model.
- 5. - SOUCHARD: hammered WEWER fender with coloured bands.
- 6. - OLYMPIA: lowered rear luggage rack for Cyclotourism.
- 7. - PITARD: lowered rear luggage rack for light cycles.
- 8. - PRYMA: undrilled saddle for ladies.
- 9. - MAURY: rear dropout with CAMPAGNOLO quick release
- 10. - DELANGLE: new chainguard with cutouts.
- 12. - NOVI: the new dynamo "27" which equips many machines.
- 13. - LEFOL: the new brake.
- 14. - HURTU: detail of fixing the rear stays forming a luggage rack.
- 15. - SINGER: saddle clamping with two screws and attachment of the stays at two points.

[19471101 Le Cycle Vol 02 No 25 p011 19471101 Le Cycliste 11 1947 p208](#)

Remarqué par Le Cycle au Salon

- 19. - MAURY : bases de cadre pour stayer, contrecoudées afin de laisser un passage suffisant à la roue en cas de bris de rayons.
- 20. - RAVAT : freins cantilever «maison».
- 21. - HURTU : serrage de tige de selle et câble de frein intérieur sur le modèle «super-randonneuse».
- 22. - DELANGLE : un nouveau dessin de cadre de dame.
- 23. - POULAIN : manette de dérailleur avec verrouillage des vitesses et réglage du câble par vis sans fin.
- 24. - COLOMB : frein arrière à segment extérieur se montant sur le double filetage.
- 25. - NARCISSE : dérailleur de pédalier à double guidage.
- 26, 31. - DAUDON : porte-bagages avec fixation standardisée sur la fourche. Notez les arrêts pour empêcher les sacoches d'aller dans les freins ; trousse de réparation contenue dans la potence.
- 27. - NARCISSE : potence à expendeur invisible.
- 28. - DELANGLE la clavette diminuée J.A.P. a été adoptée.
- 29. - METROPOLE : avant de cadre en dural à tubes sertis.
- 30. - HURTU : nouveau dessin de cadre de dame.

- 32. - PITARD : levier de frein «Guidonnet» MAFAC
- 33. - GARIN : potence en métal léger sur randonneur dural.
- 34. - VITUS : la nouvelle potence avec tubes spéciaux.
- 35. - FONDERIE DE PRECISION : porte-bagages avec feu arrière et sacs-ches venus de fonderie.

Noticed by Le Cycle at the Salon

- 19. - MAURY: chainstays for stayer, counter-bent to allow sufficient passage for the wheel in case of spoke breakage.
- 20. - RAVAT: "a la maison" cantilever brakes.
- 21. - HURTU: seat post clamping and inner brake cable on the "super-randonneuse" model.
- 22. - DELANGLE: a new design of lady's frame.
- 23. - POWDER: shift lever with gear lock and cable adjustment by worm screw.
- 24. - COLOMB: rear brake with external segment mounted on the second thread.
- 25. - NARCISSE: double-guided front derailleur.
- 26, 31 - DAUDON: luggage rack with standardised mounting on the fork. Note the stops to prevent the bags from getting into the brakes; repair kit contained in the stem.
- 27. - NARCISSE: stem with invisible expander.
- 28. - DELANGLE the J.A.P. diminished cotter pin has been adopted.
- 29. - METROPOLE: front of dural frame with crimped tubes.
- 30. - HURTU: new design of lady's frame.
- 32. - PITARD: brake lever "Guidonnet" MAFAC
- 33. - GARIN: light metal stem on randonneur dural
- 34. - VITUS: the new stem with special tubes.
- 35. - FONDERIE DE PRECISION: luggage rack with taillight and panniers from the Fonderie.

[19471101 Le Cycle Vol 02 No 25 p031 19471101 Le Cycliste 11 1947 p207](#)

Remarqué par Le Cycle au Salon

- 36. - ALCYON : fixation du pare-golf sur le dérailleur de pédalier (hors série).
- 37. - PEUGEOT : cache-molette profilé monté sur dynamo Soubitez.
- 38. - TERROT : frein à ciseaux et tasseaux brasés d'une grande efficacité.

Noticed by Le Cycle at the Salon

- 36. - ALCYON: attachment of the chainguard on the front derailleur (not standard).
- 37. - PEUGEOT: profiled roller cover mounted on Soubitez dynamo.
- 38. - TERROT: highly efficient scissor brake and brazed on brake studs.

[19471115 Le Cycle Vol 03 No 01 p005](#)

Promenade da la Galerie J

ou: les pièces détachées et accessoires au Salon...

Walk of the J Gallery

or: parts and accessories at the Salon...

[19471115 Le Cycle Vol 03 No 01 p007 19471201 Le Cycliste 12 1947 p230](#)

Nouveautés chez les fabricants

- 1. - LUXOR : porte-bagages AV dural martelé avec 2 phares.
- 2. - RADIOS : nouvelle dynamo légère.
- 8. - MAGNETO-FRANCE : dynamo à molette matière plastique.
- 4. - HURET : dérailleur de compétition à détension de chaîne, dont le câble est maintenant à tirage central.
- 5. - NOVI : dynamo dans moyeu AV. On voit la clé de contact.
- 6. - MAFAC : la nouvelle poignée Route se fait en droite et gauche.
- 7. - MAFAC : la trousse est complétée par deux nouvelles clés plates, pour grands écrous et tous les cônes de moyeux, et par une petite clé en tube.
- 8. - SPEEDY : clavette «sans tête» présentée par Reynolds.
- 9. - LEWIS : frein sous pédalier ou pour cadre mixte.
- 10. - LEWIS : le frein T. 46, modifié et allégé.

11. - VELOCODE : commutateur à 2 positions placé sur le guidon.
12. - LEFOL : détail du nouveau frein cantilever et de son ressort.
13. - MANIPLUME : manivelle en alliage léger, se montant sur un axe classique, par clavette.
14. - SUPER-RAPID : nouveau frein cantilever ; le câble de liaison est en corde à piano.
15. - LEWIS : poignée en métal léger embouti, ne pesant que 75 gr.
16. - H.G. : support de phare à une seule vis.
17. - SOUBITEZ : le nouveau phare «50».
18. - BERTHET : pédale extra-légère, course et piste, dérivée d'un modèle ancien et que l'on reverra sans doute bientôt sous cette élégante présentation.

New from the manufacturers

1. - LUXOR: Dural front luggage rack with 2 headlights.
2. - RADIOS: new lightweight dynamo.
3. - MAGNETO-FRANCE: dynamo with plastic wheel.
4. - HURET: a racing derailleur with chain tension relief, whose cable is now centrally pulled.
5. - NOVI : dynamo in front hub. We see the switch key.
6. - MAFAC: the new Road lever is on the right and left.
7. - MAFAC: the kit is completed by two new flat keys, for large nuts and all hub cones, and a small tube key.
8. - SPEEDY : "headless" cotter pin presented by Reynolds.
9. - LEWIS: brake under the bottom bracket or for mixte frame.
10. - LEWIS: the T. 46 brake, modified and lightened.
11. - VELOCODE: 2 position switch on the handlebars.
12. - LEFOL: detail of the new cantilever brake and its spring.
13. - MANIPLUME: light alloy crank arm, mounted on a classic axis, by cotter pin.
14. - SUPER-RAPID: new cantilever brake; the connecting cable is made of spring wire.
15. - LEWIS: pressed light metal lever, weighing only 75 gr.
16. - H.G.: Single screw headlight bracket.
17. - SOUBITEZ: the new "50" headlight.

18. - BERTHET: extra-light pedal, race and track, derived from an old model and that we will probably soon see again under this elegant presentation.

[19471115 Le Cycle Vol 03 No 01 p013](#)

Motors auxiliaires

Auxiliary motors

[19471206 Le Cycle Vol 03 No 02 p005](#)

Eclairage

Lighting

[19471206 Le Cycle Vol 03 No 02 p008](#)

Nouveautés hors SALON

Plusieurs améliorations vues chez Herse

L'excellent spécialiste du sur-mesures et du cyclotourisme, s'il n'a pas exposé au Salon, n'en a pas moins travaillé, et l'on peut 'en juger en visitant la belle présentation de ses derniers modèles dans son nouveau magasin de Levallois.

- 1) Voici un carter lacé pour les machines « porteur », en toile de vierge imputrescible, à la, protection réelle, sans danger de ferraillement. Jusqu'à présent, ce carter était une spécialité anglaise très rare en France.
- 2) .Sur la même machine, nous voyons ce porte-bagages avant, solidement fixé en deux points à l'avant de la tête du fourche. Notez également le support du phare, dans lequel passe le fil, véritablement invisible.

News apart from the Salon

Several improvements seen at Herse

The excellent specialist in custom-made products and cycle tourism, although he did not exhibit at the Salon, he nevertheless worked hard, as can be judged by the beautiful presentation of his latest models in his new shop in Levallois.

1) Here is a laced casing for the "carrier" machines, made of rot-proof virgin canvas, with real protection, without danger of scrapping. Until now, this casing was a very rare English speciality in France.

2) On the same machine, we see this front luggage rack, solidly fixed in two points at the front of the fork head. Note also the bracket for the headlight, through which the wire passes, truly invisible.

[19471206 Le Cycle Vol 03 No 02 p011](#)

UNE NOUVEAUTÉ britannique UNE PEDALE A TROIS BLOCS CAOUT-CHOU

« Midland Inventor » vient de sortir une nouvelle pédale dont les flasques comportent trois blocs de caoutchouc. Outre l'avantage constitué par le fait que ces blocs sont immédiatement orientables et qu'ils s'usent régulièrement en présentant toujours une face de travail sous le pied du cycliste, cette face est nettement plus près de l'axe que pour une pédale classique, ce qui surbaisse le coup de pédale (comme sur la « Sansaxe » de Souhart).

A BRITISH NOVELTY, A THREE BLOCK RUBBER PEDAL

"Midland Inventor has just released a new pedal with three rubber blocks on the flanges. In addition to the advantage of the fact that these blocks can be adjusted immediately and that they wear evenly with one working face always under the cyclist's foot, this face is much closer to the axle than on a conventional pedal, which lowers the pedal stroke (as on Souhart's "Sansaxe").

[19471220 Le Cycle Vol 03 No 03 p007](#)

VU AU SALON DE MILAN

1. 2. — Les frères VIANZONE, spécialistes du cadre en bois, dont « Le Cycle » a déjà publié des descriptions, sortent aussi des cadres en métal léger : tubes boulonnés dans des raccords fondus. Ils annoncent 10 kgs pour le vélo de dame et 9 kgs 500 pour la bicyclette « Homme ». Ces deux modèles avec équipement électrique mais sans dérailleur.
3. - Cet appareil « LAMPO » extrêmement simple, permet non seulement le démontage normal du pneu, mais aussi son remontage sans le moindre risque de « pinçage » de la chambre à air. L'opération se fait en douceur.
4. — En 1946, F. BRIVIO présentait une manivelle à emmanchement par cannelures côniques. Voici cette manivelle acier à blocage par écrou à logement hexagonal.
5. — Le moyeu à broche (AV. et AR., permettant l'interchangeabilité des roues) PALLADINI est maintenant entré dans le domaine commercial.
6. — Sur le guidon VANELLI, le cintre est remplacé par 3 fils qui jouent le même rôle que sur un volant souple d'automobile. M. Carnielli utilise aussi un guidon de ce genre sur certains de ses modèles.
7. — Un très simple système de blocage des roues, rappelant le Campagnolo et le Lampo, présenté au stand FRISONI et TORRESAN.
8. — Chez TAURUS, un pédalier en deux éléments, les extrémités supérieures de chaque manivelle s'emboîtant l'une dans l'autre au centre du pédalier, dont l'axe est ainsi éliminé.
9. — L'« Anti-pluie » CER, de Turin, est destiné à protéger le cycliste. Au repos, il prend place dans un étui en métal léger. Le poids de l'ensemble est inférieur à 1 kg. 500. Il paraît que le profilage est tel que le vent n'a que peu de prise sur le dispositif !
- 10 -- Un fourche élastique parmi beaucoup d'autres !
11. — CIMATTI a modifié ici sa patte avant, et remplacé l'écrou de serrage de la roue par un dispositif à griffe.

SEEN AT THE MILAN FAIR

1.2 - The VIANZONE brothers, specialists in wooden frames, whose descriptions have already been published in "Le Cycle", are also producing light metal frames: tubes bolted into cast lugs. They advertise 10 kg for the ladies' bicycle and 9 kg 500 for the men's bicycle. Both models with electrical equipment but without derailleur.

3. - This extremely simple "LAMPO" device allows not only the normal disassembly of the tyre, but also its reassembly without the slightest risk of "pinching" the inner tube. The operation is carried out smoothly.
4. - In 1946, F. BRIVIO presented a crank with a conical spline fitting. This is a steel crank with a hexagonal nut lock.
5. - The PALLADINI spindle hub (front and rear, allowing interchangeability of wheels) has now entered the commercial field.
6. - On the VANELLI handlebars, the handlebar is replaced by 3 wires which play the same role as on a soft car steering wheel. Mr. Carnielli also uses such handlebars on some of his models.
7. - A very simple wheel locking system, reminiscent of the Campagnolo and Lampo, presented at the FRISONI and TORRESAN stand.
8. - In TAURUS, a crankset in two parts, with the outer ends of each crank interlocking in the centre of the crankset, thus eliminating the axle.
9. - The CER "Anti-rain" from Turin is designed to protect the cyclist. At rest, it is housed in a light metal case. It weighs less than 1 kg. 500. It seems that the profiling is such that the wind has little hold on the device!
10. - An elastic fork among many others!
11. - CIMATTI has modified here its front fork end, and replaced the wheel lock nut by a claw device.

[19471220 Le Cycle Vol 03 No 03 p013](#)

VU AU SALON DE MILAN

12. — Le phare de l'équipement électrique AURORA contient aussi la dynamo. La molette est reliée à celle-ci par un court flexible.
13. .. L'accoupleur de câbles de freins « SECURIT », qui pèse 20 grammes permet de freiner avec un seul levier ou les deux, indifféremment, de telle sorte qu'une rupture de câble, là où elle se produit le plus fréquemment, n'implique pas l'impossibilité de se servir du frein endommagé.
14. — CIMATTI remplace l'ensemble : axe de pédale, manivelle, axe de pédalier, manivelle, axe de pédale, par une pièce unique

15. — La nouvelle manette du changement de vitesses VITTORIA est très perfectionnée et évite tout changement de position à l'insu du pilote.
16. --- Un réglage de la selle plus mécanique que le classique boulon, présenté par MM. MALAGUTTI, de Bologne.
17. -- En 1946, Olmo avait incorporé un Phare, un compteur et un avertisseur, au guidon. Il a continué, et généralisé, cette année, l'emploi de ce système. MONTEROSA s'est contenté, ici, d'incorporer le phare au guidon.
18. 19. 20. — Le frein « anglais » à Montage intérieur, donc invisible, est toujours très prisé en Italie. BIANCHI a songé à initier le visiteur au montage et au fonctionnement de ce genre de freins.

SEEN AT THE MILAN FAIR

12. - The headlight of the AURORA electrical equipment also contains the dynamo. The wheel is connected to it by a short flexible hose.
13. .. The "SECURIT" brake cable coupler, which weighs 20 grams, makes it possible to brake with one or both levers, indifferently, so that a cable break, where it occurs most frequently, does not imply the impossibility of using the damaged brake.
14. - CIMATTI replaces the assembly: pedal axle, crank, bottom bracket axle, crank, pedal axle, with a single part.
15. - The new VITTORIA shift lever is very advanced and prevents any change of position without the rider's knowledge.
16. --- A more mechanical saddle adjustment than the classic bolt, presented by MM. MALAGUTTI, from Bologna.
17. -- In 1946 Olmo had incorporated a headlight, a counter and a horn on the handlebars. He continued, and generalised, the use of this system this year. MONTEROSA has here merely incorporated the headlight into the handlebars.
18. 19. 20 - The "English" brake, which is invisible, is still very popular in Italy. BIANCHI thought of introducing the visitor to the installation and operation of this type of brake.

Modifier les pédales...

Cage en métal léger fondu sous pression, proposée par l'auteur. Les roulements sont noyés dans le corps. L'entre-axe des trous pour cale-pieds permet un réglage latéral de ceux-ci. Le côté opposé permet d'utiliser les cale-pédales.

Modifying the pedals...

Cage made of die-cast light metal, proposed by the author. The bearings are embedded in the body. The toe clip holes can be adjusted laterally. The opposite side allows the use of pedal clips.

1948

Jan.	Febr.	March	April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19480110 Le Cycle Vol 03 No 04 p001](#)

Magazine cover

Matieres premieres, pieces detachees, machines en magasin... ... Ce sont nos voeux pour 1948

Raw materials, spare parts, machines in shop... ... These are our wishes for 1948

[19480110 Le Cycle Vol 03 No 04 p005](#)

Les moteurs auxiliaires ... de Paris a Milan

Auxiliary motors ... of Paris to Milan

[19480110 Le Cycle Vol 03 No 04 p006](#)

AU SALON DE MILAN

- 1) Au Stand VIANZONE, ce vélo d'enfant au cadre en alliage léger coulé et nervuré.
- 2) Commande mixte pour les freins ; leviers genre « anglais » se terminant par des câbles souples.
- 3-4) Le dérailleur CERVINO et son tendeur fixé sous le pédalier par un collier en corde à piano. Il possède une double commande pour détension de la chaîne.
- 5) La cocotte du frein B.R.A. fabriquée par FAIBRA est très nette d'aspect et peut compléter un levier de course ou de tourisme.
- 6) Egalement chez B.R.A. ce curieux mode de fixation des patins. Quatre pointes pénètrent dans celui-ci, sans qu'il ne soit prévu ni longueur en queue d'aronde, ni même de butée.

AT THE MILAN FAIR

- 1) At the VIANZONE stand, this children's bicycle with its light alloy cast and ribbed frame.
- 2) Mixed control for the brakes; "English" style levers ending in flexible cables.
- 3-4) The CERVINO derailleur and its tensioner fixed under the bottom bracket by a piano wire collar. It has a double command for chain tensioning.
- 5) The B.R.A. brake bracket manufactured by FAIBRA is very clear in appearance and can be used as a complement to a racing or touring lever.
- 6) Also at B.R.A. this curious way of fixing the brake pads. Four spikes penetrate into it, neither dovetail style, nor even a limit stop is foreseen.

[19480110 Le Cycle Vol 03 No 04 p013](#)

LA PAGE DES DOCUMENTS

Chez HERSE

Dans notre No 2, du 6 décembre 1947, nous avons présenté deux nouveautés dues à Herse : le carter lacé pour les machines « porteur » et un porte-bagages avant.

Voici encore trois améliorations chez le spécialiste de Levallois :

Ci-dessus, un autre porte-bagages avant, pour le tandem ou le cyclo-camping, fixé en deux points par la tête de fourche. Les pattes avant sont emprisonnées par des chapes, ce qui contribue grandement à la solidité et à la rigidité de l'ensemble.

Ci-dessus, le feu rouge, fixé entre les deux haubans, sur le tube de selle, ne laisse pas voir non plus son fil, qui passe dans le support. Ci-contre la potence à montage classique cache son expandeur sous un bouchon-plaque d'identité.

Chez LAM

La nouvelle poignée LAM, modèle course, déjà très répandue, possède une allonge supérieure à la cocotte, ce qui améliore de beaucoup la « mise en main » à la position « grimpeur ».

En Angleterre

Deux nouveautés de "JAMES CYCLES"

D'abord une pompe qui, restant fixée au cadre par une rotule, à sa partie inférieure peut être manoeuvrée d'une seule main.

Puis un frein du type « cantilever », fixé sous les haubans et commandé par un renvoi de sonnette et des tringles rigides.

Un porte-bagages amovible

Ce simple porte-bagage, instantanément amovible, fut créé par W.A.L-loys Cycles. Aucune fixation, aucun ressort ne sont utilisés pour fixer cet accessoire. L'élasticité du métal suffit à garder en place de support, comme il permet de l'ôter en une seconde.

THE DOCUMENTS PAGE

At HERSE

In our No. 2, dated December 6, 1947, we presented two new features owing to Herse: the laced housing for "porter" machines and a front luggage rack.

Here are three more improvements from the Levallois specialist:

Above, another front luggage rack, for the tandem or cyclo-camping, fixed in two points by the fork head. The front fork ends are imprisoned

by means of clevises, which contributes greatly to the solidity and rigidity of the assembly.

Above, the red light, mounted between the two seat stays, on the seat tube, does not let you see its thread, which runs through the bracket. Opposite, the classic stem hides its expander bolt under an identity plate cap.

At LAM

The new LAM handle, a race model, already very popular, has a longer extension above the bracket, which greatly improves the "grip" in the "climbing" position.

In England

Two new products from "JAMES CYCLES".

Firstly, a pump which, remaining attached to the frame by a ball joint, can be operated with one hand.

Then a "cantilever" type brake, fixed under the seatstays and controlled by a bell mechanism [?] and rigid rods.

A removable luggage rack

This simple, instantly removable luggage rack was created by W.A.L-loys Cycles. No fasteners or springs are used to attach this accessory. The elasticity of the metal is sufficient to keep it in place as it can be removed in a second.

[19480124 Le Cycle Vol 03 No 05 p011](#)

Et la troisième place?

1) Le tandem transformable Lefol dans sa position initiale : les tubes télescopiques sont entièrement fermés, doublant l'épaisseur de la partie arrière du cadre ; on distingue le boîtier supplémentaire de pédalier qui sera utilisé dans la formule « triplète ».

2) L'enfant sera placé dans un panier fixé entre la selle avant et le guidon arrière, avec le cadre un peu allongé : plus tard, quand l'enfant pourra pédaler, un pédalier fixé sur collier viendra prendre place sur le tube de

selle et aidera la propulsion générale par une petite chaîne supplémentaire.

And third place?

1) The Lefol transformable tandem in its initial position: the telescopic tubes are completely closed, doubling the thickness of the rear part of the frame; we can see the additional bottom bracket housing which will be used in the "triplet" formula.

2) The child will be placed in a rack fixed between the front saddle and the rear handlebar, with the frame slightly extended: later, when the child is able to pedal, a pedal crankset fixed on a collar will come to take its place on the seat tube and will help the general propulsion by means of a small additional chain.

[19480201 Le Cycliste 02 1948 p026 several issues of Le Cycle](#)

LES MOTEURS AUXILIAIRES FRANÇAIS

présente, avec la Collaboration de Daniel Rebour et du Cycle, les principaux moteurs auxiliaires réalisés par des constructeurs français.

LÉGENDE : Véloto 1 - Hémy (Homme) 10 - (Dame) 2 - Vélo Solex 3 - Baby-Champion 4 - Motorex 5 - Diem 6 - Cyclorex 7 - Le Cyclex 8 - P. P. Roussey 9 - Mosquito 11 - Mirou 12 - V.A.P.4. 13 - Le Serwa 14.

FRENCH AUXILIARY ENGINES

presented, with the collaboration of Daniel Rebour and Le Cycle, the main auxiliary engines produced by French manufacturers.

LÉGENDE : Véloto 1 - Hémy (Homme) 10 - (Dame) 2 - Vélo Solex 3 - Baby-Champion 4 - Motorex 5 - Diem 6 - Cyclorex 7 - Le Cyclex 8 - P. P. Roussey 9 - Mosquito 11 - Mirou 12 - V.A.P.4. 13 - Le Serwa 14.

[19480207 Le Cycle Vol 03 No 06 p010](#)

Un nouveau frein à tasseaux soudés : Le BÉRAL

Construit sous la licence DAUNAY 45, le BÉRAL, des Ets normands Béranger, possède des particularités bien personnelles. Etabli en dura-

lumin matricé, donc d'une solidité à toute épreuve, sa puissance incontestable est due à un excellent calcul des bras de levier ; la rampe commandant l'écartement des bras supérieurs, bien visible sur le croquis côté cadre, sert également, par ses deux petits ressorts à boudin, à ramener le frein au point mort.

Le BERAL n'est pas lourd; de plus, il possède une grande capacité de réglage, tant latéral que vertical, par de longues boutonnières et des axes de porte-patin de, généreuses dimensions.

Un nouveau support de manette de dérailleur le T. A.

Le cyclotouriste - artisan Georges Navet a créé cette cocotte spéciale, adaptable au levier Lefol et supportant la manette du dérailleur de la marque choisie. La manette se trouve le long du levier de frein, dans la position moyenne.

Voilà une originale solution pour ceux qui désirent ne pas lâcher le guidon lorsqu'ils changent de vitesse.

A new brake with brazed-on studs: The BÉRAL

Built under licence DAUNAY 45, the BERAL, from the Ets normands Béranger, has very personal characteristics. Built in duralumin, thus of an unquestionable solidity, its unquestionable power is due to an excellent calculation of the lever arms; the ramp controlling the distance between the upper arms, clearly visible on the sketch on the frame side, also serves, by its two small coil springs, to bring the brake back to neutral.

The BERAL is not heavy and can be adjusted both laterally and vertically by means of long buttonholes and generously dimensioned brake shoe pins.

A new derailleur lever bracket the T. A.

The cyclotourist - craftsman Georges Navet has created this special bracket, adaptable to the Lefol lever and holding the derailleur lever of the chosen brand. The lever is located along the brake lever, in the middle position.

This is an original solution for those who do not want to let go of the handlebars when changing gears.

[19480207 Le Cycle Vol 03 No 06 p013](#)

Le problème des vitrines

The problem of shop windows

[19480221 Le Cycle Vol 03 No 07 p006](#)

Prix et technique

Price and technique

[19480221 Le Cycle Vol 03 No 07 p007 19480401 Le Cycliste 04 1948 p068](#)

Vu par Le Cycle, voici ce que nos artisans avaient préparé pour La "Nuit du Cyclotourisme"

1. - EMERIAU : poignée contenant une pile et ayant une prise à vis pour baladeuse.
2. - A. LAURENT : fixation inférieure du porte-bagages avant immédiatement amovible.
3. - DERCHE : le nouveau dérailleur de pédalier.
4. - DUCHERON : tasseaux de frein cantilever à boutonnière de réglage.
5. - FLETCHER : potence à pince à serrage avant.
6. - GOELAND : dérailleur de pédalier à double guidage et mouvement par maillons de chaîne.
7. - A. LAURENT : support de dérailleur fixant également l'amortisseur de chaîne.
8. - R. CAVE : dérailleur de pédalier à manette placée à l'avant du tube de selle.
9. - DARDENNE : potence en tube en D ; l'expendeur est terminé par un gros bouton moleté servant au serrage à la main.

10. - GOELAND : potence en acier extra légère, à 4 tubes de petit diamètre.
11. - DERCHE : dynamo commandée par manette et câble.
12. - HERSE : garde-boue avec feu rouge et cataphote incorporés.
13. - FLETCHER : dérailleur de pédalier à double câble de commande.
14. - HERSE : blocage du levier du frein à tambour pour longues descentes et arrêt sur sol en pente.
15. - R. CAVE : manette de dérailleur excentrée donnant au câble une tension constante à toutes les vitesses.

Seen by Le Cycle, here is what our artisans had prepared for The "Night of Cyclotourism"

1. - EMERIAU: handle containing a battery and having a screw plug for a hand lamp.
2. - A. LAURENT: lower attachment of the front luggage rack immediately removable.
3. - DERCHE: the new front derailleur.
4. - DUCHERON: cantilever brake studs with buttonhole for adjustability.
5. - FLETCHER: clamp stem with clamping in front of the steerer tube.
6. - GOELAND: front derailleur with double guiding and chain link movement.
7. - A. LAURENT: Derailleur bracket also attaches the chainstay protector.
8. - R. CAVE: front derailleur with lever placed at the front of the seat tube.
9. - DARDENNE: D-shaped tube stem; the expander is closed by a large knurled knob used for hand tightening.
10. - GOELAND: extra light steel stem, with 4 small diameter tubes.
11. - DERCHE: dynamo controlled by lever and cable.
12. - HERSE: fender with red light and reflector incorporated.
13. - FLETCHER: front derailleur with double control cable.
14. - HERSE: Drum brake lever lock for long descents and stopping on sloping ground.
15. - R. CAVE: Off-centre shift lever giving the cable a constant tension at all gears.

Quelques nouveautés au Salon de Bruxelles

1. - Chez AJAX, combinaison d'un moyeu 4 vitesses, d'un dérailleur et d'un dérailleur au pédalier. Au total : 24 vitesses !
2. - La forme élégante de la nouvelle dynamo SPITFIRE des Ets BRAVO.
3. - La manivelle DISCRY en hiduminium, à emmanchement par cannelures. C'est une collerette acier, noyée dans l'hiduminium qui s'emboîte sur l'axe de pédalier creux.
4. - La simplicité d'allure caractérise le nouveau dérailleur au pédalier HURET à rampe hélicoïdale.
5. - UMALSPEED lance ce nouveau frein en métal léger.
6. - Ce dispositif 2 vitesses rappelle le «Relais Préférence» d'il y a 15 ans. C'est le ORIGINAL-FREYLER, commandé au guidon.
7. - Une autre création UMALSPEED, le REGULATOR.
8. - Le frein hydraulique DAREM est combiné à un BOWDEN-POSENAER.
9. - La suspension élastique AV, à amortisseurs télescopiques, de ORIGINAL-FREYLER.
10. - Ce moyeu à roulements annulaires est l'anglais HARDEN, dont l'exécution est absolument impeccable.

Some new products at the Brussels Fair

1. - At AJAX, a combination of a 4-speed hub, a derailleur and a front derailleur. In total: 24 gears!
2. - The elegant shape of the new SPITFIRE dynamo from BRAVO Ets.
3. - The DISCRY crank arm made of hiduminium, with fluted connection. It is a steel flange, embedded in hiduminium that fits on the hollow bottom bracket axle.
4. - The new HURET front derailleur with helical ramp is characterised by its simple design.
5. - UMALSPEED launches this new light metal brake.
6. - This 2-speed system is very similar to the "Relais Préférence" of 15 years ago. It is the ORIGINAL-FREYLER, controlled from the handlebars.
7. - Another UMALSPEED creation, REGULATOR.

8. - The DAREM hydraulic brake is combined with a BOWDEN-POSENER.
9. - The elastic front suspension, with telescopic shock absorbers, from ORIGINAL-FREYLER.
10. - This hub with annular bearings is the English HARDEN, whose execution is absolutely impeccable.

[19480306 Le Cycle Vol 03 No 08 p005](#)

tendances mondiales

global trends

[19480403 Le Cycle Vol 03 No 10 p010](#)

Le frein cantilever, démonté, montre tous les détails personnels de sa conception : tasseau fraisé, ressort à double effet, boutonnière de réglage en hauteur du porte-patin, alésage du basculeur bagué d'acier.

The cantilever brake, dismantled, shows all the individual details of its design: milled stud, double-acting spring, buttonhole for adjusting the height of the pad holder, steel-ringed rocker bore.

[19480424 Le Cycle Vol 03 No 11 p006](#)

QUELQUES PARTICULARITÉS REMARQUÉES AU SALON de TURIN

1. - Le moteur auxiliaire Leone, à 2 temps, de 50 cm³ de cylindrée, tourne à 4.200 tours-minute et consomme, dit-on, un litre pour 80 km.
2. - Le changement de vitesses Arduino, dernier modèle, à commande rigide.
3. - Le moyeu à 3 vitesses Febo, de Bassano, est présenté aux cyclotouristes italiens comme le « cambio » de leurs rêves.

4. - Le cadre suspendu, à fourche télescopique, créé par Giuseppe Bianchi, de Florence. pour le montage du Cucciolo. La machine comporte un moyeu arrière à deux vitesses.
- 5 - Curieuse homonymie : un compteur totalisateur de Turin porte la marque O.S., bien connue en France...
6. - Le moyeu-dynamo italien « Carello » paraît assez volumineux.

SOME FEATURES NOTED AT THE TURIN FAIR

1. - The Leone 2-stroke auxiliary motor, with a displacement of 50 cc, runs at 4,200 rpm and is said to consume one litre for 80 km.
2. - The Arduino gearchange, the latest model, with rigid control.
3. - The 3-speed Febo hub by Bassano is presented to Italian cyclists as the "cambio" of their dreams.
4. - The telescopic fork suspension frame designed by Giuseppe Bianchi from Florence for the assembly of the Cucciolo. The machine has a two-speed rear hub.
- 5 - Curious homonymy: a total counter from Turin bears the brand O.S., well known in France .
6. - The Italian "Carello" hub-dynamo seems quite bulky.

[19480424 Le Cycle Vol 03 No 11 p009](#)

Pour la première fois, en France, depuis 1939 Le Commerce reprit ses droits à la FOIRE de LYON

La pédale ISO est, comme nous le disons par ailleurs, un étrier en métal léger coulé, monté sur un axe et des roulements normaux. L'étrier remplace la cage et, comme le cycliste pédale au-dessous de cet axe, on peut en déduire que le centre de gravité est nettement abaissé.

Le frein de course FOLLIS, présenté pour la première fois à la Foire de Lyon, et vu ensuite sur les machines Follis concurrentes de la « POLY », comporte une articulation destinée à assurer une action encore plus efficace.

For the first time in France since 1939, Le Commerce took back its rights at the LYON FAIR.

The ISO pedal is, as we have said, a cast light metal bracket mounted on a normal axle and bearings. The stirrup replaces the cage and, as the cyclist pedals below this axle, it can be deduced that the centre of gravity is significantly lowered.

The FOLLIS racing brake, presented for the first time at the Foire de Lyon, and then seen on the Follis machines competing with the "POLY", has a linkage designed to ensure an even more effective action.

[19480424 Le Cycle Vol 03 No 11 p017 19480601 Le Cycliste 06 1948 p102](#)

Nos croquis a la "Poly"

1. ARLIGUIE avait adopté le dérailleur de pédalier HURET (course).
2. Le tandem de FONTENETTE avait tige de selle et potence arrière soudées.
3. Le nouveau frein FOLLIS équipait les machines des coureurs de la marque.
4. Nouveau pédalier à roulements S.K.F. sur le tandem HERSE victorieux.
5. René VIETTO avait une selle PEARL, curieusement rétrécie (course).
6. Pas de dérailleur de pédalier sur le tandem de PRESTAT et LILY HERSE, mais un guide-chaîne.
7. Les cadres de l'équipe ROUTENS étaient renforcés à la boîte à bille par ces goussets en tôle brasés (randonneurs).
8. Chez ce même constructeur, les dynamos étaient fixées sur un prolongement du porte-bagage avant.
9. Élégante butée de gâine de cantilever avant sur le tandem MAURY.
10. Serrage de manette de dérailleur par papillon et gonfleur sur les FOLLIS (course).
11. Butée de gâine arrière triangulée chez MAURY (randonneur).
12. Chez HERSE, on voyait ce cadre en 4/10e VITUS avec tube de selle formant tige fixe (randonneur).

13. Le tandem HERSE de Richer et Madame avait un phare avant bien discret.

14. Belle réalisation sur la machine de VIETTO : les deux plateaux sont rivés de part et d'autre de l'étoile à 5 branches solidaire de la manivelle STRONGLIGHT en dural (course).

Our drawings at the "Poly"

1. ARLIGUIE had adopted the HURET front derailleur (race).
2. The FONTENETTE tandem had a rear stem brazed on seat post.
3. The new FOLLIS brake equipped the machines of the brand's riders.
4. New crankset with S.K.F. bearings on the successful HERSE tandem.
5. René VIETTO had a PEARL saddle, which was strangely narrowed (race).
6. No front derailleur on the PRESTAT and LILY HERSE tandem, but a chain guide.
7. The frames of the ROUTENS team were reinforced at the bottom bracket shell by these brazed sheet metal gussets (randonneurs).
8. At the same manufacturer, the dynamos were attached to an extension of the front rack.
9. Elegant front cantilever cable stop on the MAURY tandem.
10. Shift lever tightened by wingnut and pump on FOLLIS (race).
11. Triangulated rear cable stop at MAURY (randonneur).
12. At HERSE, we could see this frame in 4/10th VITUS with a seat tube forming a fixed seatpost (randonneur).
13. Richer and Madame's HERSE tandem had a very discreet headlight.
14. Beautiful realization on the VIETTO machine: the two chainrings are riveted on either side of the 5-pointed star attached to the STRONGLIGHT dural crank arm (race).

[19480424 Le Cycle Vol 03 No 11 p019](#)

Du léger et du solide!.. Voilà ce qu'a prouvé la "Polymultipliée 1948"

Light and strong!... This is what the "Polymultiplied 1948" proved.

VITUS advertisement

L'ACTIVITE INDUSTRIELLE

" LE PETIT TUBE DE PRÉCISION " a créé un TUBE DE SELLE – PORTE-SELLE en une seule pièce et un TUBE FILETÉ UNIQUE – PORTE-POTENCE UNE POTENCE SPÉCIALE CHROMÉE COMPLÈTE CET ENSEMBLE

LE CRITERIUM DE LA « POLY », à Chanteloup, a révélé à nouveau, combien nos constructeurs et artisans sont restés maîtres dans l'amélioration de « la Petite Reine » en exposant dans ce magnifique cadre champêtre, toutes leurs nouveautés parfois si astucieuses. Toutes ces idées, toutes ces recherches, axées sur une esthétique pure et une technique approfondie, font que notre industrie du Cycle reste la première du monde.

Outre la mise de fonds importante qu'entraînent la fabrication et la mise au point d'un nouvel outillage destiné à l'industrialisation d'une « création », chacun sait l'énorme somme de travail qu'il est indispensable de fournir pour mener à bien et au succès ladite création.

En pleine connaissance de cause, « Le Petit Tube de Précision » fabricant des tubes VITUS si avantageusement connus qu'il est inutile de faire, ici, leur éloge, décidant de sortir des facilités de la routine, a créé un nouveau tube de selle porte-selle et un tube fileté porte-potence.

Ces deux innovations sont à porter au crédit de nos artisans qui, dès 1933, avaient résolu de supprimer la tige de selle et le boulon de serrage en soudant directement sur le tube de selle un autre tube devant supporter le chariot.

VITUS fabrique ce tube en « une seule pièce ». Ainsi, toute soudure est rendue inutile. Le tube de selle diam. 28 m/m. est tout simplement rétreint à diam. 22 m/m., et offre des garanties de résistance et de rigidité absolues, étant donnée l'épaisseur de la partie rétreinte : 12/10e.

Il est important de signaler que, tout en tenant compte de l'affaissement du cuir de selle, un réglage de 20 m/m. peut subsister au-dessus du chariot.

Pour nous résumer : la suppression de la tige de selle et de la vis de serrage se traduit par:

GAIN DE POIDS et SECURITE TOTALE

Dans le même esprit, VITUS a créé un tube fileté unique porte-potence avec une extrémité rétreinte à diam. 22 mm., le rétreint recevant directement la potence. Et là encore, la suppression du plongeur de guidon avec son cône et son expendeur offre un gain de poids très appréciable, tout en garantissant une sécurité absolue.

Ces deux nouveautés font l'objet d'un brevet déposé depuis 1948 et valable sur la France, la Belgique, l'Italie et très prochainement sur l'Angleterre.

Le pivot précédemment décrit se complète par une potence chromée en métal VITUS à double serrage. L'un des oeillets de serrage est taraudé et reçoit le boulon, ce qui permet de supprimer l'écrou. Le bras de potence est ovalisé côté douille de direction, et cylindrique côté cintre.

Afin de compléter cet ensemble net et fort agréable à l'oeil, VITUS a fabriqué un petit bouchon-plaque d'identité en dural, qui s'adapte et obstrue le tube fileté ; celui-ci, taraudé intérieurement est prévu pour recevoir ledit bouchon.

En réalisant le programme qu'il s'est imposé « LE PETIT TUBE DE PRECISION » a pensé que des améliorations telles que celles qui vous sont présentées ci-dessus, ne doivent pas rester l'apanage de quelques privilégiés, mais être mis à la disposition de tous les amoureux du beau vélo qui désirent un rendement rationnel de leur monture, tout en intensifiant le facteur « SECURITE ».

INDUSTRIAL ACTIVITY

" THE SMALL PRECISION TUBE " has created a one-piece SEATTUBE - SEATPOST and a ONE-PIECE THREADED TUBE - STEM HOLDER, AND A SPECIAL CHROME STEM COMPLETING THE SET.

THE CRITERIUM OF THE "POLY", in Chanteloup, revealed once again how much our constructors and artisans have remained masters in the improvement of the "Little Queen" by exhibiting, in this magnificent country setting, all their sometimes so clever novelties. All these ideas, all this research, focused on pure aesthetics and in-depth technique, make our cycle industry the world's leading one.

In addition to the considerable investment involved in the manufacture and development of new tools for the industrialisation of a "creation", everyone knows the enormous amount of work that is indispensable to the success of the creation.

With full knowledge of the facts, "The Small Precision Tube", manufacturer of the VITUS tubes so well known that it is useless to praise them here, having decided to break with routine, has created a seat tube seat post and a threaded tube stem holder.

These two innovations are to the credit of our artisans who, as early as 1933, had decided to do away with the seat post and the clamping bolt by welding directly onto the seat tube another tube to hold the carriage.

VITUS manufactures this tube in "one piece". This makes welding unnecessary. The seat tube diam. 28 mm is simply swaged to diam. 22 mm, and offers absolute guarantees of strength and rigidity, given the thickness of the swaged part: 12/10e.

It is important to point out that, taking into account the sagging of the saddle leather, an adjustment of 20 mm can remain above the carriage.

To sum up: the removal of the saddle post and the clamping screw results in:

WEIGHT GAIN and TOTAL SAFETY

In the same spirit, VITUS has created a single threaded stem-holder tube with a swaged end diam. 22 mm, with the swaged end receiving the stem directly. And here again, the elimination of the handlebar stem with its cone and expander offers a very appreciable weight saving, while guaranteeing absolute safety.

These two innovations are the subject of a patent registered since 1948 and valid in France, Belgium, Italy and very soon in England.

The pivot described above is completed by a VITUS metal chrome-plated stem with double clamping. One of the clamping eyelets is threaded and receives the bolt, which makes it possible to remove the nut.

The stem arm is oval on the head tube side and cylindrical on the handlebar side.

In order to complete this neat and very pleasing to the eye assembly, VITUS has created a small dural identity plate cap that fits and blocks the threaded tube, which is internally threaded to receive the cap.

In carrying out its self-imposed programme, "THE SMALL PRECISION TUBE" has thought that improvements such as those presented above should not remain the prerogative of a privileged few, but should be made available to all lovers of beautiful bicycles who want rational performance from their bicycles, while intensifying the "SAFETY" factor.

[19480508 Le Cycle Vol 03 No 12 p008](#)

Un précurseur... un vrai spécialiste: Alphonse THOMANN

Quelques réalisations d'avant-garde d'Alphonse Thomann. De haut en bas : patte arrière genre Cyclo, datant de 1910; papillons : 1910 ; pédales cale-pied réglable : 1920 ; frein rigide à serrage latéral : 1920. Axe de pédalier à graissage central: 1920. Frein cantilever: 1930.

En 1909, nous voyons un moyeu à broche à développements multiples.

En 1910, une patte arrière genre cyclo permet le démontage et le remontage de la roue sans dérégler la chaîne et supprimant les tendeurs.

Puis, nous voyons un papillon très moderne d'allure et à qui il ne manquait que d'être en alliage léger pour pouvoir être daté de 1948.

En 1920, apparaît une pédale en tôle emboutie, à cale-pieds réglable.

Puis un frein à axe et serrage latéral, avec ressort invisible, tel que nous le voyons actuellement, est créé en 1926.

Cette même année voit la mise sur le marché d'un axe de pédalier avec graissage central sous pression Técalémit. Peu de temps après, notre inventeur infatigable sort un frein cantilever absolument remarquable : malgré les pièces en bronze et les porte-patins en acier, sans aucun alliage léger, ce frein ne pèse que 25 gr. de plus qu'un modèle identique moderne. Grâce au métal utilisé pour les basculeurs, ceux-ci ne prennent pas de jeu, et sont pratiquement inusables,

Cette brève énumération permet de se rendre compte combien Alphonse Thomann est « dans le coup »

A pioneer... a true specialist: Alphonse THOMANN

Some of Alphonse Thomann's avant-garde creations. From top to bottom: Cyclo-style rear dropout, dating from 1910; butterflies: 1910; pedals

with adjustable toe clips: 1920; rigid brake with lateral tightening: 1920. Central lubricated bottom bracket axle: 1920. Cantilever brake: 1930.

In 1909, we see a split spindle hub with multiple gearing.

In 1910, a cyclo-type rear dropout allows the wheel to be dismounted and reassembled without disturbing the chain and removing the turn-buckles.

Then, we see a very modern looking butterfly which only needed to be made of light alloy to be dated 1948.

In 1920, a pedal in pressed sheet metal with adjustable toe clips appears. Then a brake with axle and lateral clamping, with invisible spring, as we see it today, is created in 1926.

The same year saw the introduction of a bottom bracket axle with Técalémit central pressure lubrication. Shortly afterwards, our tireless inventor came out with an absolutely remarkable cantilever brake: despite the bronze parts and the steel pad holders, without any light alloy, this brake weighs only 25 gr. more than a modern identical model.

Thanks to the metal used for the cantilever arms, they do not take up any play and are practically indestructible,

This brief list shows how much Alphonse Thomann is "in the game".

[19480508 Le Cycle Vol 03 No 12 p009](#)

Nouveautés

RUDDAN a modifié heureusement le vieux cône d'expendeur, en créant cette fixation de potence par coin de serrage en métal léger, travaillant sur une rampe inclinée, et créant, entre le guidon et le tube de fourche, un contact par une grande surface, au lieu de la simple ligne offen par le Montage classique.

Voici une nouvelle solution du boyau à double chambre, créé pour éviter l'arrêt immédiat à la suite d'une crevaison.

BORSETTI a relié ses 2 chambres superposées par une valve à double passage, permettant le gonflage simultané, et laissant, en cas de fuite de l'une ou l'autre, la pression initiale dans la chambre intacte.

New products

RUDDAN has fortunately modified the old expander cone, creating this light metal clamping wedge stem clamp, working on an inclined ramp, and creating, between the handlebar and the fork tube, a contact over a large area, instead of the simple line offered by the classic set-up.

Here is a new solution of the double chamber tubular, created to avoid the immediate stoppage following a puncture.

BORSETTI has connected its 2 superimposed chambers by means of a double passage valve, allowing simultaneous inflation, leaving the initial pressure in the chamber intact in the event of a leak in either one.

[19480508 Le Cycle Vol 03 No 12 p013 19480701 Le Cycliste 07 1948 p117](#)

Les croquis du Cycle à la Foire de Paris

1. ARC-EN-CIEL : Cette fabrique de cadres exposait une carcasse mixte au dessin nouveau.
2. HUOT : Enfin voici les manivelles extensibles amplificatrices de puissance. La petite manivelle portant la pédale augmente le bras de levier au moment de l'effort, et le diminue dans la course remontante. Le principe est très intéressant !
3. L'inventeur COLLINET a fixé sur un pédalier normal son «volant régulateur de couple», au grand diamètre, au poids important, et à l'efficacité...
4. Patte de centrage et papillon en bronze d'aluminium créés par JOFFRE.
5. Antivol bien présenté, signé FORLINI.
6. RICHARDOT : Un joli raccord sur un cadre mixte.
7. Le cale-pied GAOUYER est simple, réglable, mais certainement peu confortable.
8. RUDDAN pense aux mécaniciens qui adopteront son nouveau frein. Il a créé le montage pour brasage des attaches sans erreur possible.
9. C. FOUCAUX : Patte pour dérailleur CYCLO avec renforts inférieurs.
- 10-11. Voici les arrêts de gaine RUDDAN, en tôle d'acier emboutie de 15/10.

12. Et le nouveau frein RUDDAN, le «FREXEL» à action parallèle, bascu-
lage instantané pour démonter la roue et réglage des porte-patins par
papillons.

The drawings of Le Cycle at the Paris Fair

1. ARC-EN-CIEL: This frame factory exhibited a mixte frame with a new design.
2. HUOT: Finally, here are the extensible power amplifying cranks. The small crank carrying the pedal increases the lever arm during the effort, and decreases it during the upstroke. The principle is very interesting!
3. The inventor COLLINET has attached his "torque regulating wheel", with its large diameter, high weight and efficiency, to a normal crank-set....
4. Aluminium bronze centering tab and wingnut created by JOFFRE.
5. Well presented anti-theft device, by FORLINI.
6. RICHARDOT: A nice lug on a mixte frame.
7. The GAOUYER toe clip is simple, adjustable, but certainly not very comfortable.
8. RUDDAN is thinking of the mechanics who will adopt its new brake. He created the assembly for brazing the attachments without possible error.
9. C. FOUCAUX: Bracket for CYCLO derailleur with lower reinforcements.
- 10-11. Here are the RUDDAN cable stops, made of 15/10 deep-drawn steel sheet.
12. And the new RUDDAN brake, the "FREXEL" with parallel action, instantly switches to disassemble the wheel and adjusts the brake pad holders by wingnuts.

[19480508 Le Cycle Vol 03 No 12 p017](#)

NOS DOCUMENTS

Vogue renaissante de la remorque mono-roue

A l'expositions des constructeurs, lors de la « Poly » à Chanteloup, nous avons remarqué deux intéressantes remorques :

La "Campo"

La monoroue « CAMPO » (réalisée par Rémy) , laquelle ne pèse que 4 kg. et permet de transporter, sur sa vaste plateforme en dural fondu, 20 kg. de bagages ; son attache par joint à la cardan permet le désaccouplage instantané et évite toute réaction dans la bicyclette.

La Pitard

La monoroue réalisée par Pitard est fixée sous la selle par un double col de cygne; tout en tubes d'acier soudés à l'autogène, elle est très robuste et ne pèse que 4 kg. 500.

OUR DOCUMENTS

The revival of the single-wheeled trailer

At the constructors' exhibition at the "Poly" in Chanteloup, we noticed two interesting trailers:

The "Campo"

The "CAMPO" single wheel (made by Rémy), which weighs only 4 kg. and can carry 20 kg. of luggage on its vast cast dural platform; its joint attachment to the cardan joint allows instant uncoupling and avoids any reaction in the bicycle.

The Pitard

Pitard's single wheel is fixed under the saddle by a double gooseneck. Made of autogenously welded steel tubes, it is very robust and weighs only 4 kg. 500.

[19480522 Le Cycle Vol 03 No 13 p006](#)

Nouveautés à Milan

Un nouveau moteur auxiliaire rappelant le SACHS par son emplacement, et le CUCCILO par son réservoir, le M.P. de la firme P. Marchitelli.

Deux nouveaux dérailleurs au fonctionnement analogue à celui du Campagnolo, mais concevant le pédalage en avant pour le changement de vitesse :

ci-dessus: le GASPARETTO ;

ci-contre : le MONVISO.

New products in Milan

A new auxiliary motor reminiscent of the SACHS by its location, and the CUCCILO by its tank, the M.P. of the firm P. Marchitelli.

Two new derailleurs that function in a similar way to the Campagnolo, but with the forward pedalling for shifting gears:

above: the GASPARETTO;

opposite: the MONVISO.

19480522 Le Cycle Vol 03 No 13 p008

VITUS advertisement

Ce cycle-là, est-il en vitus ?

Is this cycle made of vitus?

19480522 Le Cycle Vol 03 No 13 p009 19480801 Le Cycliste 0809 1948 p136

Les U.S.A. modifient leur position, vis-a-vis des feibles cyclindrées

- 1. Le scooter Salsbury Imperial, dont le couvercle du coffre est levé, montre le vaste emplacement réservé aux bagages.**
- 2. Curieuse allure du Marman, avec son moteur bicylindre flat-twin.**
- 3. Le Powerbicycle de la Saginaw Product Corp, se monte à la place de la roue arrière du cycle.**
- 4. Le Pow-Wow est une petite roue auxiliaire motorisée, que l'on fixe sur le côté de la roué arrière. Notez l'axe d'articulation.**
- 5. Le moteur du Whizzer est bien connu en France depuis le dernier Salon de Paris ; c'est un monocylindre incliné à 4 temps.**

6. Voici le Mustang, qui tient davantage du vélomoteur «passe-partout» que de la bicyclette à moteur auxiliaire.

7. Le Dynacycle comporte un curieux réservoir d'essence profilé ; il est prévu pour s'adapter sur les robustes vélos américains.

The U.S.A. is changing its position with regard to small cyclinders.

1. The Salsbury Imperial scooter, with the trunk lid raised, shows the large luggage space.

2. Curious look of the Marman, with its flat-twin twin-cylinder engine.

3. Saginaw Product Corp's Powerbicycle is mounted in place of the rear wheel of the cycle.

4. The Pow-Wow is a small motorized auxiliary wheel, which is fixed on the side of the rear wheel. Note the articulation axis.

5. The engine of the Whizzer is well known in France since the last Paris Salon; it is a 4-stroke inclined single-cylinder engine.

6. This is the Mustang, which is more like a "all-purpose" vélomoteur than an auxiliary motor bicycle.

7. The Dynacycle has a curiously shaped fuel tank; it is designed to fit on robust American bicycles.

[19480613 Le Cycle Vol 03 No 14 p007](#)

Parlons de la selle

Let's talk about the saddle

[19480613 Le Cycle Vol 03 No 14 p011 19480801 Le Cycliste 0809 1948 p150](#)

La vogue des Scooters durera-t-elle ?

Nés après la guerre de 1914, les scooters connaissent après celle de 1939, un nouvel essor

Le dernier ne des Scooters américains est le SAFTY-CYCLE, dont la technique se rapproche de la moto, puisque la carrosserie a entièrement disparu.

Tel qu'il est, il doit être d'un prix de revient réduit et peut rendre de grands services. Son usage est économique, car, dit la publicité on fait « 333 livres pour 1 livre ».

Productions Yankees 48

1. Un tricycle pour enfants aux solutions très américaines : fourche extra-solide et entretoisée, large guidon, selle à fond rigide. Mais la fabrication a l'air très soignée et ne sent pas le bazar.
2. Voici un dérive-chaîne d'atelier très bien conçu par W. J. SURRE and SON. D'un côté, on rive ; de l'autre, on-dérive.
3. La Compagnie électrique DELTA a réalisé un ensemble symétrique à fixer sur le guidon ; le phare et l'avertisseur assortis, celui-ci commandé par un simple bouton sur le dessus. C'est peut-être élégant en Amérique, mais nous ne voyons pas beaucoup ça sur une belle «randonneuse» de chez nous.
4. Cette réalisation de KING MGF. CO. Groupe deux feux de direction et un cataphote ; notez les flèches gravées sur le verre !
5. Très «new look , cet avertisseur, où l'air, comprimé dans un corps de pompe à la suite du coup de poing donné sur le bouton central, traverse à grand bruit le pavillon précédé d'un chemin en escargot ; c'est le «ROAD BLASTER».
6. Un discret feu arrière doublé d'un «Stop» commandé automatiquement par le frein à rétropédalage. Ça vient de chez DARWIN PRODUCTS, INC.
7. Que l'on doit aller vite en adoptant la sonnette de BEVIN BROS. MGF. CO., car elle est baptisée : «double profilée».
8. MC CAULEY propose cette béquille latérale. «solide et attractive, le vrai accessoire pour chaque bicyclette», «utile au printemps» (?).

Will the Scooter fashion last?

Born after the 1914 war, the scooter boom began again after the 1939 war.

The latest American scooter is the SAFTY-CYCLE, whose technique is similar to that of a motorbicycle, since the housing has completely disappeared.

As it is, it must be of a low cost price and can be of great service. Its use is economical, because, as the advertisement says, "333 pounds for 1 pound".

Yankees Productions 48

1. A tricycle for children with very American solutions: extra strong and braced fork, wide handlebar, rigid saddle bottom. But the manufacturing looks very neat and doesn't smell like a mess.
2. This is a very well designed workshop chain tool by W. J. SURRE and SON. On one side, you bank; on the other, you drift.
3. DELTA Electric Company has created a symmetrical unit to be fixed on the handlebars; the matching headlight and horn, the latter controlled by a simple button on the top. It may be elegant in America, but we don't see much of it on a beautiful "randonneuse" from home.
4. This realization of KING MGF. CO. Unit of two direction lights and a reflector; note the arrows engraved on the glass!
5. Very "new look", this horn, where the air, compressed in a pump casing following the punch given on the central button, crosses with great noise the roof preceded by a snail path; it is the "ROAD BLASTER".
6. A discreet taillight with a "Stop" automatically controlled by the back pedal brake. It's from DARWIN PRODUCTS, INC.
7. That we must move quickly by using the BEVIN BROS MFG. CO. bell because it is called: "double profile".
8. MC CAULEY offers this side stand. "solid and attractive, the real accessory for every bicycle", "useful in spring" (?).

[19480626 Le Cycle Vol 03 No 15 p005](#)

[L'industrie du cycle en chymerie](#)

[The cycle industry in chymaeria](#)

[19480626 Le Cycle Vol 03 No 15 p008](#)

Quelques particularités remarquées chez Motobécane

1. Le dessin du nouveau cadre allie l'avant classique de la marque avec son entretoise en tôle emboutie et l'arrière mixte, tout en gardant un passage plus important, pour passer le pied, que dans le « mixte » à tubes droits.
2. Le porte-bagages, parfaitement étudié, permet de fixer un gros paquet sur le dessus, sans risque de gêner le mouvement du frein cantilever, grâce à son arceau supérieur.
Instantanément démontable et re-montable par papillons et axes soudés, il peut recevoir des sacoches fixées à demeure, que l'on retire sans peine à l'étape. Ajoutons que l'ensemble « tient debout » grâce à la forme des tubes inférieurs formant socle.
3. Le guidon à câbles invisibles comporte une potence à deux branches, dans lesquelles les commandes de freins passent sans difficulté. Notez la forme affinée du guidon, et l'étude des leviers inversés, absolument étanches.
4. Le frein avant est commandé sous la tête de fourche. Les câbles de commande passent dans deux tubes brasés aux fourreaux, et sont protégés dans leur partie libre par des gaines en caoutchouc. Le porte-patin est placé sous le fourreau, et articulé en deux points. On distingue la gaine du frein arrière, placée sous pédalier, laquelle part de la fourche pour pénétrer dans le tube diagonal. Remarquez également l'anti-vol bloquant la direction, adapté en série.
5. Un petit perfectionnement, mais démontrant la recherche du mieux dans les plus petits détails: deux petites plaquettes en duralinox poli, enjolivées du monogramme de la marque, protègent efficacement les tubes du berceau contre le heurt des chaussures dans les mouvements de montée et de descente de machine.

Some special features we noticed at Motobécane

1. The design of the new frame combines the brand's classic front with its deep-drawn sheet metal spacer and the mixed rear, while retaining a larger foot passage than in the straight tube "mixed".
2. The luggage rack, perfectly designed, allows you to fix a large package on top, without any risk of hindering the movement of the cantilever brake, thanks to its upper arch.

It can be instantly dismantled and reassembled by means of butterflies and brazed axles, and can accommodate permanently fixed bags, which can be easily removed at the stage. Let's add that the unit "stands up-right" thanks to the shape of the lower tubes forming a base.

3. The handlebar with invisible cables has a two-legged stem, through which the brake controls can be passed without difficulty. Note the refined shape of the handlebars and the design of the inverted levers, which are absolutely watertight.

4. The front brake is operated from under the fork head. The control cables run through two tubes brazed to the fork blades and are protected in their free end by rubber sheaths. The brake pad holder is located under the sheath and is hinged at two points. The rear brake sheath is located under the bottom bracket and extends from the fork into the down tube. Note also the steering lock, which is fitted as standard.

5. A small improvement, but one that demonstrates the search for the best in the smallest details: two small polished duralinox pads, embellished with the brand's monogram, effectively protect the cradle tubes against the impact of shoes during the up and down movements of the machine.

[19480717 Le Cycle Vol 03 No 16 p005](#)

[Abaissons le prix de vente.](#)

[Let's lower the selling price.](#)

[19480717 Le Cycle Vol 03 No 16 p007](#)

— NOS DOCUMENTS —

[Le gonfleur fait sa réapparition](#)

Il y a un peu plus de 20 ans était lancé le gonfleur « Cyclone » grâce auquel le coureur pouvait gagner un temps énorme en cas de crevaisson. G. Lacquit sortait aussi, à la même époque, un « gonfleur-pompe » pour l'entraînement et le tourisme. L'article obtint un gros succès. Puis, pour

des raisons d'ordre purement commercial il disparut. Les coureurs durent alors chercher à l'étranger des appareils similaires, qui devinrent introuvables au cours de la guerre. Mais voici qu'un autre gonfleur français fait son apparition. Il est prévu pour la capacité de deux boyaux et demi. Il a été agréé par l'organisation du Tour de France. On peut lui prédire un beau succès, aussi bien chez nous qu'à l'étranger.

La gaine de cocotte MAFAC

Voici la nouvelle gaine de cocotte créé par MAFAC. En caoutchouc rouge très souple, elle se fixe instantanément sur le levier, et procure un confort non négligeable.

- OUR DOCUMENTS -

The inflator reappears

A little bit more than 20 years ago, the "Cyclone" inflator was launched, thanks to which the racer could save a huge amount of time in case of a flat tyre. "G. Lacquit" also came out, at the same time, with an " inflator-pump " for training and tourism. The article was a great success. Then, for purely commercial reasons, it disappeared. The racers then had to search abroad for similar devices, which became impossible to find during the war. But now another French inflator appeared. It is designed for the capacity of two and a half tubulars. It has been approved by the organisation of the Tour de France. We can predict that it will be a great success, both at home and abroad.

The MAFAC bracket sleeve.

Here is the new bracket sleeve created by MAFAC. Made of very flexible red rubber, it attaches instantly to the lever, and provides significant comfort.

[19480717 Le Cycle Vol 03 No 16 p008 and p009](#)

Le bon ouvrier a toujours de bons outils...

Un industriel parisien a créé spécialement pour le Cycle un assortiment grâce auquel vélocistes et monteurs travaillent dans les meilleures conditions

TOUS les vélocistes connaissent la marque V.A.R. qui représente pour eux de nombreux outils, créés en vue d'un travail bien défini, et pour lequel l'outil standard est malcommode, lent, ou tout simplement inefficace.

Leur créateur M. SIFFRITT les inventa parce qu'il avait rencontré de sérieuses difficultés dans le montage des bicyclettes. En effet, depuis 10 ans chez Citroën, il lui arriva pendant la guerre de rendre service à ses camarades, en montant chez lui quelques vélos. Ne trouvant pas d'outils vraiment appropriés, il se mit à en créer pour son usage strictement personnel ; puis il lui vint l'idée de commercialiser ses inventions. Il proposa donc chez un grossiste une fraise de direction et un presse cuvette. La commande prise, il fit les mêmes propositions à d'autres grossistes et devant succès obtenu, il quitta Citroën et s'installa.

Depuis, V.A.R. a lancé sur le marché de nombreux outils parfaitement étudiés, de haute qualité, et à la présentation et au fini « bronze de guerre » impeccables.

Toutes les difficultés du réparateur, du monteur, du constructeur sont étudiées et un nouveau montage ou outil voit le jour. C'est ainsi qu'actuellement, 15 outils spéciaux pour le vélociste sont commercialisés. Nous allons les décrire rapidement, dans l'ordre de la planche de croquis ci-contre :

1) Le DEMONTE ROUE-LIBRE « UNIVERSEL » comporte des ergots en acier spécial, d'un côté pour la roue-libre classique, de l'autre pour les 4 ou 5 dentures. Un bouchon molleté et taraudé à 9,5x100, se vissant sur l'axe, supprime tout risque de dérapage des ergots. Le long manche en bois dur donne l'abattage nécessaire. Après usage, la noix se fixe, par l'intermédiaire du bouchon molleté, sur une broche solidaire du manche.

2) LA PINCE COUPE RAYONS « COUP-RAS » rabote sans laisser de bavure l'extrémité des rayons dépassant les écrous. Les poinçons sont décalés, celui le plus en avant prend appui sur l'écrou et l'autre cisaille le bout dépassant. Grâce à sa forme plate et arrondie du bout, cette pince arrive facilement au fond de toutes les jantes.

3) LA PINCE-CLE « DOGUE » est étudiée pour le serrage et le démontage des contre-écrous crantés de pédalier ou de direction. L'ouverture des branches est réglable par plusieurs crans d'accrochage, ce qui permet de tenir solidement tous les diamètres. Le vélociste peut ainsi, dans le cas du pédalier, serrer d'une main le contre-écrou, l'autre main réglant la cuvette par une clé plate.

4) LA PINCE « CAIMAN » à tétons cylindriques interchangeable fut réalisée spécialement pour le serrage ou desserrage des contre-écrous ou couvercles et cache-poussières munis de trous. Une branche articulée est maintenue à bonne ouverture par un écrou à oreilles. Deux tétons de rechange sont livrés, vissés sur le manche.

Notez que les tétons peuvent se fixer face à face, pour le serrage sur la périphérie.

5) Il est difficile de régler un frein avec deux mains : en voici une troisième : c'est le SERRE-PATINS à la mise en place instantanée rapprochant à volonté les patins de la jante, et laissant les mains libres pour le réglage rapide et précis du câble.

6) Les vis de fixation de garde-boue, entre autres, sont peu accessibles. Grâce au jeu de 6 clés « RAPIDE 400 » le monteur voit ce travail bien simplifié. Un manche à pans bien en main, une tige de 40 centimètres, une douille 6 pans précise et de haute qualité, voici ce qui caractérise ces clés, livrées pour écrous de 7, 8, 9, 10, 11 et 12.

7) Voici la FRAISE DE DIRECTION ET DE PEDALIER, qui alèse avec une précision rigoureuse et dresse les faces des emplacements de cuvettes en une opération. Pour le pédalier, la fraise à taille en bout est seule utilisée. Le système de réglage instantané est très intéressant, car en 1 seconde, la fraise est en place, et à la bonne longueur.

8) Le même genre de réglage instantané a été utilisé pour le « PRESSE CUVETTE DE DIRECTION », qui permet une pose énergique, rapide et parallèle des cuvettes. La bague d'arrêt en « fer à cheval » ne peut se perdre, étant fixée par une chaînette.

9 et 10) Depuis l'apparition et la multiplication des roues-libres à plusieurs dentures, le changement de celles-ci est un problème parfois dur à résoudre. Voici deux outils qui rendront ce travail facile et rapide : Un « ETAU A PIGNONS », à écartement réglable saisit la couronne opposée à celle à démonter. Le deuxième mors vient faire serrage par l'in-

termédiaire d'une vis. La roue-libre est alors fortement maintenue, quel que soit le nombre de dents, car une face des mors est étudiée pour les dentures paires, et l'autre, pour les dentures impaires.

LE DEMONTE COURONNES « RATIONNEL » vient alors s'encaster dans la denture à démonter ; grâce à son réglage par papillon, le serrage est énergique, et le double bras de levier a vite fait de débloquer la couronne, en l'utilisant comme un tourne-à-gauche.

N'oublions pas de dire que l'« étau à pignons » peut également servir à maintenir le grand plateau.

11) La « FRAISE DE FOURCHE », en une seule opération, met à la cote et dresse l'emplacement du cône de fourche ; la pression constante du ressort, fixé par une bague à vis en cuivre (pour ne pas risquer de marquer le filetage) permet un travail simple et rapide. Ajoutons que la fraise est reversible et donne deux cotes : 26,9 et 27,1.

12) Le DERIVE-CHAINE VELO « ATELIER-No 2 » est un vrai outil de professionnel. Il est bien en main et est livré avec poinçon de rechange.

13) Le PRESSE CLAVETTES « LE TRAPU » permet de retirer ou d'enfoncer les clavettes avec facilité, tout en supprimant toute action brutale. Grâce au serrage par vis, on « sent » ce que l'on fait, et tout danger de faire passer involontairement la clavette « au travers » est écarté.

14) Il arrive souvent que le « filetage » des phares et feux rouges ne correspond pas au pas des ampoules. Si l'on force, on risque de casser l'ampoule et de se blesser. Un taraud au pas exact est bien utile, c'est le « TARAUD PHARE ».

15) Enfin, si l'on doit régler le jeu d'une roue-libre ou changer les ressorts ou cliquets, il est bien difficile de la tenir en place. Le FIXE ROUES-LIBRES « ÉNERGIE » s'en charge. Après avoir enfilé la roue-libre sur la partie supérieure, recouverte de laiton pour ne pas détériorer le filet, il suffit de serrer la partie inférieure dans un étau pour que la roue-libre soit solidement tenue.

Pour finir, disons que tous ces outils, faits en acier spécial « bronze de guerre » et en fonte malléable peinte en gris artillerie, sont d'une présentation impeccable.

Leur efficacité est certaine, et • nous terminerons en signalant que « Paulo » Delay, chef mécanicien du Vél' d'Hiver et du Tour de France en a

emporté une série complète dans la grande épreuve qui se déroule actuellement.

M. SIFFRITT vous présente son presse clavette « Le Trapu. »

The good worker always has good tools...

A Parisian industrialist has created a range of products especially for the Bicycle, which allows cyclists and mechanics to work in the best conditions...

All cyclists are familiar with the V.A.R. brand, which represents for them many tools, created for a well-defined job, and for which the standard tool is inconvenient, slow, or simply inefficient.

Their creator Mr. SIFFRITT invented them because he had encountered serious difficulties in the assembly of bicycles. In fact, for 10 years at Citroën, during the war, he had been doing his comrades a favour by assembling a few bicycles at home. Not finding really appropriate tools, he began to create some for his own personal use; then he came up with the idea of commercialising his inventions. So he offered a wholesaler a steerer cutter and a cotter pin press. Once the order was taken, he made the same proposals to other wholesalers and, having achieved success, he left Citroën and established himself.

Since then, V.A.R. has launched many perfectly designed, high-quality tools on the market with a perfect presentation and "war bronze" finish. All the difficulties of the repairer, the mechanic and the constructor are studied and a new assembly or tool is created. This is how 15 special tools for cyclists are currently marketed. We are going to describe them quickly, in the order of the sketch board opposite:

1) The "UNIVERSAL" FREE WHEEL DISASSEMBLY has special steel pins, on one side for the classic free wheel and on the other for the 4 or 5 gears. A 9.5x100 threaded soft plug, screwed onto the axle, eliminates any risk of the pins slipping. The long hardwood handle provides the necessary momentum. After use, the nut is fixed, via the soft plug, on a pin attached to the handle.

2) THE "Coup-Ras" spoke cutter cuts the ends of the spokes protruding beyond the nipples without leaving any burrs. The punches are staggered, the foremost one rests on the nipple and the other shears the pro-

truding end. Thanks to its flat, rounded tip, this cutter easily reaches the bottom of all rims.

3) THE "DOGUE" KEY CLAMP is designed for tightening and dismantling notched locknuts on crankset or steering. The opening of the arms can be adjusted by means of several notches, which makes it possible to hold all diameters securely. The cyclist can tighten the lock nut on the bottom bracket with one hand, while the other hand adjusts the cup with a spanner.

4) THE "CAIMAN" PINCE with interchangeable cylindrical pins was specially designed for tightening or loosening locknuts or lids and dust covers with holes. An articulated branch is held open by a wing nut. Two replacement studs are supplied, screwed onto the handle.

Note that the nipples can be fixed face to face, for clamping on the periphery.

5) It is difficult to adjust a brake with two hands: here is a third one: this is the PAD TIGHTENER, which can be set instantaneously, bringing the pads closer to the rim at will, and leaving your hands free for quick and precise cable adjustment.

6) The fender fixing screws, among others, are not easily accessible. Thanks to the set of 6 "RAPIDE 400" spanners, the mechanic finds this work much simpler. The spanners, which are supplied for nuts 7, 8, 9, 10, 11 and 12, are characterised by a comfortable grip, a 40-centimetre shaft and a precise, high-quality hexagon socket.

7) This is the STEERING AND BOTTOM BRACKET CUTTER, which smoothes with rigorous precision and straightens the faces of the cup places in one operation. For the bottom bracket, only the end trimmer is used. The instant adjustment system is very interesting, because in 1 second the cutter is in place and at the right length.

8) The same kind of instant adjustment system has been used for the "STEERING CUP PRESS", which allows an energetic, quick and parallel positioning of the cups. The "horseshoe" stop ring cannot get lost, being fixed by a chain.

9 and 10) Since the appearance and multiplication of multi-toothed free-wheels, changing them is a problem that is sometimes difficult to solve. Here are two tools that will make this work easy and fast:

A "SPROCKET VISE", with adjustable spacing, grips the sprocket facing away from the one to be dismantled. The second clamp is tightened by means of a screw. The freewheel is then strongly held, whatever the number of teeth, because one side of the jaws is designed for even teeth and the other for odd teeth.

The "RATIONAL" SPROCKET DISASSEMBLY then fits into the teeth to be disassembled; thanks to its butterfly adjustment, tightening is energetic, and the double lever arm quickly unlocks the sprocket, using it like a left-handed turn.

Let's not forget that the "pinion vice" can also be used to hold the large chainring.

11) The "FORK MILL", in a single operation, measures and straightens the position of the fork cone; the constant pressure of the spring, fixed by a copper screw ring (so as not to risk marking the thread) makes the work quick and easy. It should be added that the cutter is reversible and gives two dimensions: 26.9 and 27.1.

12) The VELO DERIVE-CHAIN "ATELIER-No 2" is a real professional tool. It is easy to handle and comes with a spare punch.

13) The COTTER PIN PRESS " LE TRAPU " makes it easy to remove or press in the pins, while eliminating any sudden action. By tightening the screws, you can "feel" what you are doing and any danger of unintentionally pushing the key "through" is eliminated.

14) It often happens that the "threads" of the headlights and red lights do not match the pitch of the bulbs. If you force it, you risk breaking the bulb and injuring yourself. A tap with the exact pitch is very useful, it is the "TARAUD PHARE".

15) Finally, if you have to adjust the play of a freewheel or change the springs or pawls, it is very difficult to hold it in place. The FIXED FREE WHEELS "ENERGY" takes care of this. Once the freewheel has been threaded onto the upper part, covered with brass so as not to damage the thread, the lower part is simply clamped in a vice so that the free-wheel is held firmly.

Finally, let's say that these tools, made of special "war bronze" steel and malleable cast iron painted in artillery grey, are impeccably presented. Their effectiveness is certain, and - we will end by pointing out that "Paulo" Delay, chief mechanic of the Vél' d'Hiver and the Tour de France,

has won a complete series of them in the big event that is currently taking place.

M. SIFFRITT presents you his cotter pin press " Le Trapu ".

[19480717 Le Cycle Vol 03 No 16 p011 19481001 Le Cycliste 10 1948 p162](#)

TECHNIQUE ET PROGRÈS AU TOUR DE FRANCE

1. La majorité des coureurs de l'équipe italienne, avait, sur leur vélo, le double plateau avec dérailleur LE SIMPLEX et manivelles STRONGLIGHT. Voici ce mariage avec le CAMPAGNOLO.
2. Ce frein WEINMANN en alliage léger au large étrier dégage parfaitement la roue.
3. Ronconi avait monté un dérailleur SIMPLEX et gardé son blocage national «Campagnolo».
4. La LEGNANO de Salimbeni présentait de nombreux détails intéressants. On remarque : le câble de frein passant dans le tube, la position inférieure du serrage de tige de selle, les haubans arrondis.
5. Ce pédalier est un STRONGLIGHT en dural, au plateau modifié pour l'utilisation des rapports serrés ; remarquons les pédales ultra-allégées.
6. Brambilla a fabriqué ces poignées de frein avec barillet supérieur évitant le bris des câbles.
7. Admirez la finesse de ces plateaux en métal léger.
8. Nous avons noté les fourreaux de fourche presque cylindriques, les arrache-clous rigides, les raccords longs et peu découpés sur les LEGNANO.
9. Les Français avaient monté une intéressante raclette double, mi-fixe, mi-articulée.
10. Vietto et Lazaridès avaient le frein arrière sous les haubans. Pour quelle raison ?

TECHNIQUE AND PROGRESS AT THE TOUR DE FRANCE

1. The majority of the Italian team riders had, on their bicycles, the double chainring with LE SIMPLEX derailleur and STRONGLIGHT cranks. Here is the marriage with the CAMPAGNOLO.

2. This WEINMANN light alloy brake with its wide caliper clears the wheel perfectly.
3. Ronconi had mounted a SIMPLEX derailleur and kept his national "Campagnolo" quick release.
4. The LEGNANO of Salimbeni presented many interesting details. Note: the brake cable passing through the tube, the lower position of the seat post clamp, the rounded seatstays.
5. This crankset is a STRONGLIGHT made of dural, with a modified chainring for use with close gears; note the ultra-light pedals.
6. Brambilla manufactured these brake handles with upper barrel to prevent cable breakage.
7. Admire the finesse of these light metal chainrings.
8. We noted the almost cylindrical fork blades, the rigid nail puller, the long and slightly cut lugs on the LEGNANOs.
9. The French had mounted an interesting double tire wiper, half fixed, half articulated.
10. Vietto and Lazaridès had the rear brake under the seatstays. For what reason?

[19480717 Le Cycle Vol 03 No 16 p013](#)

Passons en revue les perfectionnements du cadre moderne

Ce prototype pour cyclotouristes étudié par Alphonse Thomann, groupe les principaux perfectionnements actuels et les caractéristiques du beau cadre sur mesures ; bien des artisans font aussi bien, mais il est rare de rencontrer tous ces détails sur un cadre construit en série ; étudions donc ces points un à un :

1. Tubes légers en 6/10.
2. Câble du frein arrière passant dans le tube.
3. Tubes encastrés les uns dans les autres, et soudo-brasés.
4. Allonge du tube fileté en 22 mm. de diamètre, pour potence à pince.
5. Freins cantilever.
6. Vis brasées sur les attaches du frein avant, pour fixer le porte-sacoche de guidon.

7. Pattes avant et arrière en tôle épaisse (4 mm.), profondément encastées.
8. Système d'éclairage par fils invisibles avec contact dans la direction.
9. Câbles du dérailleur passant dans le cadre.
10. Pédalier en métal léger, à double plateau.
11. Roulement de pédalier à roulements annulaires.
12. Dérailleur de pédalier ultra-léger.
13. Ressort du dérailleur à l'intérieur de la base.
14. Support de patin sur la base, pour éviter le heurt de la chaîne sur le cadre, celle-ci étant sur le petit plateau.
15. Fil d'éclairage, passant par l'intérieur de la boîte à billes, par la base et le hauban gauche et ressortant près de l'attache standardisée de la dynamo.
16. Fil de feu arrière passant dans le hauban, de la dynamo à l'entretoise pour être fixée dans le bord du garde-boue.
17. Entretoises de gros diamètre, portant une cheminée taraudée à 5 x 75, permettant une fixation invisible du garde-boue.
18. Haubans brasés sur une large portée, à cheval sur la fixation des deux tubes.
19. Tige de selle incorporée au cadre, et soudée à la mesure du cycliste. Dans le cas d'une tige réglable, le câble de frein ressort du tube horizontal un peu avant le point de réunion avec le tube de selle.

Let's look at the improvements in the modern frame

This prototype for cycle tourists designed by Alphonse Thomann, groups together the main current improvements and the characteristics of the beautiful custom-made frame; many artisans do as well, but it is rare to find all these details on a mass-produced frame; let's study these points one by one:

1. Light tubes in 6/10.
2. Rear brake cable running through the tube.
3. Tubes embedded in each other and brazed together.
4. Steerer tube extension in 22 mm. diameter, for clamp stem.
5. Cantilever brakes.
6. Screws brazed to the front brake mounts, to fix the handlebar bag holder.

7. Front and rear dropouts made of thick sheet metal (4 mm.), deeply recessed.
8. Invisible wire lighting system with contact in the steering .
9. Derailleur cables run through the frame.
10. Light metal crankset with double chainring.
11. Bottom bracket bearing with ring bearings.
12. Ultra-light front derailleur.
13. Derailleur spring on the inside of the chainstay.
14. Pad bracket on the chainstay, to prevent the chain from hitting the frame when the chain is on the small chainring.
15. Lighting wire, passing through the inside of the bottom bracket, through the chainstay and the left seat stay, and coming out near the standard dynamo attachment.
16. Tail light wire passing through the seatstay from the dynamo to the seatstaybridge to be fixed in the edge of the fender.
17. Large diameter bridges with a 5 x 75 threaded chimney, allowing the fender to be fixed invisibly.
18. Seatstays brazed over a wide span, overlapping the attachment of the two tubes.
19. Seat post incorporated into the frame, and welded to the rider's measurements. In the case of an adjustable seat post, the brake cable comes out of the horizontal tube shortly before the meeting point with the seat tube.

[19480731 Le Cycle Vol 03 No 17 p005](#)

Chronométrage...

Timekeeping...

[19480731 Le Cycle Vol 03 No 17 p012](#)

NOS DOCUMENTS

Sur ce tandem Hugonnier-Routens, le câble du frein à tambour passe dans la triangulation.

OUR DOCUMENTS

On this Hugonnier-Routens tandem, the drum brake cable passes through the triangulation.

[19480828 Le Cycle Vol 03 No 19 p005](#)

Réflexions campagnardes

Countryside thoughts

[19480828 Le Cycle Vol 03 No 19 p012](#)

NOS DOCUMENTS

La 5e vitesse MOYNE

On se souvient de la mésaventure de Robic qui vit la 5^e denture de sa roue libre se détériorer dans la montagne.

Cette couronne avait été brasée centre la 4^e pour transformer une 4 vitesses en 5 vitesses. On aurait mieux fait de s'adresser à Moyne qui construit d'origine une couronne à double denture'; la transformation est ainsi faite élégamment, sans avoir recours au chalumeau. Ces deux couronnes sont vissées l'une sur l'autre et la plus grande porte le filetage standard.

Les manivelles DURAX "Service des Courses"

Pour leurs machines de compétition, les coureurs exigent des manivelles dont la résistance et la rigidité sont à toute épreuve, afin d'être assurés qu'aucune casse ne viendra arrêter leur effort vers la victoire, et que le rendement de la transmission ne sera pas contrarié par un fléchissement à chaque coup de pédale. Voici la Durax « Service des Courses » en acier traité chromé, qui fut adoptée par de nombreux coureurs du Tour de France 1948.

La sacoche BRANS pour le Cyclotourisme

Il n'existait pas de petite sacoche vraiment pratique pour emporter tout l'outillage dont un cycliste peut avoir besoin sur la route. Entre autres, la chambre à air de rechange s'usait par le frottement dans le grand sac de guidon ou au fond des sacoche. Enfin, quand on a besoin de la moindre clé ou de cette chambre à air, il faut souvent chercher partout, et vider la sacoche pour récupérer ce que l'on cherche, et qui est, évidemment, sous tous les autres bagages.

Le spécialiste du cyclotourisme L. BRANS, à l'occasion de PARIS-BREST-PARIS, vient de lancer une petite sacoche à fixer sous la selle, prévue pour contenir de façon rationnelle la chambre à air de rechange, bien isolée dans un compartiment central fermé par bouton-pression. De chaque côté, l'emplacement libre permet de placer la trousse MAFAC d'une part, et le dérive-chaîne, l'étui des ampoules de phare, câbles de frein et de dérailleur, de l'autre.

Tout est ainsi groupé, sous la main instantanément, sans voisinage fâcheux avec le linge et le casse-croûte.

La sacoche BRANS est faite en similicuir de première qualité, bordé de peau, ou en cuir piqué sellier.

Un ingénieux support

Sur sa machine personnelle, utilisée durant ses vacances, Camille Daudon a modifié les papillons suivant le croquis ci-dessus, afin que ceux-ci forment une petite plate-forme sur laquelle ses vastes sacs de camping viennent s'appuyer; il suffit de régler le point de serrage pour que les papillons restent horizontaux. Ajoutons que le papillon modifié est très bien en main.

OUR DOCUMENTS

The 5th MOYNE speed

We remember Robic's misadventure when the 5' gear of his freewheel deteriorated in the mountains.

This sprocket had been brazed in the centre of the 4th gear to transform a 4-speed into a 5-speed. It would have been better to have asked Moyne who originally built a double sprocket; the transformation is thus done

elegantly, without having to use a blowtorch. These two gears are screwed together and the larger one has the standard thread.

DURAX cranks "Racing Service".

For their competition machines, the racers require cranks that are very resistant and rigid, so that they can be sure that no break will stop their effort towards victory and that the performance of the transmission won't be hindered by a sagging at each pedal stroke. Here is the Durax "Service des Courses" made of chrome-treated steel, which was adopted by many racers of the 1948 Tour de France.

The BRANS bag for cycle tourism

There wasn't a really practical little bag to carry all the tools a cyclist might need on the road. Among other things, the spare inner tube was worn out by friction in the large handlebar bag or at the bottom of the saddlebags. Finally, when you need the slightest key or this inner tube, you often have to look everywhere, and empty the bag to get what you are looking for, which is, of course, under all the other luggage.

The specialist of cycle-tourism L. BRANS, on the occasion of PARIS-BREST-PARIS, has just launched a small bag to be mounted under the saddle, designed to contain in a rational way the spare inner tube, well insulated in a central compartment closed by a press button. On each side, the free space allows to place the MAFAC kit on one side and the chain tool, the case for the headlight bulbs, brake and derailleur cables on the other.

Everything is thus grouped together, instantly at hand, without any annoying neighbours like clothes and snacks.

The BRANS saddlebag is made of top quality imitation leather, edged with hide, or saddle-stitched leather.

An ingenious support

On her personal machine, used during her holidays, Camille Daudon has modified the butterflies according to the sketch above, so that they form a small platform on which her large camping bags are supported; all you have to do is adjust the clamping point so that the butterflies

remain horizontal. In addition, the modified butterfly is very easy to handle.

[19480828 Le Cycle Vol 03 No 19 p013](#)

Un Salon en plein air en Grande-Bretagne

Peu de nouveautés mais, cependant, un cadre curiaux

Les 13, 14 et 15 août eut lieu le grand meeting international de Cyclotourisme d'York.

En cette occasion avait été aménagé un Salon où les machines visibles étaient plus souvent celles des participants au Rallye que des bicyclettes ou tandems préparés pour l'exposition par des industriels et artisans.

La majeure partie d'entre elles comportaient un dérailleur, mais non le double plateau devenu classique chez nous.

Où la production française était dominée, c'est sous le rapport de l'équipement, notamment en matière de sacoches latérales ou de sacs arrière. Peu de nouveautés, mais, toutefois, quelques échantillons du cadre dont nous donnons ci-dessous la description.

La fabrique de cycles de Bristol, Thanet, vient de mettre sur le marché ce ;a-dre d'un dessin nouveau, le Silverlight.

Le prototype fut essayé deux ans avant de passer à la construction en série.

Ce cadre, en tubes Reynolds « 531 » est brasé à basse température ; les deux points qui le différencient de la ligne classique sont la fixation des haubans sur le reste du cadre et la réunion des tubes vers la boîte à billes.

La fixation des haubans par quatre points est, depuis longtemps, employée en France, où elle fut créée, mais jamais on n'alla aussi loin, car, de cette façon, le constructeur a tellement raccourci le tube horizontal et redressé celui de selle qu'il a fallu faire une tige coudée vers l'arrière pour garder une position normale à la selle.

Enfin, le tube de selle et le tube diagonal se réunissent par une coupe en sifflet, et dans l'angle vient se loger la boîte à billes, brasée par congés sur les deux tubes. La boîte est, en plus, soutenue par les bases qui pas-

sent en dessous et se réunissent à l'axant par l'intermédiaire d'une entretoise supplémentaire.

On ne peut nier à ce mode d'assemblage, outre l'originalité, un souci très louable de faire rigide, tout en restant léger.

Notons, pour les Anglais, un autre avantage, dont le fabricant tire un argument de vente : sur ce cadre, l'emplacement du sac classique national, fixé derrière la selle, se trouve bien plus important que sur un cadre normal.

Enfin, le catalogue de présentation abonde de slogans, où il est dit, entre autre, que ce « qui paraît bien est bien », « paraît bon est bon », et où est conseillé « un meilleur cycle pour un meilleur cyclisme ».

An Open Air Show in Great Britain

Few novelties but, nevertheless, a curious frame

On 13, 14 and 15 August, the great York International Cyclo-tourism Meeting took place.

On this occasion, a show was set up where the visible machines were more often those of the participants in the Rally than bicycles or tandems prepared for the exhibition by industrialists and artisans.

Most of them had a derailleur, but not the double chainring which has become a classic for us.

Where French production was dominant was in terms of equipment, particularly in terms of side bags or rear bags.

Few novelties, but, however, some samples of the frame which we describe below.

The Bristol bicycle factory, Thanet, has just launched this new design, the Silverlight.

The prototype was tested for two years before going into series production.

This frame, made of Reynolds "531" tubes, is brazed at low temperature; the two points which differentiate it from the classic line are the fixing of the seatstays to the rest of the frame and the joining of the tubes to the bottom bracket.

The four point fixing of the seat stays has been used for a long time in France, where it was created, but never before has it been used so far, because in this way the builder has shortened the top tube so much and

straightened the seat tube so much that it has been necessary to make a tube bent backwards in order to keep a normal position on the saddle. Finally, the seat tube and the down tube are joined by a whistle cut, and in the corner is the bottom bracket, which is brazed to the two tubes by means of a fillet. The bottom bracket is additionally supported by the chainstays, which pass underneath and are connected by an additional crosspiece to the axle.

In addition to the originality of this method of assembly, there is also a very commendable concern to make it rigid, while remaining light.

For the English, there is another advantage, from which the manufacturer derives a sales argument: on this frame, the location of the national classic bag, fixed behind the saddle, is much more prominent than on a normal frame.

Finally, the presentation catalogue is full of slogans, including the words " what looks good is good ", " looking good is good ", and "a better cycle for better cycling".

[19480911 Le Cycle Vol 03 No 20 p005 and p007](#)

PARIS-BREST-PARIS

Notre collaborateur Daniel Rebour est, en même temps qu'un technicien averti, un randonneur émérite. Son champ d'expériences est la route et, lorsqu'il formule une critique ou un compliment, on doit admettre que son opinion est celle d'un homme qui parle en toute connaissance de cause.

D.R. et son épouse participèrent, à tandem, à Paris-Brest et retour. Ils se classèrent 1ers des Tandems mixtes. Nos lecteurs vont trouver, ci-dessous, développé sous l'angle purement technique, le point de vue du journaliste-concurrent. LE CYCLE est heureux de leur offrir ce témoignage d'une sincérité totale.

Les 1200 kms de ce parcours, au profil terriblement accidenté, n'ont pu venir à bout de la construction moderne.

JE ne parlerai pas du Paris-Brest et retour des professionnels. A ceci, deux raisons : d'abord, les coureurs utilisaient un matériel semblable à celui employé dans le Tour de France, donc classique, et ne nous app-

renant rien. La longueur de l'épreuve nécessitait bien la circulation nocturne, mais les phares des voitures suiveuses éclairaient les concurrents, et aucun de ceux-ci n'eut besoin d'adopter une dynamo, donc d'ajouter à sa machine de course une nouveauté pouvant nous intéresser sur le plan technique.

La deuxième raison est que, participant personnellement avec ma femme à l'épreuve, en catégorie « Randonneurs », je ne vis des coureurs et de leurs machines, que quelques ombres silhouettées sans les rayons des phares suiveurs, au moment où nous nous sommes croisés en pleine nuit, entre Alençon et Pré-en-Pail.

Etudions donc ce que l'épreuve a apporté aux machines de cyclotourisme.

NOTRE TANDEM

Examinons ensemble notre tandem, sans aucun esprit publicitaire, pour voir ce qui était parfait, ce qui a tenu, ce qui n'allait pas.

La machine que nous avons utilisée était celle qui permit à Cordier et Mme Bourgeois de terminer 3^e à Chanteloup cette année. Cadre court, en tubes Reynolds, avec double triangulation, transmission par grande chaîne à droite, allant de la roue libre J. Moyne à 5 vitesses au couple monté sur le pédalier avant, avec dérailleur de plateau Herse. La chaîne reliant les deux pédales est à gauche ; manivelles de 170 à l'avant, de 165 à l'arrière. Plateaux 46 et 40 dents. Evidemment, toutes ces pièces en duralumin, les manivelles à emmanchement par carré-cône. A l'arrière, couronnes de 14, 16, 18, 22 et 25 dents.

Moyeux Maxi-C.A.R. « Tandem », gros rayons « 3 Etoiles » ligaturés et soudés, pneus Barreau de 700xC. Deux freins Herse, avec leviers MAFAC agrémentés des « repose-mains » en caoutchouc qui sortiront bientôt, je l'espère, en vente normale.

LA LUMIERE

La préparation de notre machine ne m'aurait demandé que le temps de mettre en position les selles, les cintres A.V.A. 3 positions, et de garnir ceux-ci de ruban gommelaqué, s'il n'y avait eu le problème de l'éclairage. De nombreux brevets routiers, avec parcours de nuit, m'ont appris l'importance d'une lumière sûre, et suffisante. Aussi, dans la semaine

précédant l'épreuve, avais-je procédé à de nombreux essais dans les allées sombres du Bois de Boulogne, entre 22 heures et minuit.

Un premier essai m'indiqua combien une simple ampoule arrière peut « manger » de lumière, alors que sa soeur n'a qu'un appétit insignifiant. Donc, je fixai mon choix sur une ampoule rougissant à peine. Et j'en sélectionnai 2 autres comme rechange.

Le phare que j'avais adopté, d'après mes expériences précédentes, était un Radios gros modèle, à parabole chromée striée concentriquement. Hélas, le premier essai, ne me donna pas satisfaction. La dynamo montée sur la machine entrainait en contact avec la jante par l'intermédiaire d'un capuchon en caoutchouc : j'ai bien souvent dénoncé ce système qui, s'il économise les pneus, empêche la dynamo de tourner à pleine vitesse et ne permet ainsi qu'une lumière insuffisante. C'est un bon truc pour machine à pneus extra-légers, utilisée de jour. et ne demandant une lumière que pour terminer un parcours en ville, après un léger retard, mais ce système ne peut donner une lumière suffisante pour rouler la nuit en toute sécurité.

Aussi, puisque l'attache d'origine était soudée sur le hauban arrière, je dus confectionner une rallonge en tôle d'acier pour brancher une « Novi » dont la molette entrainait en contact avec le pneu sur la bande de roulement.

De cette façon, ledit pneu ne souffrait pas, la chape résistant parfaitement à ce petit travail supplémentaire, et ma dynamo tournait au maximum de vitesse, entraînée par la périphérie de la roue.

J'eus la chance de trouver au dernier moment un phare Radios d'avant guerre, dont la parabole en laiton était encore parfaitement argentée. Naturellement, aucune hésitation, et ce nouvel accessoire vint prendre place à l'avant de mon garde-boue. A ce sujet, ouvrons une parenthèse. Il semble bien difficile de placer correctement un phare sur une machine de cyclotourisme. Si celui-ci est placé sur l'extrémité d'un garde-boue classique, l'espace pour le sac de guidon est nettement trop court, j'en fis la triste expérience à la fin des vacances. avec un phare écrasé par le sac, et un retour de nuit, sans lumière.

Si l'on fixe ledit phare sous le porte-sacoche, la partie avant de la roue projette un cône d'ombre, soit à droite si le phare est à gauche, soit vers le milieu de la route si le phare est à droite. La solution que j'ai

adoptée n'est pas très belle, mais efficace. A l'avant, un garde-boue arrière recoupé, mais nettement plus long que celui d'origine, et mon phare 15 centimètres en avant du porte-sacoche, fixé par un robuste porte-lanterne en tôle d'acier. Je dus aussi faire quelques essais d'ampoules à l'avant. Le meilleur résultat fut donné par celle dont le filament formait une boucle placée horizontalement et le plus en avant possible, vers le centre de la parabole.

Evidemment, j'avais sacrifié le circuit de fils invisibles, comme trop difficile à réparer en cas de panne. Un fil, type équipement de voiture, reliait mon feu arrière, placé près de la patte gauche du cadre, la dynamo et le phare, en suivant la partie inférieure du cadre. Un autre fil semblable fixé le long du tube supérieur, reliait dynamo et phare, sans toutefois être branché à la borne de celui-ci.

Ces fils étaient simplement fixés au chatterton. Ainsi, en cas de panne de fil, il n'y avait qu'à débrancher le fil inférieur, et brancher le fil de réserve.

En plus, car chacun sait la vie éphémère des ampoules arrières, un cataphote fut vissé sur le garde-boue postérieur.

On peut s'étonner d'un tel travail, mais la suite me donna raison. En effet, si la première nuit me vit presque tout le temps en tête de notre groupe avec de nombreux tandems et « soli » sans lumière dans la roue, à la fin de la deuxième nuit, où nous avons roulé seuls, nous avons constaté combien l'écart s'était creusé entre nous et nos suivants ceux-ci désavantagés par un éclairage insuffisant.

LE CONFORT

Par contre, voici un chapitre où je ne puis marquer des points. Si certains concurrents, en solo, se trouvèrent bien de boyaux pneus de 700x28 ou 32, à tandem, le confort était trop précaire, et nous avons terriblement souffert, en fin de parcours, des chocs de la route, entre Verneuil et Dreux, et surtout des pavés de Houdan et de Sèvres.

Je crois que les tandems devraient tous être munis de pneus confortables, d'au moins 35, et que la section de 32 ne peut être conservée. que pour un Chanteloup ou sur 100 kms contre la montre. Sur un long parcours, c'est trop « raide » et l'avantage du rendement est détruit par la fatigue des pilotes.

LA SOLIDITÉ

Cardons pour la fin ce chapitre ou il n'y a d'ailleurs presque rien à dire. En effet, 200 partants, 150 arrivants, avec des machines plus ou moins bien préparées, sur un parcours aux difficultés sans nombre, plus pénible qu'une épreuve en montagne pour les pédaliers, souvent utilisés brutalement on haut des côtes, et pour les dérailleurs, maniés parfois 3 ou 4 fois en 500 mètres, afin de terminer une des « bosses » à plus de 10 % qui jalonnent les routes bretonnes.

Pouvant comparer par expérience la différence existant entre la « Poly » de Chanteloup et Paris-Brest-Paris, je puis dire qu'il n'y a aucune comparaison entre le circuit où le changement de rapport se fait toujours au même endroit prévu, en douceur, et la route inconnue, la nuit, où les concurrents, en équilibre dans une rampe sévère, sont obligés de dérailleur, tout en appuyant sur les pédales pour ne pas caler. Je ne puis accorder de médailles à toutes les marques des dérailleurs utilisés ; mais je puis dire combien mon Cyclo résista parfaitement aux mauvais traitements que je dus lui infliger. Mon cadre, ma fourche, furent aussi à la hauteur, puisqu'au retour, en descendant vers Sèvres, mes mains endolories ne pouvant tenir mon guidon, je les lâchais simplement, et restais parfaitement stable.

POUR FINIR...

Comment conclure cette brève étude ?

Disons que les performances réalisées cette année furent très supérieures aux précédentes, d'abord grâce à une route en général excellente, mais surtout au matériel de haute classe ; et si ce matériel ne broncha pas, c'est dû à la compétence des fabricants. Mais, je crois, qu'il est une autre raison, et que celle-ci ne fut pas assez mise en lumière Depuis 1931, de nombreux concours techniques, des épreuves cyclosporatives, de-s brevets de 200, 400 et 600 kilomètres permirent aux machines, aux accessoires et aux pilotes de se roder ; ceux-ci apprirent à souffrir sur les grandes distances, à ne pas craindre les longues routes de jour et de nuit, et reculèrent ainsi la limite de ce qui semblait possible. Nous ne sommes pas supérieurs à ceux de 1891, mais nous sommes mieux équipés et mieux entraînés ; muscles et mécaniques sont préparés pour

ces longs efforts sans défaillance et, ainsi, les cyclotouristes peuvent utilement faire oeuvre de propagande sur les 1.200 kilomètres qui relient Paris à Paris... en passant par Brest.

PARIS-BREST-PARIS

Our colleague Daniel Rebour is, as well as a skilled technician, an experienced randonneur. His field of experience is the road and, when he makes a criticism or a compliment, one must admit that his opinion is that of a man who speaks with full knowledge of the facts.

D.R. and his wife took part, on tandem, in Paris-Brest and back. They came first in mixed tandems. Our readers will find below, developed from a purely technical point of view, the point of view of the competitor-journalist. LE CYCLE is happy to offer them this testimony of total sincerity.

The 1200 kms of this course, with its terribly uneven profile, could not overcome the modern construction.

I will not talk about the Paris-Brest and return of the professionals. There are two reasons for this: firstly, the racers used equipment similar to that used in the Tour de France, therefore classic, and they didn't teach us anything. The length of the race did require night-time driving, but the headlights of the following cars illuminated the competitors, and none of them needed to adopt a dynamo, thus adding to their racing machine a novelty that could interest us on the technical level.

The second reason is that, participating personally with my wife in the event, in the "Randonneurs" category, I only saw the racers and their machines, just a few silhouetted shadows without the rays of the following headlights, at the moment when we crossed in the middle of the night, between Alençon and Pré-en-Pail.

So let's study what the event has brought to the cyclotourism machines.

OUR TANDEM

Let's look at our tandem together, without any advertising spirit, to see what was perfect, what held up, what didn't fit.

The machine we used was the one that allowed Cordier and Mme Bourgeois to finish 3rd at Chanteloup this year. Short frame, made of Reynolds tubes, with double triangulation, transmission by a large chain on

the right, from the J. Moyne 5-speed freewheel to the couple mounted on the front crankset, with a Herse front derailleur. The chain connecting the two cranksets is on the left; cranks 170 at the front, 165 at the rear. Chainrings 46 and 40 teeth. Of course, all these parts are made of duralumin, the cranks are square-tapered. At the rear, sprockets of 14, 16, 18, 22 and 25 teeth.

Maxi-C.A.R. "Tandem" hubs, large "3-Etoiles" spokes, tied and brazed, 700xC Barreau tyres. Two Herse brakes, with MAFAC levers, fitted with rubber "hand rests" which I hope will soon be available on normal market.

THE LIGHTING

The preparation of our machine would only have taken me the time to put the saddles, the 3-position A.V.A. handlebars, in position and to fill them with gummed tape, had it not been for the problem of the lighting. Numerous road tests, with night rides, have taught me the importance of a safe and sufficient light. Also, in the week before the event, I had carried out numerous tests in the dark alleys of the Bois de Boulogne, between 10 pm and midnight.

A first test showed me how much light a simple rear light bulb can "eat" when its sister has only an insignificant appetite.

So I decided on a light bulb that barely blushes. And I selected 2 others as replacements.

The headlamp I had adopted, based on my previous experiences, was a large model Radios, with a concentrically ribbed chrome parabola. Alas, the first test did not give me satisfaction. The dynamo mounted on the machine came into contact with the rim via a rubber cap: I have often denounced this system which, while it saves tyres, prevents the dynamo from turning at full speed and thus allows insufficient light. It's a good trick for a machine with extra-light tyres, used during the day and requiring light only to finish a journey in town, after a slight delay, but this system can't give enough light to drive safely at night.

Also, since the original attachment was welded to the rear seatstay, I had to make a sheet steel extension to connect a "Novi" whose knurl made contact with the tyre on the tread.

In this way, the tyre did not suffer, the tread resisting perfectly to this little extra work, and my dynamo was running at maximum speed, driven by the periphery of the wheel.

I was lucky enough to find at the last moment a pre-war Radios headlight, whose brass parabola was still perfectly silvered.

Naturally, no hesitation, and this new accessory came to take its place at the front of my fender. On this subject, let us open a parenthesis.

It seems very difficult to place a headlight correctly on a cycle tourism machine. If it is placed on the end of a classic fender, the space for the handlebar bag is clearly too short, I had the sad experience at the end of the holidays. with a headlight crushed by the bag, and a return at night, without light.

If you fix the said headlight under the bag holder, the front part of the wheel projects a cone of shadow, either to the right if the headlight is on the left, or towards the middle of the road if the headlight is on the right.

The solution I have

adopted is not very beautiful, but effective. At the front, a cut back rear mudguard, but much longer than the original one, and my headlight 15 centimetres in front of the bag holder, fixed by a sturdy sheet steel lantern holder. I also had to do some bulb tests at the front. The best result was given by the one whose filament formed a loop placed horizontally and as far forward as possible, towards the centre of the parabola.

Obviously, I had sacrificed the invisible wire circuit, as it was too difficult to repair in case of failure. A wire, car equipment type, connected my rear light, placed near the left dropout of the frame, the dynamo and the headlight, following the lower part of the frame. Another similar wire, attached along the top tube, connected the dynamo and headlight, but was not connected to its terminal.

These wires were simply attached by means of the rubber tape. So, in case of wire failure, it was only necessary to disconnect the lower wire, and connect the spare wire.

In addition, because everyone knows the ephemeral life of rear bulbs, a reflector was screwed on the rear fender.

COMFORT

On the other hand, here's a chapter where I can't score points. If some of the competitors, in solo, found themselves with 700x28 or 32 tyres, in tandem, the comfort was too precarious and we suffered terribly at the end of the course from the shocks of the road between Verneuil and Dreux, and especially from the cobblestones of Houdan and Sèvres. I believe that all tandems should be equipped with comfortable tyres, at least 35, and that the 32 section can only be kept for a Chanteloup or for 100 kms against the clock. On a long course, it is too "stiff" and the performance advantage is destroyed by pilot fatigue.

THE SOLIDITY

Let us card for the end of this chapter where there is almost nothing to say.

Indeed, 200 starters, 150 finishers, with more or less well prepared machines, on a course with no number of difficulties, more difficult than a mountain race for the pedals, often used brutally on the top of the hills, and for the derailleurs, sometimes handled 3 or 4 times in 500 meters, in order to finish one of the "bumps" at more than 10 % which mark out the Breton roads.

Being able to compare by experience the difference existing between the "Poly" of Chanteloup and Paris-Brest-Paris, I can say that there is no comparison between the circuit where the gear change is always done at the same place, smoothly, and the unknown road, at night, where the competitors, balanced in a severe ramp, are obliged to derail, while pressing on the pedals in order not to stall. I can't give medals to all the brands of derailleurs used; but I can say how well my Cyclo resisted perfectly to the mistreatment I had to inflict on it. My frame, my fork, were also up to scratch, since on the way back down to Sèvres, my aching hands not being able to hold my handlebars, I simply let go of them and remained perfectly stable.

TO FINISH...

How to conclude this brief study?

Let's say that the performances achieved this year were much better than the previous ones, first of all thanks to a generally excellent road, but above all thanks to the high class equipment; and if this equipment

did not flinch, it is due to the competence of the manufacturers. But, I believe that there is another reason, and that this one was not sufficiently highlighted. Since 1931, numerous technical competitions, cyclospor-tive tests, of 200, 400 and 600 kilometres licences allowed the machines, accessories and pilots to get used to each other; they learned to suffer over long distances, not to fear long roads by day and by night, and thus pushed back the limit of what seemed possible. We are not superior to those of 1891, but we are better equipped and better trained; muscles and mechanics are prepared for these long efforts without failure and, thus, the cyclotourists can usefully make propaganda on the 1.200 kilometres which link Paris to Paris... passing by Brest.

One can be astonished by such a work, but the continuation gave me reason. Indeed, if the first night saw me almost all the time at the head of our group with many tandems and "soli" without light in the wheel, at the end of the second night, where we had ridden alone, we noticed how much the gap had widened between us and our followers who were disadvantaged by insufficient lighting.

[19480925 Le Cycle Vol 03 No 21 p005](#)

Notre Visite au "Concours Lépine"

Echec aux Fumistes et aux poètes de la mécanique

Quelques croquis au Salon des Inventeurs

1. Le remarquable tournevis fonctionnant à coup de marteau L'INVINCIBLE UNIVERSEL et 2 de ses outils amovibles.

2. La béquille latérale «Tous Terrains », à la robustesse à toute épreuve.

3. Le variateur de vitesse D. C. A., vu en partie côté cadre. En pointillé, la forme de la rampe de commande, qui prend les positions indiquées par les chiffres pour chaque vitesse.

4-5. M. FOSSIER présente deux réalisations très bien présentées, un frein cantilever à ressort unique et à câble de commande sous gaine, et une clavette ne dépassant pas la manivelle, se posant sur tous les axes normaux.

6. Un tournevis-pince dû à M. MARGERIE, permettant de maintenir la vis en place contre la lame.

7. L'antivol « ALL-RIGHT » fixé par colliers, est très net d'aspect.
8. Protège-pédales en caoutchouc WATTELEZ.
9. Le cale-pied G.R. est en tôle de dural découpée et cambrée, sans rivetage.
10. Le papillon démonte-pneu GIRAUT simplifie l'outillage à emporter.

Our visit to the " Lépine Competition"

Failure of the Fumists and the poets of mechanics

Some sketches from the Salon des Inventeurs

1. The remarkable hammer-operated screwdriver THE INVINCIBLE UNIVERSAL and 2 of its removable tools.
2. The "All-terrain" side stand, which is extremely sturdy.
3. The variable speed drive D. C. A., partly seen from the frame side.
Dotted is the shape of the control ramp, which takes up the positions indicated by the numbers for each speed.
- 4-5. M. FOSSIER presents two very well presented realisations, a cantilever brake with a single spring and sheathed operating cable, and a key not protruding beyond the crank, fitting on all normal axles.
6. A screwdriver-clamp due to M. MARGERIE, allowing the screw to be held in place against the blade.
7. The " ALL-RIGHT " anti-theft device fixed by collars, is very clear in appearance.
8. WATTELEZ rubber pedal guards.
9. The G.R. toe clips are made of cut and bent dural sheet metal, without riveting.
10. The GIRAUT tyre removal butterfly simplifies the tools to be carried.

[19480925 Le Cycle Vol 03 No 21 p009 and p010 and p011](#)

Paris-Brest-Paris dans 3 ans

LORSQUE dix ans séparaient les épreuves sur Paris-Brest et retour, l'expérience acquise dans la compétition précédente ne pouvait jouer, car les conditions avaient trop évolué.

L'état du sol ,la valeur du matériel, le souvenir des incidents de route, les pilotes qui, rarement, participaient deux fois à cette épreuve, tout faisait que chaque décade on repartait pratiquement à zéro.

L'utilisation du dérailleur, cette année, démontra combien un progrès technique peut modifier la physionomie de l'épreuve, permettant, notamment, à quatre coureurs, de terminer pratiquement ensemble une compétition de 1.200 kilomètres, et à tous les arrivants de battre le record précédent.

Chez les cyclotouristes, 200 partants, quelque 150 arrivants, voilà qui démontre les possibilités des vélos actuels, leur sûreté de marche, et la facilité (relative) avec laquelle tout cycliste entraîné peut couvrir une moyenne minimum de 300 kilomètres par jour, sur un parcours très pénible, avec vent et pluie plus que de raison.

Mais, parmi tous ces arrivants, nombreux sont ceux qui reprendront le départ dans trois ans.

Ne parlons pas des professionnels. Nous avons déjà vu que leurs machines ne diffèrent guère du modèle « Tour de France ». Ne cherchons d'enseignements que sur les montures des cycloportifs, mises au point par le constructeur, l'artisan ou l'amateur .

L'ECLAIRAGE

Nous pouvons déjà affirmer qu'une épreuve comme Paris-Brest-Paris doit faire davantage pour la bonne solution du problème de l'éclairage que tous les arrêtés et lois en vigueur.

En effet, les concurrents de l'épreuve 1948 sont tous d'accord pour dire combien un bon éclairage facilite la marche de nuit, permet de rouler vite en toute sécurité, évite la fatigue nerveuse et visuelle ; donc, contribue à la réalisation d'une belle performance.

Mais voilà : une dynamo donne du « tirage » d'autant plus que, pour éclairer, elle doit tourner à son régime maxima.

Nombreux étaient donc les concurrents ayant placé leur dynamo de façon à l'entraîner sur le pneu, afin de profiter du diamètre maximum. Mais ceux qui n'avaient pas pris soin de mettre la molette en contact avec la partie épaisse du pneu, lorsque celui-ci était un tant soit peu léger, virent le flanc de leur enveloppe arrière dangereusement entamé.

Par contre, ceux qui avaient adopté l'entraînement sur jante, par l'intermédiaire d'un capuchon en caoutchouc, ne profitaient pas de la vitesse maximum de rotation, mais étaient tranquilles quant à l'usure du pneu. Comment réaliser le meilleur compromis ?

On vit de nombreuses dynamos reliées par un câble à une manette, fixée sous la selle, au cadre ou au guidon, Le pilote pouvait ainsi, dans les cas où la lumière était indispensable, brancher instantanément la dynamo et, le moment critique passé, la débrancher d'un coup de pouce. Nous pensons que ce moyen sera celui adopté. en majorité, dans la prochaine épreuve

Mais, par une nuit bien noire, si l'on n'est plus « dans les roues », on peut être obligé de garder constamment de la lumière. Proposons donc la bonne pile « ménage » reliée à demeure au phare, la dynamo ne servant que de « secours ».

Evidemment, il faudra effectuer des essais de durée pour trouver le modèle convenant le mieux, le plus puissant comme le plus durable. Il faudra aussi procéder avant l'épreuve, à des expéditions aux contrôles Précédant les heures de nuit, pour, chaque soir, disposer d'une pile neuve.

Pourtant, nous pouvons espérer que d'ici à 1951, un mode d'éclairage ne causant pas de tirage perceptible, ne demandant pas d'entraînement sur pneu, et fournissant une lumière suffisante et stable, sera au point et diffusé commercialement, résoudra le problème. (Est-il besoin de dire que je pense, en écrivant cela, au moyeu-dynamo ?)

Et les phares ? Vivement le retour de nos bonnes paraboles argentées sur laiton, maintenant qu'il n'est plus besoin de fournir de la « contrepartie ».

Je rappellerai brièvement ce que je demandais dans notre dernier numéro : que nos constructeurs étudient un emplacement du phare permettant une bonne lumière, tout en laissant au sac de guidon un emplacement suffisamment vaste.

Quant au feu arrière, aucun des concurrents de Paris-Brest ne s'en soucie vraiment, et c'est dommage, car un accident est toujours à redouter. De toutes façons, prévoyons un bon cataphote, à l'efficacité éprouvée... et reconnue.

LES PNEUS

N'ouvrons pas une controverse pneus-boyaux !

Laissons ces derniers aux coureurs, et si quelques « cyclotouristes » leur restent fidèles, c'est simplement parce qu'ils se sont trompés de catégorie, et que leur vraie place était à côté d'Hendrickx et Cie !

A ce sujet, je serais assez partisan (c'est une opinion absolument personnelle) d'une vérification des machines ne laissant au départ des « Randonneurs » que d'authentiques machines de tourisme, obligatoirement munies de pneus, garde-boue et éclairage. Il est spécifié, dans les brevets routiers, que les machines doivent être munies de tous les dispositifs exigés par la loi ; elles doivent donc comporter un éclairage la nuit ! Voilà qui forcerait les touristes à soigner la question. Mais laissons ce sujet qui déborde du chapitre précédent, et voyons la question « pneu ». Si le rendement du boyau est supérieur, le confort qu'il offre est nettement inférieur, et la fatigue finale doit être sensiblement égale, malgré le bon état général des routes. Que l'on ne mette pas en parallèle l'état de fraîcheur des professionnels avec l'état de fatigue des « Randonneurs ». Les premiers ne sont restés que 42 heures en selle et si l'effort musculaire fut supérieur, l'épuisement causé par le temps passé en machine fut bien moindre ; celui-ci sera plus grand pour le malheureux se traînant à 15 à l'heure pendant près de 90 heures que pour le sportif bouclant son aller et retour en 50 ou 60 heures. Mais on doit compter avec les crevaisons possibles, et celles-ci ne sont pas rationnées ! Or, puisque la voiture suiveuse est interdite, il faut se charger de la rechange pour tout le parcours. Alors, quatre ou cinq boyaux sous la selle, soit 2 kilos ? Non, merci ! Mieux valent des pneus, une chambre d'air de rechange, et une pochette de pièces !

Ces pneus, comment les choisir ?

Pour des routes, comme nous les avons trouvées cette année, n'hésitons pas à les prendre légers, Le « façon-main » convient parfaitement, un peu plus robuste sur le tandem, mais ultra-fin en solo Pour la section, ne descendons pas au-dessous du 35 mm. La fatigue des mains, les secousses se répercutant dans toute la machine, donc dans les chevilles, les reins et le système digestif finissent par avoir raison des meilleurs muscles, les mieux entraînés.

Aussi, du léger, du souple, et du « large section », sans toutefois tomber dans l'exagération toujours possible, avec des enveloppes en tissu de piste et chape en feuille anglaise !

Je serai donc partisan du demi-ballon de 38 à 40, bien gonflé avec jantes assez étroites, pour garder le profil « ballon », et rayons très rigides, croisés à 3 ou à 4, afin de ne pas trop « flotter ».

LE CADRE

Il n'y a pas grand-chose à dire sur ce sujet. Je pense qu'il faut faire solide, évidemment, mais très léger. En effet, le cyclotouriste ne doit pas « arracher » les côtes mais tourner en souplesse un petit développement. Aussi, plus que pour le coureur, le poids est l'ennemi. Ne pas chercher une direction trop redressée, ni une fourche trop rigide. Les cotes adoptées par le président de Jean Dejeans, me semblent très judicieuses ; direction à 72'30', fourche cintrée de 67 cm., chasse de 45 mm., distance de l'axe du pédalier aux pattes avant, 621 mm. de l'axe de pédalier aux pattes arrières, 450.

Profitions de l'occasion pour souhaiter à nouveau des tubes très minces, d'une section supérieure à la norme et des pattes avant et arrière en tôle épaisse bien encastrées dans les fourreaux, montants et bases.

A ce sujet, j'ouvre une courte parenthèse. Voici plusieurs cas de pattes cassées que je vois ces derniers jours : toutes en tôle trop mince et ajourée ! Il serait bon d'abandonner ces ajours dangereux et inutiles, et de normaliser le 3 mm. 5 ou même le 4

Qu'en pense le C.T.A. et son sportif directeur dès cycle, Ph. Maillard-Brunne ?

LA MACHINE 1951

Ne jouons pas aux prophètes ! Comment sera la machine type Paris-Brest-Paris 1951 ? Tant de progrès peuvent être accomplis d'ici là ! Mais, déjà, nous pouvons présenter comme primordiales les qualités de légèreté et confort. La sécurité, assurée par une bonne lumière, des freins doux à commander et efficaces ; la légèreté par l'emploi de plus en plus large des aciers spéciaux et des alliages d'aluminium, le confort par le coton ou la soie ; le « para » la selle bien choisie, la position rationnelle, tout cela, joint à l'expérience 1948 qui dit : « Pas de bagage inutile, ni

de nourriture dans les sacoches », voilà ce qui permettra à nos successeurs des performances laissant loin derrière nos résultats de cette année: et c'est tant mieux ! Vive le progrès !

La bicyclette conçue par le "randonneur" Jean DEJEANS

La bicyclette conçue par le randonneur Jean DEJEANS (et réalisée par R. HERSE) pour participer (brillamment) à la longue épreuve décennale nous a semblé rassembler toutes les caractéristiques principales de la machine établie spécialement pour les grands parcours rapides ; elle peut inspirer ceux qui veulent préparer avec intelligence, en profitant de l'expérience de leurs aînés, PARIS-BREST-PARIS 1951.

1. Selle cuir, modèle course, bien graissée.
2. Petite sacoche spéciale pour l'outillage et la chambre à air de rechange.
3. Manette commandant la dynamo.
4. Feu rouge protégé des chocs ,et bien visible.
5. Pompe placée sur le hauban afin de laisser les tubes du cadre libres pour les porte-bidons.
6. Dynamo commandée, entraînée par la jante, à cause de la finesse des pneus (nous préférons l'entraînement sur la chape, donnant une plus grande vitesse de rotation).
7. Porte-bagages arrière pouvant recevoir rapidement, par un sandow, le blouson imperméable ou le maillot de nuit (par temps sec).
8. Roue-libre 5 vit, à grandes dentures (16-17-18-22-24).
9. Dérailleur à double enroulement.
10. Plateau de pédalier avec couple (48X32) et manivelles en duralumin.
11. Pédales larges, en alliage léger.
12. Deux porte-bidons placés très bas.
13. Dérailleur de pédalier à commande rigide.
14. Manette de dérailleur avec embout souple et papillon de serrage.
15. Cadre en tubes acier très légers, brasés on soudo-brasés.
16. Potence en alliage léger, placée assez haut pour donner une position peu fatigante.
17. Câbles de frein très longs, afin de laisser un accès facile au sac de guidon.

18. Sac de guidon imperméable, contenant le linge de rechange, le sucre et le léger aliment d'apport.
 19. Cocottes de frein capitonnées de caoutchouc.
 20. Porte-sacoche très rigide, et laissant la souplesse de la fourche.
 21. Phare à l'efficacité éprouvée, et placé très à l'avant.
 22. Deux freins cantilever, en métal léger.
 23. Raclettes arrache-clous, sur les deux roues.
 24. Moyeux à grands flasques, à roulements annulaires.
 25. Bavette efficace, très proche du sol.
 26. Pneus 1/2 ballon, façon-main, souples et extra-légers.
- (Les cotes du cadre de Jean Dejeans sont indiquées ici en chiffres maigres. Ces cotes sont données d'axe en axe.)

Paris-Brest-Paris in 3 years

WHEN ten years separated the events on Paris-Brest and return, the experience gained in the previous competition could not play a role, as conditions had changed too much.

The condition of the ground, the value of the equipment, the memory of road incidents, the pilots who rarely took part twice in this event, all meant that each decade we started practically from scratch.

The use of the derailleur this year showed how much technical progress can change the face of the event, allowing four riders to finish a 1,200-kilometre competition practically together and all the finishers to beat the previous record.

Among the cyclists, 200 starters and 150 finishers demonstrate the possibilities of today's bicycles, their safety and the (relative) ease with which any trained cyclist can cover an average of at least 300 kilometres per day on a very difficult course, with wind and rain more than usual. But, among all these newcomers, many will be back at the start in three years' time.

Let's not talk about the professionals. We have already seen that their machines are not very different from the "Tour de France" model. Let's only look for information on the frames of the cyclosporives, developed by the constructeur, the artisan or the amateur.

LIGHTING

We can already say that an event like Paris-Brest-Paris must do more for the right solution of the lighting problem than all the decrees and laws in force.

Indeed, the competitors in the 1948 event all agree on how much good lighting makes walking at night easier, allows you to drive fast in complete safety, avoids nervous and visual fatigue, and therefore contributes to a good performance.

But here's the thing: a dynamo gives "pull", especially since, to light, it has to run at its maximum speed.

Many competitors therefore placed their dynamo in such a way as to train it on the tyre in order to take advantage of the maximum diameter. But those who had not taken care to put the wheel in contact with the thick part of the tire, when it was a little light, saw the side of their rear envelope dangerously cut.

On the other hand, those who had adopted the rim drive, through a rubber cap, did not benefit from the maximum speed of rotation, but were quiet about the wear of the tire. How to achieve the best compromise? There were many dynamos connected by a cable to a lever, fixed under the saddle, to the frame or to the handlebars. The rider could thus, in cases where light was indispensable, instantly connect the dynamo and, once the critical moment had passed, disconnect it with a push. We think that this will be the way we go. In the next round, the majority will be in favour.

But on a good night, if you are no longer "in the wheels", you may be forced to keep the light on all the time. So let us propose the right "household" battery connected to the lighthouse, the dynamo serving only as a backup.

Of course, duration tests will have to be carried out to find the most suitable model, the most powerful as well as the most durable. It will also be necessary to proceed, before the competition, to dispatch to the controls before the night hours, for each evening, to have a new battery.

However, we can hope that by 1951, a mode of lighting which does not cause a noticeable drag, which does not require tire drive, and which provides sufficient and stable light, will be developed and commercially

distributed, will solve the problem. (Is it necessary to say that I am thinking, in writing this, of hub-dynamo?)

What about the headlights? We can't wait for the return of our good silver on brass parabolas, now that we no longer need to provide "counterpart".

I will briefly remind you what I asked in our last issue: that our constructeurs examine a location for the headlight that allows a good light, while leaving the handlebar bag a sufficiently large space.

As for the rear light, none of the competitors of Paris-Brest really care about it, and that's a pity, because an accident is always to be feared. In any case, let's expect a good cataphote, with proven and recognized efficiency.

TIRES

Let's not open a clincher-tubulars controversy!

Let's leave the latter to the racers, and if some "cyclotourists" remain faithful to them, it's simply because they got into the wrong category, and their real place was next to Hendrickx and Co!

On this subject, I would be quite in favour (this is an absolutely personal opinion) of a check of the machines leaving at the start of the "Randonneurs" only authentic touring machines, obligatorily equipped with clinchers, mudguards and lighting. The roadworthiness certificates specify that the machines must be equipped with all the devices required by law; they must therefore be illuminated at night! That would force the cyclotourists to take care of it. But let's leave this subject, which goes beyond the previous chapter, and look at the "clincher" issue.

If the performance of the tubular casing is higher, the comfort it offers is much lower, and the final fatigue must be roughly the same, despite the good general condition of the roads. Let's not compare the state of freshness of the professionals with the state of fatigue of the "Randonneurs". The first ones only stayed in the saddle for 42 hours and if the muscular effort was greater, the exhaustion caused by the time spent on the machine was much less; this will be greater for the unfortunate person dragging himself at 15 per hour for nearly 90 hours than for the sportsman completing his round trip in 50 or 60 hours.

But we have to reckon with possible punctures, and these are not rationed! However, since the follower car is forbidden, you have to take care of the spares for the whole route. So, four or five tubulars under the saddle, that's two kilos? No, thank you! Better have clinchers, a spare tube, and a pocket of spare parts!

These clinchers, how do you choose them?

For roads, as we found them this year, don't hesitate to take them light, the "hand way" is perfectly suited, a little more robust on the tandem, but ultra-thin solo! For the diameter, let's not go below 35 mm. Hand fatigue, shaking and tremors that affect the whole machine, and thus the ankles, kidneys and digestive system, eventually overcome the best, most highly trained muscles.

Also, light, supple, and "large diameter", without however falling into the exaggeration always possible, with casings in track fabric and English sheet screeed!

I will therefore be in favour of the 38 to 40 half-balloon, well inflated with fairly narrow rims, to keep the "balloon" profile, and very rigid spokes, crossed at 3 or 4, so as not to "float" too much.

THE FRAME

There's not much to say about that. I think it should be solid, obviously, but very light. Indeed, the cyclotourist should not "rip" the hills but turn at the same time a small development in a smooth way. Also, more than for the racer, weight is the enemy. Do not look for a steering angle that is too steep or a fork that is too rigid. The dimensions adopted by the president of Jean Dejeans, seem to me very judicious; steering angle at 72'30', 67mm of fork offset., trail of 45 mm. Distance from the bottom bracket axle to the front dropouts, 621 mm. from the bottom bracket axle to the rear dropouts, 450.

Let's take this opportunity to once again wish for very thin tubes, with a diameter larger than the norm and thick sheet metal front and rear dropouts that are well embedded in the fork blades, seat and chainstays. On that subject, I'll open a short parenthesis. Here are several cases of broken dropouts I've seen in the last few days: all made of too thin and sheet metal with cutouts! It would be a good idea to abandon these dan-

gerous and useless cutouts and standardize the 3.5 mm or even the 4 mm

What do the C.T.A. and its cycle sports director, Ph. Maillard-Brune, think about this?

THE 1951 MACHINE

Let's not play the prophet! What will the 1951 Paris-Brest-Paris type machine look like? So much progress can be made between now and then! But, already, we can present as primordial the qualities of lightness and comfort. Safety, ensured by good light, soft and efficient brakes; lightness by the increasing use of special steels and aluminium alloys, comfort by cotton or silk; the "para" the well chosen saddle, the rational position, all this, combined with the 1948 experience which says: "No useless luggage, no food in the saddlebags", this is what will allow our successors to perform far behind our results of this year: and that's so much the better! Long live progress!

The bicycle designed by the " randonneur " Jean DEJEANS

The bicycle designed by the randonneur Jean DEJEANS (and made by R. HERSE) to take part (brilliantly) in the long ten-year event seemed to us to bring together all the main characteristics of the machine established especially for long, fast rides; it can inspire those who want to prepare with intelligence, taking advantage of the experience of their elders, PARIS-BREST-PARIS 1951.

1. Leather saddle, racing model, well greased.
2. Small special bag for tools and spare inner tube.
3. Lever controlling the dynamo.
4. Red light protected from bumps, and clearly visible.
5. Pump placed on the seatstay to leave the frame tubes free for the bottle cages.
6. Controllable dynamo, driven by the rim, because of the thinness of the tire casings (we prefer the drive on the tread, giving a higher rotating speed).
7. Rear luggage rack that can be quickly fitted with a bungee cord to hold a waterproof jacket or nightgown (in dry weather).

8. Freewheel 5 speed, large-toothed (16-17-18-22-24).
 9. Two pulley derailleur.
 10. Bottom bracket with chainring set (48X32) and duralumin cranks.
 11. Wide, light alloy pedals.
 12. Two bottle cages placed very low.
 13. Rigid-control front derailleur.
 14. Derailleur shift lever with soft tip and butterfly clamp.
 15. Frame made of very light steel tubes, brazed or fillet brazed.
 16. Light alloy stem, placed high enough to give a not very tiring position.
 17. Very long brake cables to allow easy access to the handlebar bag.
 18. Waterproof handlebar bag, containing change of clothes, sugar and light feed.
 19. Rubber padded brake lever brackets.
 20. Very rigid bag holder, keeping the flexibility of the fork.
 21. Headlight with proven efficiency, and placed very much in the front.
 22. Two cantilever brakes, light metal.
 23. Nail-pulling scrapers, on both wheels.
 24. Hubs with large flanges, with annular bearings.
 25. Effective mud flap, very close to the ground.
 26. 1/2 balloon tires, hand style, supple and extra light.
- (The dimensions of Jean Dejeans' frame are shown here in meagre figures. These dimensions are given from axis to axis).

[19480925 Le Cycle Vol 03 No 21 p010](#)

Jean Dejeans' 1948 PBP machine

Jan Heine has made a very detailed analysis of the measurements on this drawing. Conclusion: The No. "45" for 45 mm of trail is wrong. On this drawing it should be 35mm. Trail on actual Herse Cyclotouriste bicycles such as this one of those years were even shorter: 25 mm. Get your own copy of Bicycle Quarterly, Vol 10, No. 2, Winter 2011 to read the full article on pages 50 – 52.

1. Selle cuir, modèle course, bien graissée.
 2. Petite sacoche spéciale pour l'outillage et la chambre à air de rechange.
 3. Manette commandant la dynamo.
 4. Feu rouge protégé des chocs ,et bien visible.
 5. Pompe placée sur le hauban afin de laisser les tubes du cadre libres pour les porte-bidons.
 6. Dynamo commandée, entraînée par la jante, à cause de la finesse des pneus (nous préférons l'entraînement sur la chape, donnant une plus grande vitesse de rotation).
 7. Porte-bagages arrière pouvant recevoir rapidement, par un sandow, le blouson imperméable ou le maillot de nuit (par temps sec).
 8. Roue-libre 5 vit, à grandes dentures (16-17-18-22-24).
 9. Dérailleur à double enroulement.
 10. Plateau de pédalier avec couple (48X32) et manivelles en duralumin.
 11. Pédales larges, en alliage léger.
 12. Deux porte-bidons placés très bas.
 13. Dérailleur de pédalier à commande rigide.
 14. Manette de dérailleur avec embout souple et papillon de serrage.
 15. Cadre en tubes acier très légers, brasés on soudo-brasés.
 16. Potence en alliage léger, placée assez haut pour donner une position peu fatigante.
 17. Câbles de frein très longs, afin de laisser un accès facile au sac de guidon.
 18. Sac de guidon imperméable, contenant le linge de rechange, le sucre et le léger aliment d'apport.
 19. Cocottes de frein capitonnées de caoutchouc.
 20. Porte-sacoche très rigide, et laissant la souplesse de la fourche.
 21. Phare à l'efficacité éprouvée, et placé très à l'avant.
 22. Deux freins cantilever, en métal léger.
 23. Raclettes arrache-clous, sur les deux roues.
 24. Moyeux à grands flasques, à roulements annulaires.
 25. Bavette efficace, très proche du sol.
 26. Pneus 1/2 ballon, façon-main, souples et extra-légers.
- (Les cotes du cadre de Jean Dejeans sont indiquées ici en chiffres mai-gres. Ces cotes sont données d'axe en axe.)

La machine PBP 1948 de Jean Dejeans

Jan Heine a fait une analyse très détaillée des mesures sur ce dessin.
Conclusion : Le n° "45" pour 45 mm de chasse est erroné. Sur ce dessin, il devrait être de 35 mm. Les chasses sur les vélos Herse Cyclotouriste de cette époque, comme celui-ci, étaient encore plus courtes : 25 mm.
Procurez-vous votre propre exemplaire de Bicycle Quarterly, Vol 10, No. 2, Winter 2011 pour lire l'article complet aux pages 50 - 52.

1. Leather saddle, racing model, well greased.
2. Small special bag for tools and spare inner tube.
3. Lever controlling the dynamo.
4. Red light protected from bumps, and clearly visible.
5. Pump placed on the seatstay to leave the frame tubes free for the bottle cages.
6. Controllable dynamo, driven by the rim, because of the thinness of the tire casings (we prefer the drive on the tread, giving a higher rotating speed).
7. Rear luggage rack that can be quickly fitted with a bungee cord to hold a waterproof jacket or nightgown (in dry weather).
8. Freewheel 5 speed, large-toothed (16-17-18-22-24).
9. Two pulley derailleur.
10. Bottom bracket with chainring set (48X32) and duralumin cranks.
11. Wide, light alloy pedals.
12. Two bottle cages placed very low.
13. Rigid-control front derailleur.
14. Derailleur shift lever with soft tip and butterfly clamp.
15. Frame made of very light steel tubes, brazed or fillet brazed.
16. Light alloy stem, placed high enough to give a not very tiring position.
17. Very long brake cables to allow easy access to the handlebar bag.
18. Waterproof handlebar bag, containing change of clothes, sugar and light feed.
19. Rubber padded brake lever brackets.
20. Very rigid bag holder, keeping the flexibility of the fork.

21. Headlight with proven efficiency, and placed very much in the front.
 22. Two cantilever brakes, light metal.
 23. Nail-pulling scrapers, on both wheels.
 24. Hubs with large flanges, with annular bearings.
 25. Effective mud flap, very close to the ground.
 26. 1/2 balloon tires, hand style, supple and extra light.
- (The dimensions of Jean Dejeans' frame are shown here in meagre figures. These dimensions are given from axis to axis).

[19480925 Le Cycle Vol 03 No 21 p 013 19490101 Le Cycliste 01 1949 p009](#)

Nouveautés - Montages - Perfectionnements – pour Paris-Brest-Paris

1. 2. Dynamo commandée par manette fixée à la cocotte de freins ; rappel à ressort longeant le hauban (Maury).
3. Porte-sacoche fixé aux tasseaux de frein, à la tête de fourche et aux vis de potence (Herse).
4. Un simple fil de 5 m/m. constituant le porte-sacoche du tandem Pitard, fixé par trois serre-tringles.
5. Sur le tandem Rebour, (Herse) le phare Radios, très à l'avant, a un robuste support servant de raclette.
6. Pitard reste fidèle aux manivelles Duprat et aux pédales Berthet.
7. Câble de frein arrière et de commande de la dynamo dans le tube de la machine de Maysounabe (Maury).
8. Les machines Maury étaient équipées de ce jeu de pédalier à roulements annulaires.
9. Boîte à billes Herse à roulements «maison» comportant des congés très généreux facteurs de rigidité.
10. Détail de la sortie de câble de frein sur poulie (Maury). Feu rouge à verre cataphote.
11. La machine de Chétiveaux (Herse) comporte le feu rouge «maison», manette Cyclo à la pose originale.
12. Ph. Maillard-Brune a fait monter sur sa Maury un jeu de direction genre anglais.
13. Sur la Herse de Dejeans, manette Cyclo «maison» à embout souple et papillon de serrage.

14. Cette machine avait aussi la dynamo commandée par câble avec manette fixée au boulon de la tige de selle.
15. Chétiveaux, spécialiste des longues randonnées a garni son guidon de caoutchouc mousse.
16. Feu rouge du tandem Rebour protégé des chocs par sa fixation entre la patte arrière gauche et le moyeu. Rayons de rechange fixés le long de la tringle de garde-boue.

News - Assemblies - Improvements - for Paris-Brest-Paris

1. 2. Dynamo controlled by a lever attached to the brake bracket; spring return along the seatstay (Maury).
3. Bag holder fixed to the brake pivots, fork crown and stem bolts (Herse).
4. A simple 5 m/m. wire constituting the bag holder of the Pitard tandem, fastened by three fender eyebolts.
5. On the Rebour tandem, (Herse) the Radios headlight, very much at the front, has a robust bracket, serving the tire wiper.
6. Pitard remains faithful to the Duprat cranks and Berthet pedals.
7. Internal rear brake and dynamo control cable of the Maysounabe (Maury) machine.
8. The Maury machines were equipped with this bottom bracket with annular bearings.
9. Herse Bottom bracket shell with "maison" bearings, has fillets with very generous rigidity factors.
10. Detail of the brake cable exit over a pulley (Maury). Red light with glass reflector.
11. The Chétiveaux machine (Herse) has the "maison" red light, Cyclo lever in a original placement.
12. Ph. Maillard-Brune has mounted an English-style headset on his Maury.
13. On the Dejeans Herse, "maison" Cyclo lever with soft tip and tightening wingnut.
14. This machine also had the dynamo controlled by cable with lever attached to the bolt of the seat post.
15. Chétiveaux, specialist in long excursions, has equipped its handlebars with foam rubber.

16. Red light of the Rebour tandem protected from impacts by its fixing between the left rear dropout and the hub. Spare spokes attached along the fender stay.

[19481009 Le Cycle Vol 03 No 22 p028](#)

Hurtu advertisement

[19481009 Le Cycle Vol 03 No 22 p035](#)

Que nous réserve le Salon 1948?

Le nouvel ensemble STRONGLIGHT.

Dans les accessoires, nous citons le nouveau jeu de pédalier « professionnel » que Stronglight nous offre ; cette marque a repris son principe de manivelles acier montées sur un axe à carré-cône ; mais les manivelles sont du type « compétition » à grosse section ; les doubles plateaux sont en alliage léger, et réunis par les vis classiques de la marque avec écrous à cheminée, évitant un effort exagéré sur la partie filetée. Cinq de ces vis fixent le grand plateau sur la manivelle, cinq autres assurent la liaison du petit plateau au grand.

What does the 1948 Show have in store for us?

The new STRONGLIGHT ensemble.

In the accessories section, we mention the new "professional" crankset that Stronglight offers us; this brand has taken up its principle of steel cranks mounted on a square-tapered axle; but the cranks are of the "competition" type with a large section; the double chainrings are made of light alloy, and joined by the brand's classic screws with chimney nuts, avoiding an exaggerated stress on the threaded part. Five of these screws fix the large chainring to the crank, five others connect the small chainring to the large one.

[19481009 Le Cycle Vol 03 No 22 p043](#)

Quelques nouveautés - 48 VISIBLES AU GRAND-PALAIS

Une belle nouveauté : La potence TIGRA en embouti

Afin d'économiser du métal, et de réduire les frais de fabrication, tout en gardant la certitude de livrer un accessoire de complète sécurité et de haute qualité, la Société TIGRA a réalisé, et présente au Salon, une potence. prise dans du « dural » en planche de 3 m/m, et embouti.

Le serrage du cintre s'opère par une bande enroulée au collier, et serrée par un boulon placé verticalement, et traversant le corps de la potence. La réunion de la potence et du plongeur est assurée par un autre boulon, dont tête et écrou sont noyés dans un logement en creux.

TIGRA, outre cette pièce de conception absolument nouvelle, continue la fabrication de ses potences en alliage léger forgé et matricé, souvent livrées alu-militées aux teintes les plus chatoyantes.

Enfin un beau système de blocage français:

Le blocage rapide "LE SIMPLEX"

Nous avons bien souvent incité nos fabricants à mettre au point un système de blocage rapide des roues, rendant les mêmes services que les dispositifs étrangers.

Le problème n'était pas absolument aussi simple qu'un pourrait le supposer. Il s'agissait, d'abord, de ne pas copier. Il s'agissait, ensuite, dans un pays comme la France, où les fabricants de beaux moyeux sont légion, de ne pas tomber sur l'écueil constitué par l'adoption obligatoire d'un seul type de moyeu. C'eût été néfaste sur le plan commercial ; c'eût été désobligeant, aussi, pour une clientèle qui aime bien choisir et déteste qu'on lui impose tel ou tel article.

Il appartenait donc à une firme dont les productions sont diffusées partout, sans restrictions, de prendre l'initiative attendue. Cette firme, nous la connaissons aujourd'hui : c'est « Le Simplex ». M. Julien Juy, qui est à la fois un grand industriel et un parfait mécanicien — ces deux qualités ne sont pas toujours réunies ! — s'attela au problème. Et il présente au Salon, aux côtés de ses dérailleurs universellement connus, le Blocage rapide Le Simplex, adaptable aux moyeux de toutes marques.

On trouvera ci-contre quelques croquis de ce système appelé à connaître un grand succès. Les deux vues supérieures indiquent la position exacte

de l'appareil par rapport au moyeu arrière. On voit ensuite le montage à l'avant, et l'on comprend que le blocage peut effectivement être monté sur n'importe quel moyeu dont l'axe est suffisamment long pour qu'il y ait prise.

Vient enfin, à droite, en bas, la pièce essentielle : la manette et son corps à glissière. On remarquera, d'autre part, la petite vis localisant l'écrou de droite, ce qui permet d'assurer la position rationnelle de ladite manette, ainsi que l'indique aussi le croquis supérieur.

N'oublions pas non plus de signaler que l'ensemble reste sur la roue, ce qui permet, en compétition, d'adapter un blocage sur chaque roue de rechange sans que la perte d'une pièce soit à craindre.

Enfin, pour l'arrière, le Simplex livrera des butées permettant un réglage définitif suivant la denture adoptée. L'avantage résultant de cette dernière disposition est la mise en place de la roue, sans aucun tâtonnement

Some new products - 48 VISIBLES AT THE GRAND-PALAIS

A beautiful novelty: The TIGRA stem in pressed metal.

In order to save metal and reduce manufacturing costs, while maintaining the certainty of delivering a completely safe and high quality accessory, TIGRA has produced and is presenting a stem at the Salon. The stem is made of 3 m/m board "dural" and is deep-drawn.

The handlebars are tightened by a strip wound around the clamp and tightened by a bolt placed vertically and passing through the stem body. The stem and shaft are joined together by another bolt, whose head and nut are embedded in a recessed housing.

In addition to this absolutely new design, TIGRA continues to manufacture its forged and stamped light alloy stems, which are often supplied in the most shimmering aluminium colours.

At last a beautiful French locking system:

The "LE SIMPLEX" quick release system

We had often encouraged our manufacturers to develop a quick release wheel locking system, which provided the same services as foreign devices.

The problem was not quite as simple as one might suppose. First of all, it was a question of not copying. Secondly, in a country like France, where manufacturers of beautiful hubs are legion, it was important not to fall into the trap of having to adopt only one type of hub. This would have been harmful from a commercial point of view; it would also have been disobliging for customers who like to choose well and hate to have this or that article imposed on them.

It was therefore up to a firm whose productions are broadcast everywhere, without restrictions, to take the expected initiative. We know this firm today: it is "Le Simplex". Mr. Julien Juy, who is both a great industrialist and a perfect mechanic - these two qualities are not always combined! - tackled the problem. And at the Salon, alongside his universally known derailleurs, he presented the Le Simplex quick release, which can be adapted to hubs of all brands.

Here are some drawings of this system, which is bound to be a great success. The two upper views show the exact position of the device in relation to the rear hub. We then see the front mounting, and we understand that the lock can indeed be mounted on any hub whose axle is long enough for it to grip.

Finally, on the right, at the bottom, the essential part: the lever and its sliding body. Note the small screw locating the right-hand nut, which ensures the rational position of the lever, as also shown in the upper drawing.

Let's not forget either to point out that the assembly remains on the wheel, which allows, in competition, to adapt a lock on each spare wheel without fearing the loss of a part.

Finally, for the rear, the Simplex will supply stoppers allowing a final adjustment according to the adopted gearing. The advantage resulting from this last arrangement is the fitting of the wheel without any trial and error.

[19481009 Le Cycle Vol 03 No 22 p043 19481101 Le Cycliste 11 1948 p208](#)

LE FREIN STELLA

Voici un frein vraiment original, et où le mouvement des porte-patins est absolument perpendiculaire par rapport à la jante. Vu-sure des patins sera normale, pourra s'effectuer jusqu'au bout, sans risque de voir ceux-ci passer sous la jante, comme sur le frein cantilever classique, lorsque l'usure dépasse un point critique. Enfin, le mouvement est protégé par des petits carters en aluminium, d'autant plus étanches que garnis de graisse. Les parties frottantes du câble travaillent sur laiton, pour éviter l'usure.

Il semble inutile de décrire plus longuement ce nouveau frein, tellement son fonctionnement est simple et facile à comprendre, en examinant le croquis ci-contre.

Les tasseaux circulaires sont évidemment soudés ou brasés sur les haubans ou fourreaux

La grande marque nantaise montera incessamment ces nouveaux freins sur plusieurs de ses modèles.

THE STELLA BRAKE

Here is a really original brake, where the movement of the pad holders is absolutely perpendicular to the rim. Since the pads will be regular, it can be carried out to the end, without any risk of them passing under the rim, as on the conventional cantilever brake, when the wear exceeds a critical point. Finally, the mechanism is protected by small aluminium housings, which are all the more waterproof when filled with grease.

The sliding parts of the cable work on brass to prevent wear.

It seems useless to describe this new brake at greater length, as its operation is so simple and easy to understand, by examining the drawing on the right.

The circular brackets are obviously welded or brazed to the seatstays or forkblades.

The major Nantes-based brand will soon be installing these new brakes on several of its models.

[19481016 Le Cycle Vol 03 No 23 p019](#)

[Nouveautes Salon](#)

Le "Grip-Guidon" Record

L'effort est plus facile à accomplir lorsque les mains du cycliste sont accrochées aux cocottes de frein, soit au démarrage, en côte, ou sur le plat ; mais encore faut-il que le 'vélo soit muni de deux freins. Pourtant, sur piste, sur le cintre arrière d'un tandem, sur le cycle d'entraînement à pignon fixe et ne possédant qu'un seul frein, il ne saurait y avoir deux leviers.

« Record » a comblé cette lacune en créant son grip-guidon léger en inoxydable puisqu'en alliage d'aluminium, et à collier d'acier chromé sur cuivre.

Cet accessoire élégant sera adopté par de nombreux sportifs qui trouvent que leur guidon manque d'un point d'appui efficace.

Le nouveau frein C.I.M.

Un nouveau frein cantilever remarqué à la « Poly Lyonnaise » ; le « CIM » dont le principe très étudié permet un facile démontage de la roue sans dégonfler le pneu. En effet, le porte-patin est monté sur une pièce portant un téton, lequel peut suivre une rainure qui lui donne une position telle que l'écart entre les patins atteint 55 mm. Sur ces croquis, nous voyons l'allure du frein en position de travail, et à droite, un patin vu de l'arrière en position « ouverte ».

Ajoutons qu'en fin de course, le mouvement du patin devient rectiligne. Celui-ci peut donc s'user sans que l'on risque un passage sous la jante.

Le frein C.L.B

Le frein C.L.B. « Cantilever » se fixe sur des tasseaux brasés aux côtes normales. Son principe diffère sensiblement des freins cantilever habituels, puisque son axe de pivotement est placé plus haut que le porte-patin. Un système de leviers, basé sur le principe du parallélogramme déformable, lui donne une grande puissance. C'est une excellente réalisation commerciale.

The "Handlebar Grip" Record

The effort is easier to accomplish when the rider's hands are hooked to the brake levers, either when starting off, on a hill or on the flat; however, the bicycle must be equipped with two brakes. However, on the

track, on the rear handlebars of a tandem, on the fixed-gear drive cycle with only one brake, there can be no two levers.

"Record" has filled this gap by creating its lightweight stainless steel handlebar grips, made of aluminum alloy, with a chromed on copper steel collar.

This elegant accessory will be adopted by many sportsmen and women who find that their handlebars lack an effective support point.

The new C.I.M. brake

A new cantilever brake noticed at the "Poly Lyonnaise"; the "CIM" whose very sophisticated principle allows easy wheel removal without deflating the tire. Indeed, the pad holder is mounted on a part carrying a nipple, which can follow a groove that gives it a position such that the distance between the pads reaches 55 mm. In these sketches, we see the brake in the working position, and on the right, a shoe seen from the rear in the "open" position.

Let us add that at the end of the travel, the movement of the shoe becomes rectilinear. This one can thus wear out without any risk of passing under the rim.

The C.L.B. brake

The C.L.B. "Cantilever" brake is fixed on brazed on pivots with usual measurements. Its principle differs significantly from the usual cantilever brakes, since its pivot axis is placed higher than the brake shoe holder. A system of levers, based on the principle of the deformable parallelogram, gives it great power. It is an excellent commercial product.

[19481016 Le Cycle Vol 03 No 23 p 011 19481101 Le Cycliste 11 1948 p197](#)

AU SALON vu par Le Cycle. Du nouveau chez les fabricants

1. DEWINTER : Butée de frein arrière sur cadre mixte.
2. FOLLIS : potence de guidon arrière brasée sur le cadre d'un originaux sur cadre de piste.
3. FOLLIS : potence de guidon arrière brasée sur le cadre d'un tandem ; remarquez également la fixation des haubans de triangulation.

4. MAURY : série «Vitus» sans tige de selle réglable sur le vélo de course ; câble de frein arrière sous tube. Le cadre est émaillé en bleu ciel, le dépassant en chromé.
5. DAUDON : machine spéciale pour le camping ; suivant de près les travaux du C.T.A., ce constructeur n'a pas fixé au tube de selle les haubans de triangulation.
6. FONLUPT : Nous trouvons ici les montants de ce cadre de course placés pour recevoir une double fixation, mais se contentant d'une seule, bien petite. Ces haubans sont d'ailleurs d'un diamètre trop faible ; le serrage de selle est, par contre, bien lourd.
7. BIANCHI : la technique transalpine nous surprend ; on remarque les ressorts inférieurs sous tube et la fixation des patins, serrés par deux vis entre des plaquettes.
8. FONLUPT : motif enjoliveur de garde-boue avant en métal léger coulé.
9. MANUFACTURE DE ST-ETIENNE : dérailleur «maison» fortement «inspiré» du «Cyclo». Notons l'élégance du support et du carter à initiales !
10. BIANCHI : freins à commande invisible sur machine de ville.
11. BIANCHI : levier du frein précédent, à commande sous tubes.
12. BIANCHI : tendeurs de chaîne sur une belle machine de ville.
13. MAURY : solution très simple pour fixer le sac de guidon ; une simple courroie tendue entre la potence et le garde-boue empêche le sac d'appuyer sur le tube de direction. La patte supérieure est prévue pour recevoir le phare.
14. BIANCHI : enjoliveur en métal découpé, fixé sur une moulure du garde-boue avant.
15. SINGER : dérailleur de plateau extra-léger.
16. DARDENNE : raccords du tandem ayant fait Paris-Brest et retour ; le câble du frein arrière, sous tube, est bien guidé, surtout à la sortie.
17. SINGER : serrage extra-simple et léger ; sur potence «maison» en acier, à expander invisible.
18. FOLLIS : tête de fourche ultra-réduite sur machine de piste.
19. TERROT et MAGNAT-DEBON : sacoche tôle avec fermeture à loquet à ressort.
20. MANUFACTURE DE ST-ETIENNE : frein avant sous les fourreaux de fourche, style «Velosolex», mais traité «maison».

21. BERNARD : le porte-bagages avant du type Paris-Brest-Paris réunit bien des utilités : arrêt du frein MAFAC, support, à gauche, de la dynamo NOVI, au centre, du phare CIBIE, et à droite, de la trousse MAFAC, ceinturée d'une sangle de nylon.

22. FOLLIS : voici une originale fixation rapide des roues, montée aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Le contre-écrou spécial se visse à fond contre celui d'origine arrêtant le cône.

23. FOLLIS : le nouveau frein à double détention, essayé dans le Tour de France, est maintenant commercialisé ; l'arrêt de gaine a deux positions, et si l'on retourne la petite bielle de serrage, on obtient la détention maximum.

AT THE SALON seen by Le Cycle. New from the manufacturers

1. DEWINTER: Rear brake cable stop on mixte frame.

2. FOLLIS: rear handlebar stem brazed originally to the frame on a track frame.

3. FOLLIS: rear handlebar stem brazed to the frame of a tandem; also note the attachment of the triangulation seatstays.

4. MAURY: "Vitus" series without adjustable seatpost on the racing bicycle; rear brake cable in tube. The frame is enamelled in sky blue, with a chrome protrusion.

5. DAUDON: special machine for camping; following closely the work of the C.T.A., this manufacturer did not attach the triangulation seatstays to the seat tube.

6. FONLUPT: We find here the seatstays of this racing frame placed to receive a double attachment, but satisfied with only one, very small. These seatstays are too small in diameter; the saddle clamp is, on the other hand, very heavy.

7. BIANCHI: the transalpine technique surprises us; we notice the lower springs under tube and the fixing of the pads, tightened by two screws between the pads.

8. FONLUPT: cast light metal front fender cover pattern.

9. ST-ETIENNE MANUFACTURE: "A la maison" derailleur strongly "inspired" by the "Cyclo". Note the elegance of the bracket and the housing with initials!

10. BIANCHI: invisible operating brakes on city machines.

11. BIANCHI: lever of the previous brake, operated in tubes.
12. BIANCHI: chain tensioners on a beautiful city machine.
13. MAURY: very simple solution to attach the handlebar bag; a simple strap stretched between the stem and fender prevents the bag from pressing against the head tube. The upper tab is designed to hold the headlight.
14. BIANCHI : cut-out metal trim, fixed to a moulding on the front fender.
15. SINGER: extra-light chainring derailleur.
16. DARDENNE: lugs of the tandem that made Paris-Brest and return; the rear brake cable, in tube, is well guided, especially at the exit.
17. SINGER: extra-simple and lightweight clamping; on "a la maison" steel stem, to be expanded invisibly.
18. FOLLIS: ultra-reduced fork crown on track machine.
19. TERROT and MAGNAT-DEBON: sheet metal bag with spring latch closure.
20. ST-ETIENNE MANUFACTURE: front brake under the fork blades, "Velosolex" style, but made "a la maison".
21. BERNARD: the front luggage rack of the Paris-Brest-Paris type combines many useful features: stopping the MAFAC brake, bracket, on the left, of the NOVI dynamo, in the centre, of the CIBIE headlight, and on the right, of the MAFAC kit, surrounded by a nylon strap.
22. FOLLIS: here is an original quick release wheel lock, mounted both at the front and at the rear. The special locknut is fully screwed against the original locknut that arrests the cone.
23. FOLLIS: the new double-detention brake, tested in the Tour de France, is now on the market; the casing stop has two positions, and if the small clamping rod is turned over, the maximum detention is achieved.

[19481016 Le Cycle Vol 03 No 23 p 013 19481101 Le Cycliste 11 1948 p198](#)

[AU SALON vu par Le Cycle DU NOUVEAU CHEZ NOS FABRICANTS](#)

1. COLOMB : porte-bagages avant simple et élégant.
2. STELLA : carter en métal léger de la Fonderie de Précision.
3. LAM : voici son nouveau frein type cantilever.

4. AVIAC : porte-carter en métal léger sur cadre alliage d'aluminium.
5. SOVAREX : frein à double bras de levier.
6. LUXOR : phare assorti au garde-boue DUMONT.
7. B.U.E.C. : commande du changement de vitesses dans le pédalier.
8. HURET : le dérailleur de pédalier comporte un petit téton rattrapant la chaîne en cas de saut.
9. HURET : manette à détension et papillon de réglage.
10. LUXOR : nouveau phare à double ampoule et inverseur métallique à poussoir.
11. ESCOT : potence à serrage central.
12. POULAIN : ensemble sur dérailleur CYCLO, avec verrouillage automatique des vitesses évitant le saut de chaîne du pignon de commande.
13. EXCELTOO : papillon en dural forgé et traité.
14. LUXOR : support pour phares jumelés.
15. HURET : le «Blocvite», créé en 1933 revient à la mode. Son serrage donne une pression de 150 kg.
16. LEWIS : nouveau levier type course ; le collier est en dural.
17. LEWIS : le C.75, modèle course, a un rapport de leviers impressionnant.
18. EXCELTOO : très beaux moyeux en métal léger à grands flasques non déportés, accrochage des rayons par boutonnières côté roue-libre - roulements annulaires démontables.

AT THE SALON as seen by Le Cycle. NEWS FROM OUR MANUFACTURERS

1. COLOMB: simple and elegant front luggage rack.
2. STELLA: light metal chainguard from the Fonderie de Précision.
3. LAM: here is its new cantilever type brake.
4. AVIAC: light metal chainguard holder on aluminium alloy frame.
5. SOVAREX: dual pivot brake.
6. LUXOR: headlight matching the DUMONT fender.
7. B.U.E.C.: shift lever for front derailleur.
8. HURET: the bottom bracket derailleur has a small pin that catches the chain in case of a jump.
9. HURET: tension lever and adjustment wingnut.
10. LUXOR: new headlight with double bulb and metal push-pull switch.

11. ESCOT: central clamping stem.
12. POULAIN: CYCLO derailleur unit, with automatic gear locking to prevent chain skipping of the sprocket.
13. EXCELTOO: forged and treated dural wingnut.
14. LUXOR: bracket for twin headlights.
15. HURET: the "Blocvite", created in 1933, is back in fashion. Its tightening gives a pressure of 150 kg.
16. LEWIS: new race-type lever; the bracket is made of dural.
17. LEWIS: the C.75, race model, has an impressive lever ratio.
18. EXCELTOO : very nice light metal hubs with large non-offset flanges, spoke attachment by buttonholes on the freewheel side - removable annular bearings.

[19481023 Le Cycle Vol 03 No 24 p005](#)

Qu'avons nous trouvé dans le "galleries"
Feu arrière PYB à démontage instantané.
FONDRIE DE PRECISION Jeu de pédalier en metal léger
Accrochage du câble sur les « LEFOL » cantilever

What did we find in the "galleries"?
PYB rear light with instant disassembly.
PRECISION FOUNDRY Light metal crankset
Cable hanging on the cantilever "LEFOL".

[19481023 Le Cycle Vol 03 No 24 p006](#)

Qu'avons nous trouvé dans le "galleries"
Le Passevitesses SOUHART démonté, montrant sa fixation par expendeur caoutchouc
Couple ROSA, acier ou dural, pour compétition

What did we find in the "galleries"?

SOUHART Passevitesses dismantled, showing its attachment by rubber expander

ROSA couple, steel or dural, for competitions

[19481023 Le Cycle Vol 03 No 24 p011 19481201 Le Cycliste 12 1948 p216](#)

AU SALON : DU NOUVEAU CHEZ NOS FABRICANTS

1. VELOX : phare basculant par manette avec ouverture inférieure éclairant le cycliste lors d'un croisement.
2. SUPER-RAPID : freins cantilever à serrages parallèle se montant sur tasseaux Jeay -Présenté au Stand SATTIN et MAILLET.
3. LEFOL : la nouvelle cocotte en dural embouti a le même aspect extérieur que celle en fondu.
4. C.M.P. : frein cantilever «escamotable», dont les basculeurs peuvent s'écarter pour dégager la roue ; une vis assure le blocage.
5. PATURAUD : courroie de cale-pied prévue pour former arrêt empêchant d'échapper à la boucle.
6. J.I.C. : manette de dérailleur à vis de réglage en marche.
7. PATURAUD : cale-pied gainé de cuir.
8. C.M.P. : frein à double action ; le premier mouvement approche les patins de la jante, puis exerce le serrage avec puissance.
9. VITUS : la nouvelle potence a ses 2 serrages assurés par vis de 5 mm jumelées.
10. SOUBITEZ : phare et feu rouge en métal léger assorti aux gardes-boue martelés.
11. SIMPLEX : le bras portant la roulette inférieure du modèle à double enroulement est doté d'un petit crochet facilitant le démontage de la roue.
12. VAR : le nouvel extracteur de manivelle.
13. SOUHART : le levier du «Passvitesses» est amélioré.
14. BOWDEN : la lanterne «AURORA» se fixe devant la tête de fourche ; la molette est reliée par flexible à la dynamo se trouvant dans le phare.
15. NOVI : cache molette.
16. VARIA-7 : la manette de commande est jumelée avec le levier de frein.

17. **BERGER** : levier de frein passant latéralement par rapport au cintre, et permettant un mouvement très ample.
18. **LEWIS** : dérailleur de pédalier course et cyclotourisme.
19. **PEARL** : la tension du type 50 s'appuie sur un ressort en lame d'acier.

AT THE SALON: NEW FROM OUR MANUFACTURERS

1. **VELOX**: headlight tiltable by lever with lower opening to illuminate the cyclist at a crossing.
2. **SUPER-RAPID**: cantilever brakes with parallel engagement mounted on Jeay brackets - Presented at the SATTIN and MAILLET Stand.
3. **LEFOL**: the new stamped dural bracket has the same external appearance as the cast one.
4. **C.M.P.** : "retractable" cantilever brake, from which the brake arms can move away to release the wheel; a screw locks it.
5. **PATURAUD**: toe clip strap designed to form a stop that prevents it from falling out of the buckle.
6. **J.I.C.**: shift lever with adjusting screw during operation.
7. **PATURAUD**: toe clip covered with leather.
8. **C.M.P.** : double action brake; the first movement approaches the brake pads on the rim, then applies it with power.
9. **SPEED**: the new stem has its 2 clamps secured by 5 mm interlinked screws.
10. **SOUBITEZ**: light metal headlight and red light to match the hammered fenders.
11. **SIMPLEX**: the arm carrying the lower roller of the double-winding model is equipped with a small hook to facilitate disassembly of the roller.
12. **VAR**: the new crank extractor.
13. **SOUHART**: the "Passvitesse" lever is improved.
14. **BOWDEN**: the "AURORA" lantern is fixed in front of the fork crown; the knurled wheel is connected by a flexible hose to the dynamo located in the headlamp.
15. **NOVI**: wheel cover.
16. **VARIA-7**: the shift lever is paired with the brake lever.
17. **BERGER**: brake lever passing laterally with respect to the handlebars, and allowing a very wide movement.

18. LEWIS: front derailleur for racing and cyclotouring.
19. PEARL: the tension of type 50 is based on a steel leaf spring.

[19481023 Le Cycle Vol 03 No 24 p013 19481201 Le Cycliste 12 1948 p213](#)

Du nouveau chez les constructeurs

1. WONDER. - Très simple butée de chaîne sur base, en fil d'acier.
2. HERSE. - A son exposition faite en son magasin, voici la manette à détension pour «Simplex» course.
3. HERSE. - ... Et voici le dérailleur modifié, dont le câble agit sur la tension du ressort commandant le basculement de la deuxième molette.
4. DELANGLE. - Sur le vélo, équipé des freins «Salvador» à commande hydraulique par poignée tournante droite, la gauche, semblable, agit sur la sonnette.
5. NARCISSE. - Arrière du tandem à 4 points, porte-bagages fixé sur les haubans, butée de gaine du frein de dessin original.
6. COLOMB. - Superbes moyeux en métal léger, à grands flasques très ajourés, montés sur le modèle de course.
7. GRIFFON. - Porte-sacoche en fil chromé, à demi recouvert de matière plastique assortie à l'émail du cadre.
8. J. B. LOUVET. - Raccord supérieur de cadre mixte.
9. ROCHET. - Tête de fourche du vélo de piste de 3 kg. 200 : les fourreaux sont des bases «Vitus» de tandem cintrées.
10. PEUGEOT. - Eclairage à fils extérieurs sous gaines en caoutchouc.
11. DEWINTER. - Détension par levier à came sur frein classique à ci-seaux.
12. TERROT. - Support de dynamo «Soubitez» brasé sur fourche avant.
13. DAUDON. Haubannage du modèle camping.
14. MANUFRANCE. - Sacoche cuir fixée derrière le porte-bagages.
15. PITARD. - Butée d'origine «Mafac» brasée sur le cadre.
16. TERROT. - Sur le bien personnel cycle «super-luxe mixte», voici l'assemblage des tubes sur la boîte à billes, et les pédales suspendues «Iso», à la forme d'étrier arabe.
17. BIANCHI. - Levier de frein anglais.

18. MOREAU. - Serrage de selle et partie supérieure des haubans ; la gaine de frein complète passe dans le tube.
19. RENE BERNARD. - Pontet à réglage vertical surmontant le pignon de commande du «Cyclo» (allégé par une dent sur deux) et évitant le saut de la chaîne, l'espace très faible entre la chaîne et le pontet empêchant celle-ci de passer par-dessus les- dents.
20. HERSE. - Nouveau dessin du porte-sacoche avant très allégé.
21. METROPOLE. - Montage «invisible» sans collier des guidonnets «Mafac».

New from the constructors

1. WONDER. - Very simple chainstay protector, made of steel wire.
2. HERSE. - At his exhibition in his store, here is the tension release lever for "Simplex" race.
3. HERSE. - ... And here is the modified derailleur, whose cable acts on the spring tension controlling the swinging of the second wheel.
4. DELANGLE. - On the bicycle, equipped with "Salvador" brakes hydraulically controlled by a right-hand rotating handle, the left, similar, acts on the bell.
5. NARCISSE. - 4-point rear of the tandem, luggage rack fixed on the seatstays, cable stop of the unique design brake.
6. COLOMB. - Superb light metal hubs, with large, very drilled flanges, mounted on the racing model.
7. GRIFFON. - Chrome-plated wire bag holder, half covered with plastic material matching the enamel of the frame.
8. J. B. LOUVET. - Upper lug of mixte frame.
9. ROCK. - fork crown of the 3 kg. 200 track bicycle: the fork blades are bent tandem "Vitus" chainstays.
10. PEUGEOT. - Lighting with external wires under rubber sleeves.
11. DEWINTER. - Release by cam lever on conventional scissor brake.
12. TERROT. - Dynamo bracket "Soubitez" brazed on front fork.
13. DAUDON. Seatstays of the camping model.
14. MANUFRANCE. - Leather bag fixed behind the luggage rack.
15. PITARD. - Original "Mafac" stop brazed to the frame.

16. TERROT. - On the personal property "super-luxury mixte" cycle, here is the assembly of the tubes on the bottom bracket shell, and the hanging pedals "Iso", in the shape of an Arab stirrup.
17. BIANCHI. - English brake lever.
18. MOREAU. - Saddle clamping and upper part of the seatstays; the complete brake cable passes through the tube.
19. RENE BERNARD. - Vertically adjustable bridge over the control pinion of the "Cyclo" (lightened by one in two teeth) and avoiding chain jumping, the very small space between the chain and the bridge preventing it from passing over the teeth.
20. HERSE. - New design of the very light front bag holder.
21. METROPOLE. - "Invisible" mounting without clamp of the "Mafac" guidonnets.

[19481023 Le Cycle Vol 03 No 24 p018](#)

Nouveautés hors-Salon Le dérailleur HUET

Le dérailleur HUET, présenté au dernier Concours Lépine, présente d'intéressantes particularités ; son mouvement, par double câble, est très doux, puisqu'aucun ressort n'intervient dans son coulissement latéral, lequel se fait par les deux brins du câble, sous gaine et sur poulie. Le mécanisme, très simple, peut se démonter sans dérégler la commande, celle-ci se libérant en ôtant deux simples goupilles. Notez également la manette à verrouillage sur secteur cranté.

New products outside the Salon The HUET derailleur.

The HUET derailleur, presented at the last Concours Lépine, presents interesting particularities; its movement, by double cable, is very smooth, since no spring intervenes in its lateral sliding, which is done by the two strands of the cable, under sheath and on pulley. The mechanism is very simple and can be disassembled without disturbing the command, which is released by removing two simple pins. Note also the lever with locking on notched sectors.

Passons la revue

Let's review

-Passons la revue-

Quelques raccords et détails de cadre remarqués au Salon:

1. OLYMPIA. - Passage du câble sur cadre mixte.
2. HELYETT. - Fixation et finition des haubans.
3. STELLA. - Le tube supérieur de ce cadre mixte n'est pas bouché; par contre, il y a deux entretoises.
4. MAURY. - Double serrage sur tandem de piste.
5. MERVIL. - Le câble de frein est central, et celui du dérailleur passe le long de la fourche à droite.
6. MAURY - Cuvette inférieure « tandem » et tube diagonal de 32 sur le tandem piste.
7. MOREAU. - Forme des « épanouis » sur le cadre « Brasobloc ».
8. HELYETT. - Tête de fourche à deux plaquettes et patte ajourée latérale; le raccord est également très travaillé.

-Let's review-

Some lugs and frame details noticed at the Salon:

1. OLYMPIA. - Cable passage on mixte frame.
2. HELYETT. - Attachment and end of the seatstays.
3. STELLA. - The top tube of this mixte frame is not closed; however, there are two bridges.
4. MAURY. - Double clamping on track tandem.
5. MERVIL. - The brake cable is central, and the derailleur cable runs along the fork on the right.
6. MAURY - "Tandem" lower cup and 32 downtube on track tandem.
7. MOREAU. - Shape of the "spreaders" on the "Brasobloc" frame.

8. HELYETT. - Double plated fork crown and sideways cut-out lugs; the lugs are also very sophisticated.

[19481113 Le Cycle Vol 03 No 25 p009 19481201 Le Cycliste 12 1948 p215](#)

NOUVEAUTÉS AU SALON chez les Constructeurs

1. ROCHET. - Nouveau dessin du porte-bagages avant sur «porteur».
2. CHAPLAIN. - Le phare est bien dégagé vers l'avant sur une machine de cyclotourisme.
3. FAVOR. - Suspension par fourche oscillante pour la machine dotée d'un moteur auxiliaire.
4. TERROT.- Serrage de la tige de selle sur le cadre mixte luxe en doubles tubes.
5. RAVAT. - La chaîne «'primaire» de ce tandem travaille sur deux pignons de faible diamètre, montés à l'extérieur. Notons la fixation «Le Chat» du carter sur le dérailleur de pédalier.
6. HURTU. - Raccord de direction orné de l'initiale de la marque.
7. MERCIER. - Là aussi, nous trouvons l'initiale et les ailes symboliques, mais en couleurs.
8. PITARD. - Sac de tourisme fixé derrière la selle, à la mode anglaise.
9. PITARD. - Garde-boue de section ogivale, en métal léger poli, sur le modèle à cadre Alumag.
10. C.D.F. - Passage original du câble «Cyclo» dans la fourche arrière sur un cadre mixte.
11. JEAN THOMANN. - Suspension arrière télescopique avec gaine caoutchouc.
12. JEAN THOMANN. - Suspension avant, sur le même cadre, par fourche oscillante avec amortisseurs en caoutchouc.
13. BALTO. - Raccord central et mouvement des tubes sur le mixte-berceau.
14. MOREAU. - Garde-chaîne en tube et passage intérieur de la commande de frein sur le cadre «Brasobloc» de tandem.
15. DELANGLE. - Frein «Salvador» (Turin), à commande hydraulique, qui équipait une machine très regardée.
16. MERCIER. - Raccord de boîte à billes sur cadre en métal léger.

17. SOUBITEZ. - Nouveau phare à deux ampoules et inverseur supérieur.

NEW AT THE SALON at the Constructeurs

1. ROCHET. - New design of the front luggage rack on "porteur".
2. CHAPLAIT. - The headlight is well clear forward on a cyclotourism machine.
3. FAVOR. - Suspension by oscillating fork for the machine with an auxiliary motor.
4. TERROT. Clamping of the seat post on the luxury mixte frame in double tubes.
5. RAVAT. - The "primary" chain of this tandem works on two small diameter sprockets, mounted on the outside. Note the "Le Chat" fixing of the chainguard on the front derailleur.
6. HURTU. - Steering lug decorated with the brand initial.
7. MERCIER. - Here too, we find the initial and the symbolic wings, but in colour.
8. PITARD. - Touring bag fixed behind the saddle, in the English style.
9. PITARD. - fender with ogival cross-section, in polished light metal, on the Alumag frame model.
10. C.D.F. - Original passage of the "Cyclo" cable in the rear fork on a mixte frame.
11. JEAN THOMANN. - Telescopic rear suspension with rubber sleeve.
12. JEAN THOMANN. - Front suspension, on the same frame, by oscillating fork with rubber shock absorbers.
13. BALTO. - Central lug and tube arrangement on the mixte frame.
14. MOREAU. - Tube chain guard and internal passage of the brake cable on the "Brasobloc" tandem frame.
15. DELANGLE. - Hydraulically controlled "Salvador" (Turin) brake, which equipped a very popular machine.
16. MERCIER. - Bottom bracket shell on light metal frame.
17. SOUBITEZ. - New headlight with two bulbs and upper switch.

[19481127 Le Cycle Vol 04 No 01 p007 19490101 Le Cycliste 01 1949 p015](#)

[A la "Mostra" de Milan, Nouveautés Salon de Milan](#)

1. Le garde-Chaîne BIEMME, en fil d'acier chromé, rappelle un peu le panier à salade, mais n'en est pas moins pratique.
2. Les pattes de fourche spéciales prévues pour le blocage O.M.V. et le dispositif de verrouillage.
3. Le moyeu O.M.V. et ses roulements annulaires qui viendront s'encast-
rer dans les alvéoles des pattes de fourche.
4. Le blocage LE SIMPLEX italien et sa tige filetée passant à l'intérieur de
l'axe- de moyeu.
5. Un autre blocage : le FALCO, évidemment très simple.
6. Toujours les blocages ! Voici le LEAR, à démontage rapide et remonta-
ge instantané, mais qui nécessite une modification des pattes.
7. Le patin EMMECI et son porte-patin forment un bloc dont l'usure est
parfaitement régulière.
8. Le dérailleur P.G.R. a un petit air de famille avec LE SIMPLEX.
9. Encore un blocage : le CERVINO, dont la forme générale rappelle un
peu celle d'une manette de dérailleur
10. Le filet garde-jupe entièrement métallique «ETERNA» a pour carac-
téristique majeure, ces petits ressorts.
11. La pédale «DILAP», à axe court, en position normale, puis repliée.
Elle est exécutée en métal léger fondu.
12. Le détail de l'axe court et des roulements de la «DILAP».
13. Le dérailleur GIPIEMME : actionnée de gauche à droite, la manette
commande le déblocage de la roue puis, actionnée de haut en bas, ou in-
versement, elle commande la fourchette par l'intermédiaire du câble. Le
déraillement s'effectue alors et, comme avec le «Campagnolo», il suffit
ensuite de rebloquer la roue dans la position qu'elle a prise d'elle-même
au cours de l'opération.
14. Le MECCAN CAMBIO est à commande rigide et comporte, comme LE
CYCLO, une rampe hélicoïdale.
15. La valve B.M.I. est toujours prête à accueillir la pompe, et le gonflage
est ultra-rapide. Les grands fabricants de pneus renonceront-ils au mo-
dèle ancien ?

At the "Mostra" in Milan, New products at the Milan Fair

1. The BIEMME chain guard, made of chrome-plated steel wire, is a little
reminiscent of a salad basket, but nonetheless practical.

2. The special fork dropouts for the O.M.V. quick release and the locking device.
3. The O.M.V. hub and its annular bearings that will fit into the pockets of the fork dropouts.
4. The Italian LE SIMPLEX quick release and its threaded spindle passing inside the hub axle.
5. Another quick release: the FALCO, obviously very simple.
6. Always the quick release skewers! Here is the LEAR, with quick disassembly and instant reassembly, but which requires a modification of the dropouts.
7. The EMMECI brake pad and its pad holder form a block whose wear is perfectly regular.
8. The P.G.R. derailleur has a family feel to it with LE SIMPLEX.
9. Another quick release: the CERVINO, whose general shape is a bit like that of a shift lever.
10. The all-metal "ETERNA" skirt guard net has as its main characteristic, these small springs.
11. The "DILAP" pedal, short-axle, in normal position, then folded back. It is made of cast light metal.
12. Details of the short axle and bearings of the "DILAP".
13. The GIPIEMME derailleur: moving from left to right, the lever controls the unlocking of the wheel and then, moving from top to bottom, or vice versa, it controls the fork by means of the cable. The shifting then occurs and, as with the "Campagnolo", it is then sufficient to re-lock the wheel in the position it took by itself during the operation.
14. The MECCAN CAMBIO has a rigid control and has, like THE CYCLO, a helical ramp.
15. The B.M.I. valve is always ready to receive the pump, and the inflation is ultra-fast. Will the major tyre manufacturers give up the old model?

[19481127 Le Cycle Vol 04 No 01 p018](#)

La nouvelle manette FREXEL

La nouvelle manette FREXEL utilisée par Brans permet une longueur très réduite de la commande, laquelle passe à l'intérieur de la cocotte.

The new FREXEL lever

The new FREXEL lever used by Brans allows for a very short length of the cable, which is reduced to the inside of the bracket.

[19481204 Le Cycle Vol 04 No 02 p006](#)

Un cadre anglais pour tandem

La mode, outre-Manche, est aux cadres extra-courts.

Afin de diminuer au maximum l'empattement, le tube de selle est cintre, et épouse le garde-boue. Le rendement est peut-être augmenté, mais que penser du confort du passager, qui se trouve ainsi assis presque à la verticale du moyeu arrière ?

Notons que les tandems de piste utilisés par les Britanniques aux Jeux Olympiques étaient construits suivant ce principe... découlant d'ailleurs d'une fabrication française datant de 1890 !... Mais peut-être nos constructeurs de l'époque avaient-ils pris modèle, eux-mêmes, sur nos amis anglais

An English tandem frame

The fashion across the Channel is for extra-short frames.

In order to reduce the wheelbase as much as possible, the seat tube is bent and hugs the fender. The output may be increased, but what about the comfort of the passenger, who is thus seated almost vertically to the rear hub?

Note that the track tandems used by the British at the Olympic Games were built according to this principle... which, by the way, is the result of a French manufacture dating back to 1890!... But perhaps our builders of the time had taken model, themselves, on our English friends...

[19481204 Le Cycle Vol 04 No 02 p007 19490201 Le Cycliste 02 1949 p027](#)

Au Salon de Londres, Accessoires, pièces détachées, outillages

1. Cette fourche à double-plaquette et double-fourreau, de Humber, ne vous rappelle-t-elle pas celle de Jean Louvet, que nous connûmes en 1925 ou 26.
2. Ce cale-pied entièrement en fil d'acier est une production Cyclo-britannique.
3. Voici le frein du type «cantilever» monté sur un certain nombre de modèles BSA
4. Resilion a créé cette poignée de frein faisant office d'anti-vol.
5. Ceci est le jeu de direction de sécurité Cyclo.
6. Ces moyeux à grandes joues, en métal léger, sont des Bayliss-Wiley. Un modèle de même apparence, marqué Harden, est monté avec roulements annulaires.
7. Brooks a sorti ce modèle «Compétition» dont les cotes générales sont celles de la B-17.
8. Et voici l'armature de la nouvelle Brooks B-17, en métal léger.
9. Un porte-bagages susceptible de faire office de porte-bébé, complété par des repose-pieds, était présenté par Martin Products. C'était le Kidykaria.
10. Cet ensemble plateau-manivelles 3 attaches en métal léger était visible dans divers stands et, notamment, celui de Granby.
11. La selle Lycett que voici est un compromis entre la «2-fils» normale et le genre «Terry». Un sandow convenablement tendu et disposé en nappe, assure une souplesse agréable.
12. Ce petit appareil permet à quiconque de tracer correctement des filets. Il s'agit d'une petite cartouche d'email liquide, facile à recharger, alimentant de façon suffisamment régulière la molette traceuse. Des guides complètent l'ensemble. C'est encore une production Cyclo.
13. Et maintenant, de la même source, cette petite machine à tarauder les rayons.
14. L'arrache-clous perfectionné, de Carlton Tyre, peut s'assujettir à la partie inférieure du garde-boue AR, et comporter, en outre, un miroir réfléchissant. L'arrache-clous se fait aussi en modèle «Course» et se présente de façon normale, mais comporte naturellement les fameux bou-dinets qui sont l'âme du système.

15. L'attache-câble est toujours très employé en Grande-Bretagne, où le câble sous tubes et le câble nu sont très rares. Cyclo vend cette petite spécialité, dont la partie galbée (à dr.) est en aluminium et l'autre partie en caoutchouc (à g.). Ainsi, adhérence parfaite.

16. Curieux cadre que le Dayton que l'on voit ici. On ne saisit d'ailleurs pas très bien ses avantages.

17. Le frein Resilion, un «cantilever», travaille des deux côtés du hauban ou du fourreau, ainsi qu'on s'en rend compte en examinant attentivement ces deux croquis. Les patins, très larges, dépassent des deux côtés du fourreau ou du hauban.

18. Dunlop-britannique est également producteur de jantes. Ceci est le profil de son type «course» en métal léger.

At the London Salon, Accessories, spare parts, tools

1. Doesn't this double plate, double shaft fork from Humber remind you of Jean Louvet's, whom we knew in 1925 or 26.

2. This toe clip made entirely of steel wire is a Cyclo-British production.

3. This is the "cantilever" type brake mounted on a number of BSA models.

4. Resilion has created this brake lever as an anti-theft device.

5. This is the Cyclo safety headset.

6. These large flanged hubs, made of light metal, are Bayliss-Wiley hubs. A model of the same appearance, marked Harden, is mounted with annular bearings.

7. Brooks has released this "Competition" model with overall lines of the B-17.

8. And this is the frame of the new Brooks B-17, made of light metal.

9. A luggage carrier that could be used as a baby carrier, supplemented by footrests, was presented by Martin Products. It was the Kidykaria.

10. This set of 3 point attachment light metal cranksets was visible in various stands and, in particular, in Granby.

11. The Lycett saddle here is a compromise between the normal "2-fils" and the "Terry" type. A properly stretched and layered bungee cords provides a pleasant flexibility.

12. This small device allows anyone to draw lines correctly. It is a small liquid enamel cartridge, easy to recharge, feeding the plotter wheel with

sufficient regularity. Guides complete the package. It's another Cyclo production.

13. And now, from the same source, this little spoke tapping machine.

14. Carlton Tyre's advanced nail puller can be attached to the lower part of the rear fender, and also features a reflective mirror. The nail puller is also a "Race" model and looks normal, but naturally includes the famous pegs that are the heart of the system.

15. The cable guide is still widely used in Great Britain, where tube and bare cable are very rare. Cyclo sells this small specialty, whose curved part (on the right) is made of aluminium and the other part of rubber (on the left). Thus, perfect adherence.

16. It's a strange frame, the Dayton we see here. Its advantages are not well understood.

17. The Resilion brake, a "cantilever", works on both sides of the fork or seatstay, as can be seen from a careful examination of these two drawings. The very wide pads protrude from both sides of the seatstay or forkblade.

18. Dunlop-britannique is also a wheel producer. This is the profile of its light metal "race" type.

[19481204 Le Cycle Vol 04 No 02 p008](#)

VISITE AU "SHOW"

Nous avons remarqué quelques belles potences de guidons au «Show».

1. La Cyclo en métal léger forgé. - 2. La Reynolds en métal léger fondu. - 3. La Reynolds en métal léger forgé. - 4. La Strata en métal léger forgé. - 5. La Granby et le jeu de direction avec lequel elle est combinée. -- 6. La B.S.A. en métal léger forgé.

Le 4-Vitesses B. S. A.

est très bien présenté et réalisé, mais sa technique n'est pas d'une rare originalité puisqu'elle s'apparente à celle de certains de nos appareils.

VISIT AT THE SHOW

We noticed some nice handlebar stems at the "Show".

1. The Cyclo in forged light metal. - 2. the Reynolds made of cast light metal. - 3. the Reynolds in forged light metal. - 4 The Strata in forged light metal. - 5. The Granby and the headset with which it is combined. -- 6. The B.S.A. in forged light metal.

The 4-Speed B. S. A.

is very well presented and made, but its technique is not of a rare originality since it is similar to that of some of our devices.

[19481204 Le Cycle Vol 04 No 02 p009 19490201 Le Cycliste 02 1949 p025](#)

Les Dérailleurs Britanniques au "Salon" de Londres

1. Le «Ace» de Cyclo est du type «tendeur avant et fourchette arrière», mais il conserve de la technique-maison la manette à double-câble.
2. Le Trivelox à double enroulement.
3. Le Cyclo-britannique et sa patte portant le «C» indiquant l'origine.
4. Le tendeur avant à crémaillère de l'un des modèles d'Overhill.
5. Le système de tension du nouveau Constrictor est assez curieux.
6. L'Overhill «course» est «à double enroulement», mais à l'avant.
7. Cet autre Overhill est un 2-vitesses commandé au pied...
8. Le Super-Olympic, de Cyclo, rappelle beaucoup certain «Champion du Monde»...
9. Le «Oppy» que l'on voit ici est, lui aussi, une production Cyclo-Birmingham.

British Derailleurs at the London Salon

1. Cyclo's "Ace" is of the " front-tensioner and rear fork " type, but it keeps the double-cable lever in the technique "À la maison".
2. The Trivelox with double winding.
3. The Cyclo-British and its bracket with the "C" indicating the origin.
4. The front toothed chain tensioner of one of Overhill's models.
5. The tension system of the new Constrictor is quite curious.
6. The Overhill " race " is " double-wound ", but at the front.
7. This other Overhill is a 2-speed foot operated....

8. Cyclo's Super-Olympic is very reminiscent of a certain "World Champion"...

9. The "Oppy" we see here is also a Cyclo-Birmingham production.

[19481204 Le Cycle Vol 04 No 02 p014](#)

VISITE AU "SHOW"

Accessoire britannique: Le PORTE-ROUES

Les « clubmen » anglais participent parfois, loin de leur ville, à des courses sur prairies. Ils utilisent alors l'accessoire que l'on voit ici pour emmener, à vélo, leurs roues de compétition. Le système est Ingénieux et pratique.

Le nouvel Indicateur de Direction PETITJEAN

Les usagers de la bicyclette et, du vélomoteur seront certainement intéressés par la création de l'appareil de M. Petitjean, de Sainte-Savine (Aube).

Celui-ci a en effet, conçu un système lumineux, de pose très facile, qui comporte le feu rouge réglementaire et deux flèches indicatrices de changements de direction. Il est enfermé dans un boîtier en aluminium poli épousant la forme du garde-boue. Les ampoules se fixent sur une plaque de base et le couvercle est facilement découvrante à l'aide d'un ressort.

Le boîtier est divisé en trois compartiments, l'un correspondant au feu rouge, les deux autres aux flèches.

Le courant, produit par la dynamo pour les bicyclettes, par le volant magnétique pour les vélomoteurs, est amené par trois fils de couleurs différentes

La commande est assurée par un commutateur à trois positions fixé sur le guidon.

VISIT AT THE "SHOW"

British accessory: The WHEEL HOLDER

The English clubmen sometimes take part in races on the prairies far from their town. They then use the accessory shown here to take their

competition wheels with them on their bicycles. The system is ingenious and practical.

The new PETITJEAN Direction Indicator

Bicycle and moped users will certainly be interested in the creation of M. Petitjean's device in Sainte-Savine (Aube).

He has in fact designed a luminous system, which is very easy to install and which includes the regulation red light and two arrows indicating changes of direction. It is housed in a polished aluminium casing that follows the shape of the fender. The bulbs are fixed to a base plate and the cover is easily opened by means of a spring.

The housing is divided into three compartments, one for the red light and two for the arrows.

The current, produced by the dynamo for bicycles, by the magnetic fly-wheel for mopeds, is supplied by three wires of different colours.

Operation is by means of a three-position switch on the handlebars.

[19481218 Le Cycle Vol 04 No 03 p005](#)

LÉS CRÉATIONS DE M. LÉGER

1. - Système de liaison électrique entre le cadre et la fourche ; un bonhomme-frottoir isolé, relié au fil passant dans le cadre, frotte sur une plaquette demi-circulaire, fixée derrière la tête de fourche et isolée également de celle-ci. De cette plaquette part le fil vers le phare. Évidemment, le bonhomme porte un arrêt lui interdisant d'échapper lorsque, dans le braquage extrême, il dépasse la plaquette. Celle-ci comporte un petit biais à chaque extrémité pour permettre au frottoir de reprendre sa fonction de contacteur.
2. - Passage du fil dans un petit tube brasé sur la boîte à, bille, entre la base et le tube, pour éviter le passage dans le roulement.
3. - Attache du garde-chaîne sur dérailleur de pédalier, ne dépassant pas et permettant le montage avec manivelle non-déportée.
4. - Liaison des tubes du cadre avec languettes de centrage pénétrant dans une mortaise.
5. - Le nouveau dérailleur de pédalier LE CHAT, type course.

6. - La manette LÉ CHAT démontée, montrant sa rondelle d'arrêt à bords tombés.

CREATIONS OF M. LÉGER

1. - Electrical connection system between the frame and the fork; an insulated rubbing pad, connected to the wire passing through the frame, rubs on a semi-circular plate, fixed behind the fork head and also insulated from it. From this plate the wire runs to the headlight. Of course, the pad wears a stopper that prevents him from slipping out when he passes the plate in the extreme steering direction. The plate has a small bias at each end to allow the wiper to resume its function as a switch.
2. - The wire is passed through a small tube brazed to the bottom bracket shell, between the chainstay and the seattube, to avoid the passage through bottom bracket.
3. - Chain guard attachment to the front derailleur, not protruding and allowing the assembly with a non-detached crank.
4. - Connection of the frame tubes with centring tabs penetrating a mortise.
5. - The new LE CHAT front derailleur, race type.
6. - The LE CHAT shifter dismantled, showing its dropped edge lock washer.

[19481218 Le Cycle Vol 04 No 03 p009](#)

A propos du Salon de LONDRES... ..où l'on a vu réapparaître la conception de J. Schulz

La technique bien spéciale des cycles PARIS, construits en Angleterre, malgré la marque et la désignation toute française des modèles (TOUR DE FRANCE. GALIBIER, types HOMME et DAME, CHAMPION DU MONDE, tout ça en français sur les catalogues) nous a fait comparer leur type GALIBIER avec les productions très originales que Jacques SCHULZ avait créé avant guerre.

Voici (fig. 1) le repose-mains « FUNICULO » de SCHULZ, instantanément amovible, et donnant une position très redressée, surtout, pratique en

côte (?). Mais cette amusante réalisation nous éloigne de notre parallèle franco-anglais.

La figure représente l'allure générale du cycle PARIS, type GALIBIER et (fig. 3) voici le détail des raccords du cadre; il est inutile que nous en donnions de plus longues explications.

Mais si nous comparons ce cadre avec celui que Jacques SCHULZ nommait l'« Armature Souple » nous sommes frappés par l'analogie des formes. Pourtant, alors que la réalisation anglaise ne semble n'avoir aucun avantage sur le cadre classique, l'« Armature » française donnait au moins des avantages comme la souplesse verticale, la pompe placée dans le tube vertical et verrouillée par un écrou supérieur (fig. 4), les commandes de freins dans les tubes etc...

Remarquons en passant que le cadre du VELOSOLEX semble inspiré de cette réalisation, mais adopta un seul tube cintré au lieu de plusieurs éléments droits.

Puis voici trois autres croquis de curieuses machines exposées au « Show ».

5. - La fourche à double cintre de RATES qui en fait la bicyclette magique, d'après la presse nationale spécialisée.

6. - Ce tricycle de course, monté avec boyaux, occupait la place d'honneur au stand W F. HOLDSWORTH.

7. — Le VINDEC, modèle X.R. a un cadre dont le tube horizontal est surbaissé par ce système pour le moins disgracieux. Ce tube se raccorde au tube de selle, quelques centimètres plus bas que les haubans.

A propos LONDON Show... ...where J. Schulz's design was reappearing

The very special technique of the PARIS bicycles, built in England, despite the brand and the all-French designation of the models (TOUR DE FRANCE. GALIBIER, MEN and LADY types, CHAMPION DU MONDE, all in French on the catalogues) made us compare their GALIBIER type with the very original productions that Jacques SCHULZ had created before the war.

Here (fig. 1) is SCHULZ's "FUNICULO" hand rest, instantly removable, and giving a very upright position, especially practical on a slope (?). But this amusing creation takes us away from our French-English parallel.

The illustration shows the general appearance of the PARIS cycle, type GALIBIER and (fig. 3) here are the details of the frame's lugs; there is no need for further explanation.

But if we compare this frame with the one Jacques SCHULZ called the "Armature Souple", we are struck by the analogy of shapes. However, while the English design does not seem to have any advantage over the classical frame, the French "Armature" gave at least advantages such as vertical flexibility, the pump placed in the vertical tube and locked by an upper nut (fig. 4), the brake cables in the tubes etc...

It should be noted in passing that the frame of the VELOSOLEX seems to have been inspired by this design, but adopted a single curved tube instead of several straight elements.

Then here are three more drawings of curious machines exhibited at the "Show".

5.- The double curve fork of RATES which makes it the magic bicycle, according to the national specialised press.

6. - This racing tricycle, mounted with tubulars, occupied the place of honour at the W F. HOLDSWORTH stand.

7. - The VINDEC, model X.R. has a frame whose horizontal tube is lowered by this unsightly system, to say the least. This tube connects to the seat tube, a few centimetres lower than the seat stays.

[19481218 Le Cycle Vol 04 No 03 p015](#)

NOUVEAUTES... DOCUMENTS.... NOUVEAUTES... DOCUMENTS....

Le frein PYL, modèle 49

PYL vient de créer un frein dont le principe nouveau offre plusieurs caractéristiques intéressantes. Le « Pyl 49 », n'a rien de comparable aux premiers modèles « 46 » dont le carter et les poussoirs ont été supprimés. Entièrement fabriqué en métal léger traité, il présente toutes les garanties de solidité désirables. Sa poignée porte une rampe sur laquelle le câble s'enroule, évitant tout risque de cisaillement et un travail exagéré des points d'attache. Le câble utilisé est d'ailleurs d'un diamètre assez faible, car l'effort exercé pour obtenir le freinage maximum est fortement réduit.

Le corps du frein peut pivoter à frottement léger, sur l'axe de fixation, ce qui permet à l'ensemble de se centrer automatiquement, sans qu'un (les patins puisse opposer une résistance appréciable s'il touche à la jante. Si celle-ci est fortement voilée, le frein la suivra dans ses déplacements latéraux, tout en ne causant pas de tirage pénible.

Enfin, la puissance est très grande, car la came agissant sur l'écartement des mâchoires multiplie la force exercée sur la commande.

Le câble se change très facilement ; il entoure par une simple boucle la vis de serrage, soit vers la poignée, soit vers le frein ; enfin, l'aspect du frein PYL 49 est séduisant, et son allure très mécanique plaira certainement à beaucoup.

Le roulement de la pédale SANZAX

Après avoir publié un croquis du roulement de la pédale à axe court DI-LAP, remarquée au Salon de Milan, nous présentons, aujourd'hui celui de la pédale SANZAX, créée par Jacques Souhart, afin de démontrer que ces 2 conceptions n'ont rien de semblable.

En effet, ce qui caractérise le système de Jacques Souhart, c'est son verrouillage, rendant le réglage du cône absolument indéréglable. Le cône est taraudé avec une légère conicité vers l'extérieur. L'axe creux sur lequel ce cône se visse est fendu, et lui-même porte à son entrée un logement conique d'angle assez prononcé. Dans cet axe creux vient se loger un expendeur qui, après blocage énergétique de son écrou, placé vers la manivelle, écarte l'extrémité de l'axe et interdit radicalement au cône de tourner sur son filet.

Sur ce croquis, nous voyons de gauche à droite : l'expendeur, le cône, la double cuvette avec sa gorge extérieure centrale recevant le sertissage de la cage, l'axe creux portant le cône côté intérieur ainsi que le filetage de fixation sur la manivelle, et l'écrou' de l'expendeur.

Ajoutons que ce roulement est breveté pour tous pays.

The PYL brake, model 49

PYL has just created a brake whose new principle offers several interesting features. The "Pyl 49" has nothing comparable to the first "46" models, whose housing and pushers have been removed.

Entirely made of treated light metal, it offers all the guarantees of solidity desired. Its lever carries a ramp on which the cable is wound, avoiding any risk of shearing and excessive work on the attachment points. The cable used is, moreover, quite small in diameter, as the effort exerted to obtain maximum braking is greatly reduced.

The body of the brake can swivel with light friction, on the fixing axis, which allows the whole assembly to centre itself automatically, without any appreciable resistance from the brake pads if they touch the rim. If the rim is heavily cambered, the brake will follow it in its lateral movements, while not causing a painful drag.

Finally, the power is very high, because the cam acting on the spacing of the pads multiplies the force exerted on the brake cable.

The cable can be changed very easily; it wraps around the clamping screw with a simple loop, either towards the lever or towards the brake. Finally, the appearance of the PYL 49 brake is attractive, and its very mechanical look will certainly please many people.

The bearing of the SANZAX pedal

After having published a drawing of the bearing of the DILAP short axis pedal, noticed at the Milan Show, we present today the one of the SANZAX pedal, created by Jacques Souhart, in order to demonstrate that these 2 designs are nothing alike.

Indeed, what characterises Jacques Souhart's system is its locking mechanism, making the cone adjustment absolutely indestructible. The cone is tapered with a slight outward taper. The hollow shaft on which this cone is screwed is split, and itself carries at its entrance a conical housing with a fairly pronounced angle. This hollow shaft accommodates an expander which, after the nut has been tightened towards the crank arm, spreads the end of the shaft and prevents the cone from turning on its thread.

In this sketch, we see from left to right: the expander, the cone, the double cup with its central outer groove receiving the cage mounting, the hollow shaft carrying the cone on the inside as well as the thread for fastening to the crank, and the expander nut.

This bearing is patented for all countries.

1949

Jan. [Febr.](#) [March](#) [April](#) [May](#) [June](#)
[July](#) [August](#) [Sept.](#) [Oct.](#) [Nov.](#) [Dec.](#)

[19490108 Le Cycle Vol 04 No 04 p007](#)

Un serrage pour tige de selle et guidon

L'ASKLIP est un serrage pour tige de selle ou guidon, simplifiant le .cadre, ou supprimant l'expendeur.

Une douille fendue, extérieurement conique, et portant un filetage à sa partie supérieure (ce côté étant vers le diamètre extérieur le plus faible) force dans une autre douille cylindrique de très faible épaisseur, rendue solidaire de l'écrou, par un sertissage permettant à l'écrou de tourner sans entraîner cette douille.

La tige de selle, de 22 mm. de diamètre, pénètre simplement dans ces douilles concentriques, lesquelles sont enfoncées dans le tube de selle du cadre, celui-ci se terminant par une partie cylindrique droite, sans serrage classique. Le tube de selle doit avoir un diamètre intérieur de 25,5 environ. Le guidon peut être fixé de façon semblable, mais le tube plongeur doit être d'un diamètre sensiblement inférieur au 22 mm classique.

A clamp for seat post and handlebars

The ASKLIP is a clamp for seat post or handlebar, simplifying the frame or eliminating the expander.

A slotted, externally tapered bushing with a thread at the top (this side being towards the smallest outside diameter) forces into another very thin cylindrical bushing, made integral with the nut, by a crimp allowing the nut to rotate without driving this bushing.

The seat post, 22 mm. in diameter, simply penetrates these concentric bushings, which are pushed into the frame seat tube, which ends in a straight cylindrical part, without conventional clamping. The seat tube should have an inner diameter of approx. 25.5 mm. The handlebars can be fixed in a similar way, but the stem must have a diameter significantly smaller than the conventional 22 mm.

Quelques productions C.M.P.

Chacun connaît les accessoires pour cycles fabriqués à Lyon par les Etablissements C.M.P.

Voici quelques productions de cette firme et les améliorations qu'elle y a apporté

1. Le frein à tenaille classique peut avoir le défaut de ne pas se centrer facilement, puisque le ressort unique doit assurer ce positionnement après un réglage par tâtonnement ; il peut, si le ressort faiblit d'un côté, frotter sans cesse sur un côté de la jante.

Le frein arrière C.M.P. est maintenu en place par une pièce frontale servant de butée aux deux branches.

2. Le cantilever C.M.P. a ses patins travaillant suivant un mouvement rectiligne, parfaitement perpendiculaire à la jante. Cette particularité évite au porte-patin de passer sous la jante lors du freinage, si un des patins a trop de jeu ou est usé.

3. - Le frein à tenaille avant a son centrage assuré par des biellettes formant crochets de retenue et butées. Remarquons également le système bien particulier de la cheminée de réglage, conçue en deux pièces seulement, au lieu de 4 pour le modèle classique. Le corps est vissé dans la branche du frein et pivote. La cheminée n'a pas de contre-écrou, le corps fendu étant taraudé avec un forcing déterminé, le pas de vis se trouve automatiquement freiné.

4. - L'axe de la poignée est dissimulé entièrement à l'intérieur de la cocotte; des crans arrondis sur le levier évitent le glissement de la main pendant la manoeuvre.

5. - Le dérailleur CMP, dit « Le SAMSON » ne comporte aucun ressort dans son mouvement, et la manoeuvre en est donc particulièrement douce. Un câble sans fin s'enroule sur un tambour vertical et commande l'action du bras porte-galet.

Ajoutons enfin que C.M.P. créé un relais par tringle rigide et renvoi de sonnette, permettant de commander le dérailleur, ainsi que le frein arrière, évitant pour celui-ci un câble trop long frottant dans sa gaine, ce

qui a pour effet d'absorber une grande partie de la force déployée lors du freinage.

Some C.M.P. productions

Everyone knows the bicycle accessories manufactured in Lyon by Etablissements C.M.P.

Here are a few of the company's products and the improvements it has made to them.

1. The conventional caliper brake may have the fault of not centering easily, since the single spring must ensure this positioning after a trial and error adjustment; if the spring weakens on one side, it may constantly rub on one side of the rim.

The C.M.P. rear brake is held in place by a front piece which serves as a stop for both arms.

2. The C.M.P. cantilever has its pads working in a rectilinear movement, perfectly perpendicular to the rim. This feature prevents the pad holder from passing beneath the rim, if one of the brake pads has too much play or is worn.

3. - The front pliers brake is centred by means of pins forming retaining hooks and stops. Also noteworthy is the special system of the adjustment chimney, designed in only two pieces, instead of 4 for the classic model. The body is screwed into the brake arm and pivots. The shaft has no lock nut, the split body is tapped with a certain amount of force and the thread is automatically braked.

4. - The lever axis is completely hidden inside the bracket; rounded notches on the lever prevent the hand from slipping during the operation.

5. - The SAMSON CMP derailleur is springless and therefore particularly smooth to operate. An endless cable is wound onto a vertical drum and controls the action of the roller arm.

Finally, C.M.P. has created a rigid rod relay and bell transmission, allowing the derailleur to be controlled, as well as the rear brake, thus avoiding a too long cable rubbing in its housing, which has the effect of absorbing a large part of the force deployed during braking.

Au Salon de Bruxelles

- 1-2. - FLANDRIA : Détails de cadre pour enfants. Notez l'entretoise supérieure en fer plat.
3. - ELVE : Comme sur bien d'autres stands, voici une housse arrière en matière transparente, et fixée sur le garde-boue par trois boutons-pression.
4. - AJAX : Dans une petite boîte en tôle fixée sur le porte-sacoche avant, un poste miniature de T. S. F. est calé par du caoutchouc mousse.
5. - HUMBER : Garde-boue avant profilé, se terminant en pointe, par un motif chromé.
6. - VAN HAUWAERT : Commande du compteur V. K. par poulie caoutchouc et flexible.
7. - SOLIBEL : Selle demi-souple à dessus en cuir épais collé sur du feutre, et reposant sur des ressorts horizontaux.
- 8-9. - VAN HAUWAERT : Deux détails de la commande «maison» du frein JEAY sous haubans, par câble sur poulie et 2 rayons formant tirants. On remarque à gauche le câble du dérailleur.
10. - ADS : Le porte-bagages arrière peut servir de support par simple pivotement.
11. - RECORD : Potence en fondu, avec bague de renfort rappelant le TITAN.

At the Brussels Salon

- 1-2. - FLANDRIA: Details of childrens frame. Note the upper flat iron spacer.
3. - ELVE: As on many other stands, here is a rear cover made of transparent material, and fixed on the fender by three snap fasteners.
4. - AJAX: In a small sheet metal box fixed on the front bag holder, a miniature T. S. F. station is fixed with foam rubber.
5. - HUMBER: Profiled front fender, ending in a point, with a chrome pattern.
6. - VAN HAUWAERT : Control of the V. K. speedometer by a rubber and flexible pulley.
7. - SOLIBEL: Semi-flexible saddle with thick glued leather upper on felt, and resting on horizontal springs.

- 8-9. - VAN HAUWAERT: Two details of the "maison" control of the JEAY brake under seatstays, by cable on pulley and 2 spokes forming pull strings. On the left is the derailleur cable.
10. - ADS: The rear luggage rack used as a support by simply pivoting it.
11. - RECORD: Cast stem, with reinforcement ring reminiscent of TITAN.

[19490129 Le Cycle Vol 04 No 05 p015 19490401 Le Cycliste 04 1949 p061](#)

AU Salon de Bruxelles

1. - IMPANIS Tableau de bord fixé sur le guidon, et comprenant compteurs de vitesse et kilométrique, et les boutons commandant l'éclairage.
2. - BSA : Élégant levier de frein avec cocottes fixées par sangle en acier.
3. - AJAX : La manette brasée sur le cadre commandant le dérailleur SUPER-VITA.
4. - TITAN : Une belle potence surbaissée en acier épanoui pour la piste. Le cintre et le renfort sont en métal léger.
5. - IMPANIS : Porte-phare fixé à travers la tête de fourche et orné d'un motif en tôle découpée.
6. - BSA : Pédale genre piste, avec graisseur sur le bouchon.
7. - REMACO : Combinaison en alliage fondu léger à haute résistance, utilisant, pour former un couple cyclotouriste, les plateaux et manivelles standard.
8. - B.W. : Petite dynamo en forme de losange.
9. - IMPANIS. - Sonnette commandée par poignée tournante.
10. - VOLTS : Coupe de la dynamo à 6 pôles et aimant tournant sur 2 roulements à billes.
11. - HUMBER : Anti-vol à clé de sûreté commandant un téton vertical se verrouillant dans les trous d'une allonge de la plaquette supérieure de la tête de fourche. La fourche à double fourreaux rappelle l'ancienne J.-B. LOUVET.
12. - TITAN-GARDIOL : Un nouveau papillon en métal léger, dont la partie taraudée est en bronze.
13. - T.W.F. : Contre-écrou de pédalier à crans, ne débouchant pas.
14. - AJAX : Montre fixée sur l'expendeur.
15. - BSA : Frein avant cantilever léger et au dépassement latéral réduit.

16. - AJAX : Manette au guidon pour la commande du dérailleur SUPER-VITA.
17. - VOLTA : Une pédale très simple en métal léger, avec renforts arrondis en acier et rivés.
18. - BOWDEN : La nouvelle manette à collier discret peut serrer les tubes de 22 à 25 m/m.
19. - BOWDEN : Trois nouveaux freins en métal léger matricé, demi-balloon, route et course ; voici ce dernier, nommé PROF.

At the Brussels Salon

1. - IMPANIS Dashboard fixed on the handlebar, and including speed and mileage speedometers, and light control buttons.
2. - BSA : Elegant brake lever with brackets fixed by steel strap.
3. - AJAX: The lever brazed to the frame controlling the SUPER-VITA derailleur.
4. - TITAN: A beautiful lowered steel stem for the track. The handlebars and reinforcement are made of light metal.
5. - IMPANIS: Headlight holder attached through the fork crown and decorated with a cut-out sheet metal pattern.
6. - BSA : Track-style pedal, with grease nipple on the cap.
7. - REMACO: A combination of high-strength lightweight cast alloy, using standard chainrings and cranks to form a cyclotouring chainring set.
8. - B.W.: Small dynamo in the shape of a diamond.
9. - IMPANISED. - Bell controlled by a rotating handle.
10. - VOLTS : Cutaway of the dynamo with 6 poles and magnet rotating on 2 ball bearings.
11. - HUMBER: Anti-theft with safety key controlling a vertical pin locking into the holes of an extension of the upper plate of the fork crown. The double bladed fork is reminiscent of the old J.-B. LOUVET.
12. - TITAN-GARDIOL: A new light metal wingnut, with a bronze threaded part.
13. - T.W.F.: Lock nut for crankset with notches, not opening.
14. - AJAX: Watch fixed on the expander.
15. - BSA: Lightweight cantilever front brake with reduced lateral overhang.

- 16. - AJAX : Handlebar lever for SUPER-VITA derailleur operation.
- 17. - VOLTA: A very simple light metal pedal, with rounded steel and riveted reinforcements.
- 18. - BOWDEN : The new discreet clamp handle can clamp tubes from 22 to 25 mm.
- 19. - BOWDEN: Three new brakes in die-cast light metal, half balloon, road and race; here is the latter, named PROF.

[19490212 Le Cycle Vol 04 No 06 p005](#)

Réflexions d'un Français au Palais du "centenaire"

Pièces françaises à Bruxelles

Le frein JEAY sur une machine de VAN HAUWAERT. Notez la robuste fourche à section carrée.

Le montage du MAFAC sur une RATLY dame.

Le bloc-vite HURET, dans sa forme définitive.

Reflections of a Frenchman at the "Centennial" Palace

French parts in Brussels

The JEAY brake on a VAN HAUWAERT machine. Note the sturdy square-section fork.

The installation of the MAFAC on a RATLY lady.

The HURET quick release in its final form.

[19490212 Le Cycle Vol 04 No 06 p006](#)

Moyeux à BRUXELLES

De haut en bas :

Le célèbre moyeu frein NOVO fabriqué par HUSQVARNA (Suède). Le CLIPPER (en dessous) est belge, et vient des Ateliers POULET, d'Herstal. Voici enfin le nouveau moyeu à roulements annulaires HOFFMANN, le P.V.D.B., dont le corps en métal léger comporte des grands flasques pour les rayons.

Le prix en Belgique est de 325 fr., livré avec papillons.

Hubs in BRUSSELS

From top to bottom :

The famous NOVO brake hub manufactured by HUSQVARNA (Sweden).
The CLIPPER (below) is Belgian, and comes from Ateliers POULET, from Herstal.

Finally, here is the new HOFFMANN ring bearing hub, the P.V.D.B., whose light metal body has large flanges for the spokes.

The price in Belgium is 325 fr, delivered with wing nuts.

[19490212 Le Cycle Vol 04 No 06 p008](#)

AU Salon de BRUXELLES

Pour l'ENFANT

Chez AJAX, au « Centenaire », sur un cadre anglais, on pouvait voir cette selle pour enfant, fixée sur une tige soudée du tube supérieur diagonal.

Une nouvelle Dynamo italienne

Il s'agit de la RULLDIN présentée au Salon de Bruxelles par la firme Tala, de Bruxelles-Uccle. Elle se place derrière la boîte de pédalier, sur l'entretoise. Déclenchée au pied, elle entre en contact avec le pneu arrière, qui l'entraîne. Elle a l'aspect d'un cylindre en caoutchouc et tourne tout entière. Puissance: 3 watts 5, 6 volts. Sa régularité de fonctionnement est, dit-on, remarquable, et elle n'occasionne qu'une résistance infime. Autres avantages indiqués : silence et étanchéité. C'est l'une des rares solutions vraiment originales qu'il nous ait été donné de remarquer au cours de ces dernières années.

Quelques équipements lumineux

1. - ROYALTY : Support de phare brasé sur la fourche.
- 2-3. - ACEMCY : La dynamo a la partie supérieure en matière plastique. Le phare est à deux ampoules, avec clé d'inversion.
4. - HUMBER : La mode en Angleterre préfère la pile sèche à la dynamo ; voici la pile cylindrique et sa gaine.
5. - REVIL : Dynamo de forme originale.

6-7. - BEMO : Dynamo très légère, mais avec clé de manœuvre bien... volumineuse. Deux phares semblables à double ampoule, mais de tailles différentes, sont prévus.

AT THE BRUSSELS FAIR

For the CHILD

At AJAX, at the "Centenary", on an English frame, you could see this children's saddle, fixed on a welded shaft on the upper diagonal tube.

A new Italian Dynamo

This is the RULLDIN presented at the Brussels Fair by the firm Tala, from Brussels-Uccle. It is placed behind the bottom bracket, on the chainstay bridge. When it is released by foot, it comes into contact with the rear tyre, which drives it. It has the appearance of a rubber cylinder and rotates completely. Power: 3.5 watts, 6 volts. Its regularity of operation is said to be remarkable, and it causes only the slightest resistance. Other indicated advantages: silence and watertightness. It is one of the few truly original solutions that we have noticed in recent years.

Some lighting equipment

1. - ROYALTY: Headlight bracket brazed to the fork.
- 2-3. - ACEMCY: The dynamo has the upper part made of plastic. The headlight has two bulbs, with reverse switch.
4. - HUMBER: The fashion in England prefers the dry cell battery to the dynamo; here is the cylindrical battery and its sheath.
5. - REVIL: Dynamo of original shape.
- 6-7. - BEMO: A very light dynamo, but with a very... bulky switch. Two similar headlights with double bulbs, but of different sizes, are provided.

[19490226 Le Cycle Vol 04 No 07 p005](#)

[On travaille sur le moyeu arrière](#)

Working on the rear hub

DOCUMENTS... NOUVEAUTES...

Le moyeu PREFERENCE à dentures amovibles

Voici l'intéressant moyeu « tripode » créé par les Etablissements Carrot, producteurs des spécialités « Préférence ».

A ce moyeu est incorporé le mouvement de la roue libre, avec une forte denture et deux gros cliquets.

L'axe porte trois cônes, dont un fixe. Le montage et le réglage se font d'abord entre celui-ci et le cône de gauche (à droite sur le dessin).

Le corps de roue-libre tourne entre une butée à billes, celles-ci de petit diamètre, et le 3e cône, travaillant à l'extrémité droite de l'axe.

On évite, ainsi, l'effort en porte-à-faux sur l'axe.

Les trois roulements sont également parfaitement en ligne.

Enfin, la noix est cannelée, ainsi que les dentures; celles-ci sont arrêtées par une bague filetée à gauche, et faisant cache-roulement.

Le changement de pignons est ainsi ultra-rapide et s'effectue sans l'aide d'aucun outil.

La poignée de frein établie par deux connaisseurs

Sur les donnes de Dante Gianello, l'ex-Tour de France Luigi Barrai, installé à Cagnes, a établi cette poignée de frein en métal léger, bien faite pour séduire le coureur et le cyclotouriste. Dans toutes les positions, le point d'appui offert est rationnel et, d'autre part, la précision du freinage est garantie.

DOCUMENTS... NEW PRODUCTS...

The PREFERENCE hub with removable sprockets

Here is the interesting "tripod" hub created by Etablissements Carrot, producers of the "Préférence" specialities.

This hub incorporates the movement of the freewheel, with strong teeth and two large pawls.

The axle carries three cones, one of which is fixed. The assembly and adjustment is first done between this one and the left-hand cone (on the right in the drawing).

The freewheel body rotates between a thrust ball bearing, which is small in diameter, and the third cone, working at the right end of the axle.

This prevents overhanging forces on the axle.

The three bearings are also perfectly in line.

Finally, the nut is splined, as are the teeth; these are stopped by a left-hand threaded ring, which covers the bearings.

The gears can therefore be changed very quickly and without the use of any tools.

The brake lever made by two connoisseurs

Based on the data of Dante Gianello, the former Tour de France rider Luigi Barrai, based in Cagnes, has established this light metal brake lever, well made to seduce both the racer and the cyclotourist. In all positions, the support offered is rational and, on the other hand, the braking precision is guaranteed.

[19490226 Le Cycle Vol 04 No 07 p014](#)

[Un moyeu à broche en Belgique.](#)

Julien Ghyselinck, oncle d'un jeune coureur belge que nous vîmes souvent sur les routes et pistes de France et de Belgique, vient de sortir ce prototype très intéressant.

La caractéristique de ce moyeu à broche consiste en l'utilisation de dents de loup pour la liaison entre la noix porte-roue-libre et le corps du moyeu.

On n'a ainsi aucun soin à apporter pour présenter des crans, carrés ou cannelures, bien en face de leur logement.

Les dents de loup prennent leur place automatiquement.

Nous devons dès à présent préciser que nous avons à l'essai un moyeu à broche français dont le principe est semblable.

[La tige de selle SINGER.](#)

Alex SINGER cherche toujours plus léger et plus simple.

Voici son montage de tige d selle, supprimant le gros serrage au haut du cadre. Le blocage par coupe en sifflet est très énergique, rendant la rotation accidentelle de la tige absolument impossible tout en ne déformant pas le tube du cadre, aussi mince soit-il.

A split hub in Belgium.

Julien Ghyselinck, uncle of a young Belgian racer that we often saw on the roads and tracks of France and Belgium, has just released this very interesting prototype.

The characteristic of this split hub is the use of wolf teeth for the connection between the free wheel carrier nut and the hub body.

We don't have to take any care to present notches, squares or splines, well in front of their housing.

The wolf teeth take their place automatically.

We must specify right now that we are testing a French split hub with a similar principle.

The SINGER seatpost.

Alex SINGER is always looking for lighter and simpler.

Here is his seatpost assembly, eliminating the big clamping at the top of the frame. The whistle cut clamping is very strong, making accidental rotation of the seatpost absolutely impossible while not deforming the frame tubing, no matter how thin it is.

[19490312 Le Cycle Vol 04 No 08 p005](#)

[L'équipements électrique doit être amélioré](#)

The electrical equipment needs to be improved

[19490326 Le Cycle Vol 04 No 09 p013 19490501 Le Cycliste 05 1949 p091](#)

[Remarqué au SALON de GENÈVE](#)

1. - La fourche élastique ATTILIO FAROPPA pour machines à moteur auxiliaire ou vélomoteurs s'adapte immédiatement sur n'importe quelle bicyclette.
2. - Le porte-bagages avant de JAMES en robuste, il est destiné à recevoir un panier de livraison.
3. - Un nouveau compteur de vitesse à hélice, le CICLON, indique par une aiguille la vitesse en kilomètres, pour cycles, vélomoteurs et machines à moteur auxiliaire ! (Mais que se passe-t-il avec le vent de face ?)
4. - Une pédale de sport en métal léger, de la marque BORCA, poids 340 gr.
5. - Cataphote arrière épousant le garde-boue, présenté par Georg. SCHMID.
6. - Les écrous borgnes de fixation des roues de CILO sont élégamment finis.
7. - Le porte lanterne de VAN LEISEN, fixé par le contre-écrou de direction.
8. - L'entretoise de la fourche arrière de CILO donne au frein qui y est fixé une grande rigidité, et contribue ainsi à son efficacité.
9. - Un cadenas très solide, le QUICK, qui se fixe sur le hauban.
10. - Potence réversible en acier de MONTI et TISSOT.
11. - FOLLIS avait exposé son cycle de piste au serrage de selle original.

Noticed at the SALON de GENÈVE

1. - The ATTILIO FAROPPA elastic fork for machines with auxiliary motor or vélomoteurs can be immediately adapted to any bicycle.
2. - The JAMES front luggage rack is robust and designed to accommodate a delivery basket.
3. - A new propeller speedometer, the CICLON, indicates the speed in kilometres by a needle, for cycles, vélomoteurs and machines with auxiliary motors! (But what's going on with the headwind?)
4. - A sports pedal in light metal, from the brand BORCA, weight 340 gr.
5. - Rear reflector adapted to the fender, presented by Georg. SCHMID.
6. - The CILO wheel mounting cap nuts are elegantly finished.
7. - The VAN LEISEN lantern holder, fixed by the steering locknut.
8. - The seatstaybridge of the CILO rear fork gives the brake attached to it a high rigidity, and thus contributes to its efficiency.

- 9. - A very solid padlock, the QUICK, which is fixed on the seatstay.
- 10. - Reversible stem in steel from MONTI and TISSOT.
- 11. - FOLLIS had exposed his track cycle with the very original saddle clamp.

[19490409 Le Cycle Vol 04 No 10 p005](#)

Un porte-sac avant adaptable

GOELAND vient de créer un porte-sac avant qui peut être adapté sur tous les cycles munis de freins à tasseaux soudés.

Comme la position de ces tasseaux n'est pas standardisée, il fallait fabriquer sur mesures chaque porte-sac, celui prévu pour freins LEFOL ne pouvait être monté sur des MAFAC, et la position des freins HERSE ne pouvait s'allier avec un porte-bagages NARCISSE.

Mais le petit accessoire GOELAND peut se monter sur tous les vélos, ses branches coulissant dans des serre-tringles, et pouvant prendre toutes les longueurs et tous les angles normaux.

Ajoutons que ce porte-sac de guidon est en tubes d'acier chromés.

An adaptable front bag holder

GOELAND has just created a front bag holder that can be adapted to all cycles fitted with brazed-on brake pivots.

As the position of these studs is not standardised, each rack had to be made to measure, the one designed for LEFOL brakes could not be mounted on MAFACs, and the position of HERSE brakes could not be combined with a NARCISSE luggage carrier.

But the small GOELAND accessory can be mounted on all bicycles, its branches sliding in clamps, and being able to take all normal lengths and angles.

Let's add that this handlebar bag holder is made of chromed steel tubes.

[19490423 Le Cycle Vol 04 No.11 p017 19490801 Le Cycliste 08 1949 p161](#)

Remarqué à TURIN et à MILAN

- 1. - Amortisseur de selle MENF pour cycles et cyclomoteurs.

- 2 et 3. - Chez GOBETTO, une poignée tournante pour frein. Détail intéressant : le câble est tiré droit et ne nécessite pas obligatoirement une soudure, un simple noeud suffit.
4. - Un beau raccord de selle de la nouvelle série SELM 1949.
5. - Avertisseur très simplifié chez DE BARBERIS FRANCISCO.
6. - Pour madame, une selle dont la souplesse est assurée par une chambre à air valvée. Une fermeture éclair sur la partie postérieure de la garniture (peau ou moleskine) permet de sortir la chambre.
7. - Curieux arrière de cadre CRAVANZOLA.
8. - Une des nombreuses fourches élastiques du salon de Turin. Celle-ci était présentée par A. FANTIN.
9. - Poignée de frein en Duralumin chez GIOVANNI.
10. - Curieuse bavette de garde-boue en cuir végétal au stand SILCA.
- 11 et 12. - FIST présentait une jolie selle souple, intérieur caoutchouc mousse, dessus peau. L'ensemble repose sur une sorte de coquille en dural.
13. - Ecrou à ailette remarqué à Turin sur différentes machines.
14. - Couvre-clavette en celluloïd transparent au stand SILCA.
15. - Clavette à vis assurant une présentation parfaite.

Noticed in TURIN and MILAN

1. - MENF saddle damper for cycles and cyclomoteurs.
- 2 and 3. - At GOBETTO, a rotating handle for brakes. Interesting detail: the cable is pulled straight and does not necessarily require a solder, a simple knot is enough.
4. - A beautiful seatlug from the new SELM 1949 series.
5. - Very simplified bell at DE BARBERIS FRANCISCO.
6. - For the lady, a saddle whose suppleness is ensured by a valved inner tube. A zipper on the back of the pad (skin or moleskin) allows the chamber to be removed.
7. - Curious rear end of CRAVANZOLA frame.
8. - One of the many suspension forks at the Turin Motor Show. This one was presented by A. FANTIN.
9. - Duralumin brake lever at GIOVANNI.
10. - Curious mud flap made of vegetable leather at the SILCA stand.

- 11 and 12. - FIST had a nice soft saddle, foam rubber interior, skin top. The whole thing is based on a kind of dural shell.
- 13. - Wing nut noticed in Turin on different machines.
- 14. - Transparent celluloid cotter pin cover at the SILCA stand.
- 15. - Screw cotter pin for a perfect presentation.

[19490423 Le Cycle Vol 04 No 11 p018](#)

UNE NOUVELLE CONCEPTION DU DÉRAILLEUR

Le Dérailleur, créé par Brisseau mécanicien bien connu du monde cycliste parisien, a déjà fait ses débuts dans des rallyes et brevets routiers. Son fonctionnement se fait par un double câble s'enroulant sur une molette, la partie mobile travaillant sur deux axes horizontaux formant glissières. La tension est immédiatement réglable par déplacement de l'arrêt du ressort sur divers points d'accrochage.

Pour le feu rouge

Au rassemblement cyclotouriste de Pâques, nous avons remarqué cet original montage de feu rouge, pris dans un petit tube brasé sous le serrage de selle, sur un cycle signé Rouby-Lombardy.

Le dérailleur de pédalier Goeland « Competition »

Tout en acier cadmié, sauf le coulisseau qui est en dural, le dérailleur de pédalier créé par GOELAND pour les machines de compétition est léger, rigide, simple et d'un maniement aisé avec son long levier à l'avant du tube de selle. La fourchette se règle latéralement par une vis, et peut donc s'accommoder de toutes les ligues de chaîne.

A NEW DESIGN OF THE DERAILEUR

The Derailleur, created by Brisseau, a well-known mechanic in the Paris cycling world, has already made its debut in rallies and road brevets. It is operated by a double cable rolling up on a wheel, the mobile part working on two horizontal axes forming slides. The tension is immediately adjustable by moving the spring retainer on various hooking points.

For the tail light

At the Easter cycle touring event, we noticed this original tail light assembly, enclosed in a small tube brazed under the saddle clamp, on a cycle signed Rouby-Lombardy.

The Goeland "Competition" front derailleur

Made entirely of cadmium-plated steel, except for the slide which is made of dural, the front derailleur created by GOELAND for racing machines is light, rigid, simple and easy to handle with its long lever at the front of the seat tube. The cage can be adjusted laterally with a screw, and can therefore accommodate all chain lines.

[19490423 Le Cycle Vol 04 No 11 p019](#)

Ingénieux perfectionnements chez REMY

1. - Les câbles de commande du dérailleur de pédalier et de frein arrière sortent du même petit conduit, sous le tube horizontal, pour s'enrouler tous les 2 sur la même poulie.
2. - Le nouveau frein LENO, monté par REMY sur sa machine du « Concours » : le basculeur très simple de dessin semble très rigide. Le câble se décroche instantanément; la soudure de l'extrémité est remplacée par un barillet avec vis en bout.
3. - Porte-bagage en tubes chromés avec dépassant pour les sacoches larges.
4. - Un dérailleur de pédaaliers à commande rigide, en tube d'acier avec glissière LE CHAT et étrier en fil d'acier. Remarquer la partie avant flasquée, pour aider le glissement des maillons.
5. - Sur ce tandem, tous les câbles de commande passent dans des petits conduits tubulaires suivant l'intérieur des tubes du cadre. Plusieurs câbles empruntent ainsi le même passage; en cas de bris le remplacement se fait sans difficulté.
6. - Les remorques REMY sont maintenant dotées d'une suspension avec ressorts antagonistes. On peut ainsi franchir un trottoir avec la roue de la remorque, même lourdement chargée, sans ressentir de choc dans le cycle tracteur.

7. - Ce petit porte-sacoche avant, en tubes chromés, n'empêche pas de débattement de la fourche; il peut fort bien recevoir également 2 sacoches moyennes.

Ingenious improvements at REMY

1. - The cables for the front derailleur and rear brake come out of the same small conduit under the top tube and are both rolled around the same pulley.
2. - The new LENO brake, mounted by REMY on its "Competition" machine: the very simple designed toggle seems very rigid. The cable can be unhooked instantly; the welded end is replaced by a barrel with a screw at the end.
3. - Luggage rack made of chrome-plated tubes with protrusion for large panniers.
- 4.- A rigid front derailleur, made of steel tube with LE CHAT slider and steel wire bracket. Note the flanged front part, to help the links slide.
5. - 5. On this tandem, all cables run through small tubular channels along the inside of the frame tubes. Several cables pass through the same channel; in case of breakage, replacement is no problem at all.
6. - REMY trailers are now equipped with a suspension with counter springs. This allows the trailer wheel to be driven over a curb, even when heavily loaded, without feeling a shock in the pulling cycle.
7. - 7. This small front bag holder made of chrome-plated tubes does not hinder the fork travel and can also hold two medium bags.

[19490423 Le Cycle Vol 04 No 11 p020](#)

Un roulement de pédalier perfectionné

Le roulement de pédalier à système circulaire, mis au point par M. Derche, est assemblé dans un boîtier en métal léger, lequel est emmanché dans la fausse boîte à billes du cadre et serré par deux vis. Notons l'intéressante particularité de cette réalisation, laquelle possède un des roulements oscillant, afin de pallier à une petite différence de parallélisme.

Une installation originale de porte-bidons

Sur ce tandem Herse, participant à la « Flèche Velocio », le montage des bidons, de chaque côté des fourreaux de fourche, dégage l'avant pour le sac de guidon, tout en laissant la boisson bien à portée des mains du pilote.

An improved bottom bracket

The bottom bracket with annular bearings, developed by Mr Derche, is assembled in a light metal housing, which is inserted into the frame's ball bearing housing and tightened by two screws. Note the interesting feature of this realization, which has one of the bearings oscillating to compensate for a small difference in parallelism.

An original installation of bottle cages

On this Herse tandem, participating in the "Flèche Velocio", the assembly of the bottles, on each side of the fork blades, clears the front for the handlebar bag, while leaving the beverage well within reach of the pilot.

[19490501 Le Cycliste 05 1949 p000](#)

Vitus Advertisement

[19490507 Le Cycle Vol 04 No 12 p005](#)

...pas de crise pour la 1ere Qualité

...no crisis for the 1st Quality

[19490507 Le Cycle Vol 04 No 12 p009](#)

**Un dimanche à Chanteloup-les-V.
Sous le Patronage des tubes VITUS**

A Sunday in Chanteloup-les-V.

Under the Patronage of VITUS tubes

[19490507 Le Cycle Vol 04 No 12 p017 19490601 Le Cycliste 06 1949 p115](#)

Particularités techniques remarquées à CHANTELOUP

1. - FOLLIS : câble de frein sous tube, sortant par en dessous vers la selle.
2. - FOUCAUX (course) : Passevitesses sur la machine n° 38.
3. - ALCYON course : la machine des coureurs équipée du dérailleur de pédalier HERSE.
4. - ROUBY-LOMBARDY : (randonneuse), potence soudo-brasée.
5. - ROUBY-LOMBARDY : (randonneuse), dérailleur de pédalier.
7. - Sur le tandem DERCHE, avertisseur à ressort.
8. - FOLLIS (course), raccord rapide de la pompe «accrochée» dans l'attache, chez tous les coureurs de la marque.
9. - HUGONNIER-ROUTENS (tandem), passage du câble de frein arrière dans un petit tube de forme.
10. - CAVE : petite gaine en nylon pour cuvette inf. de direction.
11. - BARRALUMIN : attache du carter de chaîne sur tube de cadre.
12. - FOLLIS : porte-sacoche avant fixé au garde-boue et aux axes du frein MAFAC.
13. - PITARD : porte-carte couvert de rodoïd et fixé par élastiques sur le sac de guidon.
14. - ROUBY-LOMBARDY (rand.) : fixation du garde-boue ar.
15. - Le nouveau SIMPLEX de pédalier sur les machines de Lazaridés et Fachleitner.
16. - CHAPLAIT : serrage de tige de selle et arrêt de gaine arrière sur cadre en dural, du modèle B.R.A. (9 kgs 300).
17. - CIM (tandem), frein cantilever sous pédalier, à serrage parallèle.
18. - ROUBY-LOMBARDY (randonneur) montage des tringles de garde-boue à 6 pans, avec filetage à droite et à gauche.
19. - VALANCE (tandem) : cadre en soudo-brasé avec épanouis

Technical features noted in CHANTELOUP

1. - FOLLIS: brake cable in tube, coming out from below towards the saddle.
2. - FOUCAUX (race): Passevitesses on machine n° 38.
3. - ALCYON race: the racers' machine equipped with the HERSE front derailleur.
4. - ROUBY-LOMBARDY: (randonneuse), braze-welded stem.
5. - ROUBY-LOMBARDY: (randonneuse), front derailleur.
7. - On the tandem DERCHE, spring bell.
8. - FOLLIS (race), quick connection of the pump "hooked" into the clip, for all the brand's riders.
9. - HUGONNIER-ROUTENS (tandem), passage of the rear brake cable through a small shaped tube.
10. - CAVE: small nylon sheath for the lower headset cup.
11. - BARRALUMIN: chainguard attachment to frame tube.
12. - FOLLIS: front bag holder attached to the fender and MAFAC brake pivots.
13. - PITARD: card holder covered with rodoid and fixed by elastic bands on the handlebar bag.
14. - ROUBY-LOMBARDY (rand.) : attachment of the rear the fender.
15. - The new SIMPLEX crankset on Lazaridae and Fachleitner machines.
16. - CHAPLAIT: seat post clamping and rear cable stop on dural frame, model B.R.A. (9 kgs 300).
17. - CIM (tandem), cantilever brake under bottom bracket, parallel application.
18. - ROUBY-LOMBARDY (randonneur) assembly of the fender stays with 6 sides, with right and left threads.
19. - VALANCE (tandem): braze welded frame with blossoming

[19490507 Le Cycle Vol 04 No 12 p021 19490601 Le Cycliste 06 1949 p119](#)

Particularités techniques remarquées à CHANTELOUP

1. - HURTU : nouveau réservoir arrondi sur le cyclomoteur.
2. - DAUDON : sac de guidon à fermetures assurées par des élastiques.
3. - HERSE : nouveau repose-main MAFAC sur tandem exposé.

4. - REMY : fixation à coulisse du guidon arrière sur tandem soudo-brasé sur mesure.
5. - HERSE : manette de commande de la dynamo sur modèle randonneur.
6. - CAVE : détail de cadre démontable destiné à l'Amérique.
7. - CAVE : frein à tambour avec refroidissement interne par 3 volets.
8. - BARRALUMIN : petit poste de T.S.F. encastré dans un guidon formant cadre horizontal.
- 9-10-11. - Trois montages sur doubles fourches du nouveau frein FR-EXEL créé par RUDDAN, dont les basculeurs sont fixés entre 2 points : arrière pour cadre d'homme, sur cadre mixte, et à l'avant.
12. - CAVE : nouvelle pédale sans billes, à roulement sur «turbine à huile». Entièrement démontée, on remarque, sur le tube central en partie coupé la rampe hélicoïdale de retour d'huile, et le logement central dégagé.
13. - La même pédale extra légère assemblée.

Technical features noted in CHANTELOUP

1. - HURTU: new round tank on the cyclomoteur.
2. - DAUDON: handlebar bag with elastic bands.
3. - HERSE: new MAFAC hand rest on exposed tandem.
4. - REMY: rear handlebar sliding attachment on custom braze welded tandem.
5. - HERSE: dynamo control lever on randonneur model.
6. - CAVE: detail of a demountable frame intended for America.
7. - CAVE: drum brake with internal cooling by 3 flaps.
8. - BARRALUMIN: small T.S.F. station embedded in a handlebar forming a horizontal frame.
- 9-10-11. - Three double fork mountings of the new FREXEL brake created by RUDDAN, whose arms are fixed between 2 points: rear for men's frames, on mixte frames, and at the front.
12. - CAVE: new ball-less pedal with "oil turbine" bearing. Completely dismantled, the helical oil return ramp and the central housing are partially cut on the central tube.
13. - The same extra light pedal assembled.

LE CYCLE A LA FOIRE DE PARIS

1. BOURNY. - Remorque monoroue suspendue pour cyclo-camping, prévue pour le transport de 2 sacoches jumelées, d'une tente, d'un ou deux duvets.
2. BEBE-VOYAGE. - Porte bébé en tubes, avec siège toile en forme de... couche-culotte
3. BETTON. - Réservoir maison, avec commutateur incorporé, sur cyclomoteur.
4. HERGE. - Belles sacoches avant jumelées, avec logements latéraux pour 2 phares.
5. VILLARET. - Raccords finement découpés.
6. VITEM. - Commande au guidon du changement de vitesses.
7. HERGE. - Remorque extra-légère monoroue avec châssis en tubes jumelés entretoisés de tôle d'acier ajourée.
8. G.L.M. - Cyclomoteur avec cadre d'un dessin nouveau ; noter le tube d'échappement, le carter de chaîne, et le moyeu 3 vitesses VITEM.
9. VITEM. - Ce moyeu 3 vitesses équipait bon nombre de machines, motorisées ou non.
10. ASKLIP. - Serrage pour tige de selle ou guidon, présenté au stand BOURNY.
11. SOUPLESS. - Potence à amortisseur de chocs, avec changement de position instantané, même en marche !
12. STOOPS. - Remorque monoroue SUPER à roue suspendue par un ressort central.
13. BETTON. - Fourche à parallélogramme déformable sur cyclomoteur, avec nouveau frein FREXEL.
- 14-15. MONNOYEUR. - Deux vues de la poignée P. M., en position de freinage, et avec câble détendu pour démontage de la roue.
16. G. R. - Attache gaine, ouvert et replié.

Le Cycle AT THE PARIS FAIR

1. BOURNY. - Single-wheel suspended trailer for cyclo-camping, designed to carry 2 interlinked bags, a tent, one or two sleeping bags.

2. BABY-VOYAGE. - Tubular baby carrier, with canvas seat in the shape of a... diaper
3. BETTON. - "À la maison" tank, with built-in switch, on cyclomoteur.
4. HERGE. - Beautiful twin front bags, with side pockets for 2 headlights.
5. VILLARET. - Finely cut lugs.
6. VITEM. - handlebar shift lever.
7. HERGE. - Single-wheel extra-light trailer with twin-tube frame braced with perforated sheet steel bracing.
8. G.L.M. - cyclomoteur with a new design frame; note the exhaust pipe, chain case, and 3-speed VITEM hub.
9. VITEM. - This 3-speed hub was used in many machines, motorized or not.
10. ASKLIP. - Clamping for seat post or handlebar, presented at the BOURNY stand.
11. SOUPLESS. - Shock absorbing stem, with instantaneous position change, even when driving!
12. STOOPS. - SUPER single wheel trailer with wheel suspended by a central spring.
13. BETTON. - Parallelogram suspension fork on cyclomoteurs, with new FREXEL brake.
- 14-15. MONNOYEUR. - Two views of the P. M. lever, in the braking position, and with a slackened cable for disassembling the wheel.
16. G. R. - Cable clip, open and folded.

[19490528 Le Cycle Vol 04 No 13 p017 19490801 Le Cycliste 08 1949 p157](#)

A la Foire de Bale

1. STELLA. - Tableau de bord groupant phare, antivol, compteur de vitesse, montre, levier du changement de vitesses, et le commutateur bilux.
2. CAIRONI. - Frein DURALCA pour machine de course, réglable de 45 à 71 mm.
3. DURALCA. - Frein de tourisme, réglable de 56 à 84 mm., la caractéristique principale de ces deux freins, outre d'être en métal léger, et d'avoir des leviers fixés par sangle d'acier, est de présenter un très important dégagement latéral.

4-5. SECA. - Deux modèles de timbres, dont un fixation supérieure, portant une plaque destinée à l'inscription de l'identité du cycliste, ainsi qu'un écusson de canton.

6. Raccord adoptable pour câble sous tube.

7-10. TREFILERIES REUNIES S. A. BIENNE, marque T-D : trois profils de garde-boue, et tringle en fil à deux boucles pour double fixation.

11. SECA. - Antivol de sûreté fixé sur le hauban gauche.

12. ALLEGRO. - Cadre du modèle BABY, à double tube.

13. GLOBE. - Selle demi-course à fond souple, couverte de cuir véritable.

14. WEINMANN. - Jante course type SCHERENS, armée de bois.

15. T.D. - Jante ENDRICK en métal léger, pour pneu à talons !

16. DURALCA. - Jante en alliage UNIDAL soudable électriquement, pouvant recevoir pneu à tringle ou à talons indifféremment.

17. WEINMANN. - Beau papillon, rappelant le BELL français.

At the Basel Fair

1. STELLA. - Dashboard grouping headlight, anti-theft, speedometer, watch, gearshift lever, and bi-lateral switch.

2. CAIRONI. - DURALCA brake for racing machine, adjustable from 45 to 71 mm.

3. DURALCA. - Touring brake, adjustable from 56 to 84 mm, the main characteristic of these two brakes, besides being made of light metal, and having levers fixed by steel strap, is to have a very large lateral clearance.

4-5. SECA. - Two models of bells, one of which is attached to the top, bearing a plate to indicate the cyclist's identity, as well as a canton (state) crest.

6. Adoptable connection for cable under tube.

7-10. TREFILERIES REUNIES S. A. BIENNE, brand T-D: three fender profiles, and two loop wire fender stay for double fixing.

11. SECA. - Safety lock fixed on the left seatstay.

12. ALLEGRO. - BABY model frame, double tube.

13. GLOBE. - Half race saddle with soft bottom, covered with real leather.

14. WEINMANN. - SCHERENS type race wheel, wooden reinforced.

15. T.D. - ENDRICK light metal rim, for bead tyre!

16. DURALCA. - Electrically soldered UNIDAL alloy rim, which can be fitted with either a bead or rod tyre.

17. WEINMANN. - Beautiful wingnut, reminiscent of the French BELL.

[19490528 Le Cycle Vol 04 No 13 p023](#)

"LE CYCLE" a expérimenté le moyeu à Broche par D. Rebour

Présenté pour la première fois en public à l'exposition technique de la Poly, sur le plateau de Chanteloup, le moyeu à broche, créé par M. JOFRE a obtenu un grand succès, caractéristique de l'intérêt que porte, au problème du démontage facile de la roue arrière, la foule des vrais usagers et des connaisseurs.

En effet, que ce soit pour le coureur qui doit changer de boyau ou de roue dans le minimum de temps, pour le cyclotouriste ou la personne qui, se rendant à son travail évite de se salir les mains, pour la dame peu experte dans l'art de replacer la chaîne comme il faut sur les molettes de son dérailleur tous les cyclistes ont intérêt à la création d'une roue se démontant facilement, et se remontant sans toucher à la chaîne.

Parmi les solutions viables du démontage rapide, le moyeu à broche est une des plus anciennes, mais disparut à l'apparition du dérailleur ; sous l'impulsion des concours cyclotechniques, et à la demande sans cesse croissante des usagers, le moyeu à broche avec son pignon restent solidaire du cadre, dérivé de celui adopté sur certaines motocyclettes, est de nouveau à l'honneur.

Fini avec lui les doigts dans le cambouis pour une simple réparation ; gain de temps, gain de propreté, centrage immédiat et impeccable de la roue, facilité de blocage de celle-ci sans être astreint à un effort exagéré pour serrer les papillons ; voilà quelques avantages qui ont imposé cette solution.

Il y avait deux points restaient délicats à réaliser d'une façon intéressante : le mode de liaison entre le moyeu et le corps portant la roue libre, et l'alignement impeccable- des trois roulements.

JOFRE, déjà créateur du CENTREX, est un technicien du cycle, et devait résoudre parfaitement le problème ; plusieurs prototypes de son moyeu

équipèrent différentes machines, la sienne d'abord, munie d'un moteur auxiliaire V A P, et le cycle de tourisme du signataire de ces lignes.

COMMENT EST RÉALISÉ LE MOYEU JOFRE

Nous ne parlerons que de la partie technique ; le corps peut, en effet, être réalisé en acier ou en métal léger, les flasques porte-rayons, avoir un diamètre plus ou moins important, les roulements être annulaires ou à cône vissés (ces deux solutions sont adoptées parallèlement par le fabricant), le principe reste le même.

L'entraînement du moyeu se fait par une taille circulaire à dents de loup en forme de crémaillère ; une taille semblable est solidaire du corps porte-roue-libre ; il n'est pas besoin de veiller, lors du remontage, à mettre des crans en face les uns des autres, le positionnement se faisant automatiquement par la pente arrière du profil de taille, l'entraînement se faisant parfaitement par la surface avant de la dent, qui est droite. On évite également des efforts de coincement ou d'arrachement qui peuvent se produire sur des crans droits ayant une « entrée », ceux-ci tendant à éloigner les deux... parties réunies du moyeu, et créant un travail supplémentaire, inutile et dangereux à la broche.

Le centrage parfait des deux parties du moyeu se fait par une petite colerette à l'usinage rigoureux solidaire de porte-roue-libre et qui se loge autour d'un diamètre précis, solidaire du moyeu lui-même.

Ainsi la broche n'a pour tout travail qu'à maintenir l'écart entre les pattes du cadre, et elle n'a nullement besoin d'être fortement bloquée. Enfin elle ne peut tomber, car elle reste solidaire du moyeu grâce à un jonc lui interdisant de quitter son logement, tout en la laissant coulisser pour le vissage.

En vue de la course, on peut prévoir des roues de rechange avec la broche solidaire, évitant tout tâtonnement ou perte de temps au coureur. Le papillon terminant la broche à gauche s'appuie contre une bague de butée posant contre la patte du cadre ; cette bague, lorsque la broche est desserrée, est éloignée du moyeu par un petit ressort noyé, ce qui facilite encore l'opération de remontage.

LE PROBLÈME DU RAYONNAGE

Pour rayonner une roue avec un tel moyeu, il est d'abord indispensable de rendre celui-ci rigide comme si celui-ci n'était démontable.

Pour ce faire il faut retirer la broche de t'axe en soulevant, à l'aide de la pointe d'un canif ou d'une épingle, le bec du petit jonc qui la verrouille dans l'axe.

Enlever la virole-entretoise de centrage et le ressort de rappel de celle-ci qui sont montés sur la broche.

Remonter la broche seule dans t'axe et la visser dans l'autre partie du moyeu en la serrant suffisamment pour maintenir les deux parties du moyeu rigidement assemblées et permettre une manipulation normale pendant l'opération du rayonnage.

On obtient ainsi un moyeu rigide, se rayonnant comme un modèle classique.

MONTAGE ET RÉGLAGE

Pour la pose initiale de la roue et son réglage dans le cadre, il faut opérer comme suit: Le cadre doit présenter au repos un écartement intérieur de la fourche arrière de 120 mm. afin de permettre une compression de 3 à 4 mm. de celle-ci au montage de la roue et dégauchir les pattes s'il y a lieu et les rendre parallèles autant que possible.

Monter la roue dans la fourche en laissant le moyeu toujours à l'état rigide, comme il l'était pendant les rayonnage, et ne le fixer que du côté droit à l'aide de l'écrou borgne.

Voir si la roue tombe bien alignée dans tous les sens à l'intérieur de la fourche tout en étant ainsi fixée. Si elle tire d'un côté ou de l'autre la démonter et dégauchir de nouveau la patte jusqu'à l'obtention d'un centrage correct comme si celle-ci était normalement fixée dans le cadre.

Dévisser la broche d'assemblage et démonter la roue en laissant la partie roue libre sur sa patte correspondante de la fourche.

Retirer de nouveau la broche du moyeu et remonter sur celle-ci la virole-entretoise de centrage et le ressort de rappel puis remonter le tout dans l'axe.

Remonter la roue dans la fourche et serrer normalement la broche.

Sur un cadre à pattes retournées, il est recommandé de placer un CENTREX de chaque côté, afin de localiser parfaitement la position de la virole gauche, et de l'écrou fixe droit.

Le montage du CENTREX est inutile sur des pattes CYCLO.

L'ESSAI

Voilà plus de deux mois que j'utilise un moyeu JOFRE sur mon cycle de tourisme et je ne puis y apporter aucune critique ; après une ou deux petites retouches de ce prototype (augmentation de la profondeur du logement du ressort de la virole gauche, longueur de la broche) ce qui est normal sur un modèle qui vient de voir le jour, on peut être assuré de la parfaite mise au point de ce moyeu. Le rendement, difficilement calculable, me semble excellent, la douceur de roulement étant parfaite, tant en descente qu'à l'arrêt, la roue étant lancée dans le vide.

Quant à la facilité de démontage, nous avons signalé l'étonnement admiratif des spectateurs, pourtant connaisseurs dit ficiles, lors des démonstrations à l'exposition de Chanteloup, pendant la « Poly », et je ne puis que confirmer cette bonne impression par les trop nombreuses crevaisons que je dus subir en début de saison, sur les routes abondamment pourvues de silex pointus !

Voici le moyeu JOFRE démonté, la broche tirée au maximum. La virole de gauche est écartée par son ressort pour faciliter le remontage. On distingue, en bout du filetage, la gorge portant le jonc empêchant la broche de sortir complètement du moyeu. Remarquez les dents de loup en crémaillère et les 2 alésages de centrage.

Coupe du moyeu, monté (partie supérieure) avec des roulements annulaires et (partie inférieure) avec cônes vissés et cuvettes. La noix porte roue-libre est toujours montée en annulaire.

"LE CYCLE" experimented with the spindle hub by D. Rebour

Presented for the first time in public at the Poly's technical exhibition, on the plateau de Chanteloup, the spindle hub, created by Mr. JOFRE, was a great success, characteristic of the interest that the crowd of real users and connoisseurs have in the problem of easy disassembly of the rear wheel.

In fact, whether it is for the rider who has to change the tubulars or the wheel in the shortest possible time, for the cyclotourist or the person

who, on his way to work, avoids getting his hands dirty, for the person who is not very expert in the art of replacing the chain properly on the wheels of his derailleur, all cyclists have an interest in the creation of a wheel that can be easily disassembled and reassembled without touching the chain.

Among the viable solutions for quick disassembly, the spindle hub is one of the oldest, but disappeared with the appearance of the derailleur; under the impulse of the cyclotechnical competitions, and to the ever increasing demand of the users, the spindle hub with its sprocket remain attached to the frame, derived from the one adopted on some small motorcycles, is once again in the spotlight.

No more getting your fingers in the mud for a simple repair; time saving, cleanliness, immediate and impeccable centering of the wheel, ease of wheel locking without having to exert too much effort to tighten the butterflies; these are just some of the advantages that have imposed this solution.

Two points remained difficult to achieve in an interesting way: the connection between the hub and the body carrying the freewheel, and the perfect alignment of the three bearings.

JOFRE, already the creator of the CENTREX, is a cycle technician, and had to solve the problem perfectly; several prototypes of his hub equipped different machines, his own first, with an auxiliary V A P engine, and the touring cycle of the signatory of these lines.

HOW THE JOFRE HUB IS BUILT

We will speak only of the technical part; the body can, in fact, be made of steel or light metal, the radius flanges can be of a more or less large diameter, the bearings can be annular or screwed cone (these two solutions are adopted in parallel by the manufacturer), the principle remains the same.

The hub is driven by a circular wolftooth gear with a toothed rack; a similar size is integral with the wheel carrier body; there is no need to ensure, during reassembly, that the notches face each other, the positioning is done automatically by the rear slope of the cutting profile, the drive is done perfectly by the front surface of the tooth, which is straight. This also avoids the wedging or tearing forces that can occur in

straight notches with an "entry", which tend to push the two parts together away from the hub, creating unnecessary and dangerous additional work on the spindle.

The perfect centering of the two parts of the hub is done by means of a small, rigorously machined collar that is integral with the hub itself and that fits around a precise diameter, integral with the hub itself.

Thus the spindle only has to maintain the distance between the frame dropouts for any work, and it does not need to be strongly blocked. Finally it cannot fall, because it remains attached to the hub thanks to a ring that prevents it from leaving its housing, while letting it slide for screwing.

For the race, spare wheels can be provided with the spindle attached, avoiding any trial and error or loss of time for the racer.

The butterfly ending the spindle on the left side of the frame rests against a stop ring that rests against the frame dropout; this ring, when the spindle is loosened, is moved away from the hub by a small counter-sunk spring, which further facilitates the reassembly operation.

THE PROBLEM OF SPOKING

To spoke a wheel with such a hub, it is first necessary to make it rigid as if it could not be disassembled.

To do this, you have to remove the spindle from the axle by lifting, with the tip of a penknife or a pin, the beak of the small bead that locks it in the axle.

Remove the centering spacer sleeve and the return spring from the spindle.

Reassemble the spindle on its own in the axle and screw it into the other part of the hub, tightening it enough to keep the two parts of the hub rigidly together and allow normal handling during spoking operation.

The result is a rigid hub, spoking like a classic model.

ASSEMBLY AND ADJUSTMENT

For the initial installation of the wheel and its adjustment in the frame, proceed as follows: At rest, the frame must have an inner distance of 120 mm. between the rear fork and the frame to allow a compression of 3 to

4 mm. of the rear fork when the wheel is mounted and to align the drop-outs if necessary and make them as parallel as possible.

Mount the wheel in the fork, leaving the hub always in a rigid state, as it was during spoking, and fix it only on the right side with the cap nut.

See if the wheel falls in line in all directions inside the fork while being fixed in this way. If it pulls to one side or the other, dismantle it and straighten the dropout again until it is correctly centered as if it were normally fixed in the frame.

Unscrew the assembly pin and disassemble the wheel, leaving the free-wheel part on its corresponding fork dropout.

Remove the hub pin again and reassemble the centering spacer sleeve and the return spring on the hub pin and then reassemble the whole assembly in the axle.

Reassemble the wheel in the fork and tighten the spindle normally.

On a frame with inverted dropouts, it is recommended to place a CENTREX on each side, in order to perfectly locate the position of the left ferrule and the right fixed nut.

The CENTREX does not need to be mounted on CYCLO dropouts.

TESTING

I've been using a JOFRE hub on my touring cycle for more than two months now and I can't make any criticism; after one or two small retouches of this prototype (increase of the depth of the spring housing of the left ferrule, length of the spindle) which is normal on a model that has just been released, we can be sure of the perfect development of this hub. The efficiency, which is difficult to calculate, seems to me excellent, the smoothness of the ride being perfect, both in descent and at a standstill, the wheel being thrown in a void.

As for the ease of disassembly, we reported the admiring astonishment of the spectators, however connoisseurs called fictitious, during the demonstrations at the exhibition in Chanteloup, during the "Poly", and I can only confirm this good impression by the too many punctures I had to suffer at the beginning of the season, on roads abundantly provided with sharp flints!

Here is the disassembled JOFRE hub with the spindle pulled to the maximum. The left ferrule is spread out by its spring to facilitate reassembly. At the end of the thread, we can see the groove carrying the bead preventing the spindle from coming out of the hub completely. Note the wolf's teeth in the ratchet and the 2 centring bores.

Section of the hub, mounted (upper part) with ring bearings and (lower part) with screwed cones and cups. The freewheel nut is always mounted in a ring bearing.

[19490528 Le Cycle Vol 04 No 13 p024](#)

Le "STAINGHT"

La firme AMADEI, de Marseille, a créé le « STAINGHT », flasque en dural adaptable à tous types de moyeux.

La raclette CARLTON

Les raclettes anglaises CARLTON présentent ces 2 modèles ultra légers, pour cycles de sport et de course. La souplesse est toujours obtenue par un tube de nylon assurant le contact avec le pneu sans offrir de résistance sensible.

The "STAINGHT"

The AMADEI firm, from Marseille, has created the "STAINGHT", a dural flange adaptable to all types of hubs.

The CARLTON scraper

CARLTON English scrapers present these 2 ultra-light models, for sport and racing cycles. The flexibility is always obtained by a nylon tube ensuring contact with the tire without offering any noticeable resistance.

[19490611 Le Cycle Vol 04 No 14 p017](#)

[De la jante au frein... en passant par le garde chaîne !](#)

Le pare-golf assorti aux garde-boue LE PAON complète la série des beaux accessoires.

LES FREINS

L'articulation des basculeurs, sur les cantilevers LEFOL, se faisait directement sur le métal léger, et il arrivait que le jeu devienne trop important à l'usage.

Tous les basculeurs sont maintenant bagués en bronze, ce qui élimine absolument l'apparition d'un jeu prématuré. Enfin, l'arrêt de gaine arrière est maintenant constitué par une double patte en tôle se fixant sur le boulon de serrage de la tige de selle, pouvant donc s'orienter rigoureusement dans le sens du tirage ; cette patte est découpée d'un seul coup dans de la tôle d'acier, roulée et soudée par points électriques, et dotée d'une vis-barillet de réglage. C'est une solution simple, solide, élégante, et évitant la soudure supplémentaire.. au raccord de selle.

Le frein cantilever a été perfectionné ; en voici la formule définitive ; avec la longue bague en bronze évitant tout jeu anormal.

Profil de la nouvelle jante Lefol en duralinox, montrant le repli du métal sur les bords, le perçage pour rayons, décentré à droite et à gauche, et le fond de jante en caoutchouc, faisant office de repos de tringles pour le pneu.

From the rim to the brake... via the chain guard!

The chainguard matching the LE PAON fenders completes the series of beautiful accessories.

THE BRAKES

On LEFOL cantilevers, the pivot of the arms was made directly on the light metal, and sometimes the play would become too great for use. All arm pivot points are now bronze bushings, which eliminates any premature play. Finally, the rear cable stop now consists of double sheet metal that is fixed to the seat post clamping bolt, and can therefore be rigorously oriented in the direction of the pull; this dropout is cut out of sheet steel, rolled and electrically spot-welded, and fitted with a set

screw. It is a simple, solid, elegant solution, and avoids the need for additional welding at the saddle joint.

The cantilever brake has been perfected; here is the final formula; with the long bronze ring avoiding any abnormal play.

Profile of the new Lefol rim made of duralinox, showing the metal fold on the edges, the spoke hole, off-centre to the right and left, and the rubber rim base, which acts as a bead rest for the tyre.

[19490625 Le Cycle Vol 04 No 15 p005](#)

pas de "Dural" mais 50 heures à 2 pilotes

no "Dural" but 50 hours with 2 pilots

[19490709 Le Cycle Vol 04 No 16 p007](#)

LES MÉCANICIENS DU TOUR DE FRANCE

1. — Les cadres fournis par l'organisation sont équipés des pattes spéciales Simplex, extrêmement rigides et bien usinées.
- 2 — Détail d'une cuvette et de la bague de fourche des jeux de direction « professionnels » Stronglight, utilisés au « Tour »

Les plateaux spéciaux T. A

1. - Modèle cycloportif (vu de côté cadre) à 5 vis
2. - Petit plateau pour chaîne secondaire de tandem.
3. - Modèle de montage à 5 vis.
4. - Couple compétition à 5 vis.
5. - Couple compétition à 3 vis.
6. - Assemblage pour tandem, avec 3 plateaux et pignon de chaîne primaire.

Depuis un an, Georges Navet, un « vieux » cyclo-touriste, a lancé une fabrication de plateaux spéciaux en duralumin et nombreux sont les cou-

reurs et les cyclotouristes qui ont recours à lui pour équiper leurs machines en dentures spéciales.

Entièrement usinés, absolument ronds et centrés, les plateaux T. A. permettent les montages les plus soignés et les plus particuliers.

Précisons que Georges Navet peut exécuter toutes les dentures même très spéciales (comme ce plateau de 72 dents que nous vîmes à son atelier de Meudon) et que de nombreux coureurs du Tour de France utilisent les couples T. A.

THE MECHANICS OF THE TOUR DE FRANCE

1. - The frames supplied by the organisation are equipped with special Simplex dropouts, which are extremely rigid and well machined.

2 - Detail of a cup and the fork ring of the Stronglight "professional" headsets, used on the "Tour".

The special T.A. chainrings.

1. - Cyclo sportive model (seen from the side of the frame) with 5 screws

2. - Small chainring for secondary tandem chain.

3. - Model with 5 screws mounting.

4. - Competition couple with 5 screws.

5. - Competition couple with 3 screws.

6. - Tandem assembly, with 3 chainrings and primary sprocket.

One year ago, Georges Navet, an "old" cyclo-tourist, launched a manufacture of special chainrings made of duralumin and many racers and cyclo-tourists use him to equip their machines with special gears.

Fully machined, absolutely round and centered, T. A. chainrings allow the most careful and special assemblies.

Georges Navet can make all the gears, even very special ones (such as the 72-tooth chainring we saw in his workshop in Meudon) and many Tour de France riders use the T. A. Chainrings T. A.

[19490709 Le Cycle Vol 04 No 16 p010 19490901 Le Cycliste 09 1949 p178](#)

Machines du Tour de France

1. - Le vélo de rechange de Robic présente bien des points spéciaux : manette de dérailleur POULAIN, leviers et repose-mains MAFAC, potence à expandeur invisible, moyeux à grands flasques et à rayonnage direct à l'avant.
2. - Dérailleur CERVINO monté sur la machine de l'Italien Pezzi.
3. - Camellini a adapté des repose-mains MAFAC sur des leviers «ROI DES GRIMPEURS».
4. - Pattes brasées pour tenir la plaque sur la machine de Le Nizerhy.
5. - DESBATS a ajouté à ses poignées LAM des leviers supérieurs ROSSI ; le dérailleur de pédalier est commandé par un «PASSVITESSES».
6. - Les rayons de la roue arrière de L. Magni, côté roue libre, sont protégés par un flasque en tôle d'aluminium bien ajourée.
7. - Potence en acier à raccords invisibles, gaine de frein arrière passant au-dessus du tube horizontal, leviers de repose-mains MAFAC et arrache-clou (monté à l'envers !) sur le vélo de rechange de l'Italien Magni.
8. - L'énorme casque de Robic, qu'il ne devait pas conserver, et son frein d'un modèle peu commercial, mais déjà vu au Salon.
9. - Les cadres italiens présentent tous un arrière très étroit au serrage de selle.
- 10 - 11. - Les raccords italiens de serrage de selle sont bien différents des nôtres.
12. - Un joli raccord avec épanoui du tube horizontal sur le cycle du Belge Demulder.

Tour de France machines

1. - Robic's replacement bicycle has many special features: POULAIN shift lever, MAFAC levers and hand rests, an stem with invisible expander, hubs with large flanges and radial front spoking.
2. - CERVINO derailleur mounted on the Italian Pezzi's machine.
3. - Camellini has adapted MAFAC hand rests on "ROI DES GRIMPEURS" levers.
4. - Brazed tabs to hold the plate on Le Nizerhy's machine.
5. - DESBATS has added ROSSI upper levers to its LAM handles; the bottom bracket derailleur is operated by a "PASSVITESSES".
6. - The spokes of L. Magni's rear wheel, on the freewheel side, are protected by a aluminium sheet flange well drilled.

- 7. - Steel stem with invisible connections, rear brake cable passing over the top tube, MAFAC hand rest levers and nail puller (mounted upside down!) on the Italian Magni's spare bicycle.
- 8. - Robic's huge helmet, which he was not supposed to keep, and his brake of a non-commercial model, but already seen at the Salon.
- 9. - The Italian frames all have a very narrow rear end at the saddle clamp.
- 10 - 11. - The Italian saddle clamp lugs are very different from ours.
- 12. - A nice lug with top tube opening on the Belgian Demulder's cycle.

[19490709 Le Cycle Vol 04 No 16 p017](#)

La commande de dynamos HERGE

Nous avons cité dans notre no 15, au sujet de la Fête du Printemps, à Ermenonville, l'intéressante commande de dynamo créée par HERGE. Une petite clé, placée sous le tube horizontal, près de la direction, commande un câble sous tube relié à la dynamo :

Un simple coup du bout du doigt suffit à enclancher le contact et à tamener la lumière. La mise au point-mort s'effectue aussi facilement en marche. L'ensemble est presque invisible et agit très efficacement.

The HERGE dynamo command

We quoted in our #15, about the Spring Festival in Ermenonville, the interesting dynamo control created by HERGE. A small wrench, placed under the top tube, near the steering, controls a cable running in the tube and connected to the dynamo:

A simple tap of the fingertip is enough to switch on the ignition and dim the light. The switch can be easily turned on and off as well while driving. The whole unit is almost invisible and works very efficiently.

[19490730 Le Cycle Vol 04 No 17 p005](#)

Concurrents et Constructeurs devant les "50 heures"

Competitors and Constructors before the " 50 hours "

[19490730 Le Cycle Vol 04 No 17 p021](#)

NOUVEAUTES... DOCUMENTS...

La résurrection du gonfleur «Course»

Le gonfleur avait fait une timide réapparition l'an dernier, à l'occasion du Tour de France. Le voici sous sa forme et sa marque définitives, tel qu'il est livré par les « Décolletages de Commentry ».

Une nouvelle fabrication de pédales

Les « Décolletages de Commentry » s'inscrivent au titre des fabricants français de pédales. Voici une reproduction de leur modèle « duralumin », qui sera incessamment suivi des modèles « acier nickelé », « piste » et « dame ».

NEW PRODUCTS... DOCUMENTS...

The resurrection of the "Race" inflator

The inflator had made a small reappearance last year during the Tour de France. Here it is in its definitive form and brand, as delivered by the "Décolletages de Commentry".

A new pedal production

The " Décolletages de Commentry " are part of the French pedal manufacturers. Here is a reproduction of their "duralumin" model, which will be followed shortly by the "nickel-plated steel", "piste" and "dame" models.

[19490813 Le Cycle Vol 04 No 18 p005](#)

Commandes et canalisations invisibles

MODE et technique sont d'accord pour simplifier l'allure extérieure de nos machines, en allégeant la ligne du cadre par la dissimulation du plus grand nombre de gaines, câbles, fils électriques, colliers, attaches, etc...

Il y a quelques années, nous n'étions pas si exigeants ; le frein anglais avait ses tringles bien visibles le long des tubes, et celui à commande souple ne cherchait en rien à dissimuler ce long ver de terre, courant sur le tube horizontal ou le col de cygne est fixé par de fragiles colliers ; mais à notre époque de vélos soignés, ces solutions sont devenues inadmissibles ; voyons quelles solutions nous y avons apporté.

LES FREINS

Le frein à commande souple, le plus répandu, présentait sa gaine, rapidement rouillée ou dont la garniture tissée se cassait ou s'effilochait, bien visible le long du cadre, et fixée à celui-ci par diverses attaches qui évoluèrent avec le progrès.

Nous avons eu le collier en tôle avec tête fendue, que l'on repliait à l'autre bout afin d'assurer la fixation ; un coup de pinces coupantes autour de la gaine de frein assurait le serrage et l'immobilisation dudit collier. Celui-ci, peint en noir, voyait sa protection s'écailler, à la suite de ce traitement.

Cette fixation est encore hélas, utilisée, mais l'aluminium a remplacé l'acier, et si la rouille a disparu, une fragilité excessive rend l'efficacité de ces colliers bien illusoire.

Le petit collier en tôle, avec une vis de 4 mm. pour le serrage, est plus solide mais trop compliqué, trop cher, et bien lent de montage.

En Angleterre, il existe des petites sangles en tôle, terminées par un crochet à chaque bout, et fermées par une bride en caoutchouc ; c'est léger, solide, et relativement discret.

Puis vinrent les attaches soudées ; une double patte en tôle était brasée le long du tube, et serrait la gaine.

On arrivait là à un réel progrès, aussi bien dans l'esthétique que dans le montage facile et rapide.

Enfin, les butées de gaine, brasées aux deux extrémités du tube, et laissant le câble à nu sur les parties droites de son chemin apportèrent à ce problème sa meilleure solution, la plus simple, la plus pratique, et la moins coûteuse.

Nous ne parlons évidemment pas des bouts de chatterton, encore chers à certains coureurs, mais inacceptables sur la machine moderne.

Est-ce dire que les chercheurs du « mieux » doivent et durent s'arrêter là ?

Le câble nu a encore ses détracteurs ; il peut rouiller, le départ de la gaine à la butée forme souvent un angle qui ne rend pas le travail de glissement très facile, et enfin, ce câble reste visible

On chercha donc à dissimuler cette commande à l'intérieur du tube.

COMMENT Y ARRIVE-T-ON ? Trois moyens sont actuellement utilisés ; le premier, le plus répandu... et le plus simple, consiste à percer le tube horizontal près de ses extrémités, de braser une butée de gaine légèrement en biais, et de faire simplement passer, entre celles-ci, le câble à l'intérieur du tube.

Evidemment, pour éviter les coudes, il convient de prévoir l'entrée du câble d'un côté du tube, et sa sortie de l'autre côté, soit de gauche à droite à la mode française, soit de dessus à dessous (ou inversement) comme font les Italiens.

On peut faire un petit raccord en biais pour l'entrée et la sortie, et même remplacer à l'un d'eux la simple butée par une vis creuse de réglage pour la tension du câble.

Avec le frein arrière du type cantilever, le câble invisible permet de supprimer la butée généralement brasée au serrage de selle, en faisant déboucher le câble au centre du raccord. entre les haubans, un petit tube cintré formant gouttière.

Malheureusement, cette élégante solution gêne le placement de la tige de selle. Celle-ci doit alors être fendue sur presque toute sa partie cachée, ou percée, mais alors le passage du câble devient bien compliqué.

On pourra pourtant choisir ce montage avec les cadres sur mesure utilisant les tubes retreints, sans réglage pour la hauteur de selle.

Mais le passage du câble dans le tube offre certaines difficultés ; pour mener à bien ce travail, on utilise généralement un fil de fer fin plié en croche -à un bout ; ce fil est introduit dans le tube par l'orifice où doit passer le câble. Par l'autre bout, un fil semblable, également terminé en crochet, est introduit ; les deux crochets doivent se rencontrer et en faisant tourner sur lui-même un des fils, on arrive, assez facilement à assurer une liaison suffisante pour, en tirant d'un côté, entraîner l'autre fil. Il suffit alors de fixer à cette extrémité le bout du câble (on doit parfois, quand les ouvertures sont justes, le souder à l'étain sur le fil) et en tirant de l'autre côté, on passe ainsi le câble à sa place ; malheureusement,

c'est très long, et si c'est acceptable pour une machine chère, c'est impossible pour la série.

On peut donc choisir l'autre solution, qui consiste à faire passer une gaine complète à, l'intérieur du tube, et dans laquelle le passage du câble s'effectue très simplement.

Il faudra évidemment prévoir des ouvertures assez grandes dans le tube, et ces trous ne sont pas renforcés par le brasage de la butée ; enfin, pour les amateurs de légèreté, le poids de la gaine complète subsiste. Plusieurs constructeurs préfèrent alors faire passer à l'intérieur des tubes du cadre un tube d'acier bien plus petit, de deux ou trois millimètres de diamètre intérieur ; ce tube est brasé sur le cadre à ses deux extrémités, lesquelles portent les butées de gaine. Le passage du câble n'offre alors aucune difficulté.

Solution coûteuse à la fabrication, mais combien élégante. et intéressante pour toutes les commandes et canalisations.

LE DERAILLEUR

Ce que nous venons de dire pour les freins s'applique également à la commande du dérailleur. Avec la manette, brasée ou à collier, il n'est pas besoin de prévoir un bout de gaine au départ. Le câble, simple ou double, peut entrer dans le tube et en ressortir, soit sous le pédalier, si la commande est sur le tube diagonal, soit près du serrage de selle si la manette est sur le tube horizontal.

Le câble peut alors, dans ce cas, pénétrer dans le hauban droit pour en sortir près de la patte.

On peut aussi dissimuler le ressort de tension, soit dans la base, soit dans le tube diagonal, en l'arrêtant près de la douille de direction par un crochet brasé intérieur, l'autre extrémité du ressort étant relié au dérailleur par un câble traversant la boîte à billes, la base, et en sortant à une quinzaine de centimètres de la patte.

Sur un tandem, le ressort peut être logé dans le tube reliant les pédaaliers.

L'ECLAIRAGE

Plus que tout, il est intéressant de faire passer les fils d'éclairage dans les tubes ; d'abord pour les dissimuler, ils se fixent difficilement le long du cadre, et toujours sans élégance, et surtout pour les protéger, car ils sont fragiles, s'accrochent facilement sont arrachés ou dénudés.

Mais il nous semble inacceptable qu'un cycliste soit obligé de démonter son roulement de pédalier pour remplacer un fil cassé ou à l'isolant défaillant. Aussi pensons-nous d'abord qu'il faut adopter un fil de qualité supérieure à celle utilisée généralement, avec un isolant épais et pratiquement inusable (le nylon a donné une excellente solution à ce problème) puis à faire passer cette canalisation, ou dans une gaine, ou dans un petit tube d'acier brasé à l'intérieur du cadre.

Même avec le montage par contact à la direction, on peut adapter le passage sous petit tube, car, en cas de remplacement de la canalisation, seule la direction devra être démontée, et c'est déjà beaucoup.

Enfin, la dynamo commandée en marche devient de plus en plus à la mode chez tes cyclotouristes ; si la manette est fixée au serrage de selle, le câble peut simplement longes' une partie du hauban jusqu'à la dynamo. Mais si on veut une commande placée plus près de la main, sur le cadre près de la direction, le câble pourra, sous petit tube, aller jusqu'à la tige de selle, pénétrer dans le hauban sans aucun passage extérieur pour sortir juste à la génératrice électrique, ce qui aura réuni le maximum de discrétion

Grâce aux commandes et canalisations invisibles, le cycle devient de plus en plus élégant, cessant de ressembler à une réunion de pièces détachées, montées à la diable, sans souci d'esthétique et de pratique. Enfin, et ce point est des plus important, puisque la vie de l'usager peut en dépendre, câbles et fils d'éclairage sont ainsi mieux protégés et risquent moins de lâcher quand on compte sur eux.

Invisible controls and channels

FASHION and technique agree to simplify the external look of our machines, lightening the frame line by hiding as many as possible of the housings, cables, electric wires, clamps, fasteners, etc...

A few years ago, we were not so demanding; the English brake had its rods clearly visible along the tubes, and the flex brake did not try in any way to conceal this long worm, running on the top tube where the gooseneck is fixed by fragile clamps; but in our era of neat bicycles, these solutions have become unacceptable; let's see what solutions we have brought to it.

THE BRAKES

The brake with supple operation, the most widespread, had its housing, quickly rusty or with a woven lining that broke or frayed, clearly visible along the frame and attached to it by various fasteners that evolved with progress.

We had the sheet metal collar with a split head, which was folded at the other end in order to secure it; a blow of cutting pliers around the brake cable ensured the clamping and immobilisation of the said collar. The clamp, painted black, saw its protection peeling off after this treatment. Unfortunately, this fixing is still in use, but aluminium has replaced steel, and although the rust has disappeared, excessive fragility makes the effectiveness of these clamps quite illusory.

The small sheet metal clamp, with a 4 mm. screw for tightening, is stronger but too complicated, too expensive, and very slow to assemble. In England, there are small sheet metal straps, terminated by a hook at each end, and closed by a rubber strap; it is light, strong, and relatively discreet.

Then came the brazed attachments; a double sheet metal tab was brazed along the tube, and clamped the cable.

This was a real step forward, both in terms of aesthetics and easy and quick assembly.

Finally, the cable stops, brazed at both ends of the tube, and leaving the cable exposed on the straight parts of its path, provided the simplest, most practical and least expensive solution to this problem.

Of course, we are not talking about the bits of duct tape, still expensive for some riders, but unacceptable on the modern machine.

Does this mean that the search for the "best" should and must stop there?

The bare cable still has its detractors; it can rust, the start of the cable at the stop often forms an angle that does not make the sliding work very easy, and finally, this cable remains visible.

The aim was to conceal this control inside the tube.

HOW DO WE DO THIS? Three means are currently being used; the first, the most common one and the simplest, consists of drilling the top tube near its ends, brazing a slightly slanted cable stop, and simply passing the cable inside the tube between them.

Obviously, to avoid bends, the cable should enter on one side of the tube and exit on the other side, either from left to right in the French style, or from top to bottom (or vice versa) as the Italians do.

A small angled entry and exit connector can be made, and the simple stop can even be replaced at one of them by a hollow adjustment screw for cable tension.

With the cantilever type rear brake, the invisible cable makes it possible to eliminate the stop usually brazed to the saddle clamp, by making a small bent tube forming a channel in the centre of the lug between the seatstays.

Unfortunately, this elegant solution hinders the placement of the seat post. The seat post must then be slit or drilled through almost all of its hidden part, but then the cable passage becomes very complicated.

However, this assembly can be chosen with the custom-made frames using the tapered tubes, without adjustment for the saddle height.

However, the passage of the cable through the tube offers certain difficulties; to carry out this work, a fine wire is generally used, bent into a hook at one end; this wire is inserted into the tube through the hole where the cable is to pass through. At the other end, a similar wire, also with a hooked end, is inserted; the two hooks must meet and by turning one of the wires on itself, it is easy enough to ensure a sufficient connection to pull the other wire by pulling on one side.

It is then sufficient to attach the end of the cable to this end (sometimes, when the openings are right, it is necessary to solder it to the wire with tin) and by pulling on the other side, the cable is passed in its place; unfortunately, this is very long, and although this is acceptable for an expensive machine, it is not possible for the series.

The other solution, which consists of passing a complete cable channel through the inside of the tube, where the cable can be easily passed, is also available.

Of course, it will be necessary to provide fairly large openings in the tube, and these holes are not reinforced by the brazing of the stop; finally, for those who like to keep the weight down, the weight of the complete cable channel remains. Many builders prefer to run a much smaller steel tube, two or three millimetres in diameter, through the inside of

the frame tubes. This tube is brazed to the frame at both ends, which carry the cable stops. This makes it easy to pass the cable through. An expensive solution to manufacture, but a very elegant one. And interesting for all controls and channels.

THE DERAILLEUR

What we have just said about the brakes also applies to the derailleur control. With the lever, brazed or clamped, there is no need to provide a piece of housing at the start. The cable, single or double, can enter and exit the tube, either under the bottom bracket, if the lever is on the down tube, or near the seat clamp if the lever is on the top tube.

In this case, the cable can then enter and exit the right-hand seatstay close to the dropout.

The tension spring can also be concealed, either in the chainstay or in the down tube, by stopping it close to the head tube with an internal brazed hook, the other end of the spring being connected to the derailleur by a cable passing through the bottom bracket, the chainstay, and exiting about 15 centimetres from the dropout.

On a tandem, the spring can be housed in the tube connecting the bottom brackets.

THE LIGHTING

More than anything else, it is worthwhile to run the lighting wires through the tubes; first of all to conceal them, they are difficult to fix along the frame, and always without elegance, and above all to protect them, as they are fragile, easily snagged, torn or stripped.

But it seems unacceptable to us that a cyclist should have to dismantle his bottom bracket to replace a broken wire or defective insulation. So we think that we should first adopt a wire of higher quality than the one generally used, with thick and practically indestructible insulation (nylon has provided an excellent solution to this problem) and then run it through a channel, or through a small steel tube brazed inside the frame.

Even with contact mounting in the head tube, the passage under the small tube can be adapted, because, if the pipe is replaced, only the steering will have to be dismantled, and that's already a lot.

Finally, the dynamo controlled in motion is becoming more and more fashionable among cyclists; if the lever is attached to the saddle clamp,

the cable can simply run along part of the seat stay to the dynamo. But if you want a lever placed closer to the hand, on the frame near the steering, the cable can, under a small tube, go as far as the seat post, enter the seat stay without any external passage and exit just at the electric generator, which will have gathered the maximum discretion.

Thanks to the invisible controls and pipes, the bicycle becomes more and more elegant, ceasing to look like a collection of parts, mounted to the devil, with no concern for aesthetics and practicality. Last but not least, since the life of the user may depend on it, cables and lighting wires are better protected and less likely to fail when you count on them.

[19490813 Le Cycle Vol 04 No 18 p006](#)

Cyclotouristes Anglais en France et matériel insulaire sur routes continentales!

- 1). - A droite, ce curieux arrière, signé HETCKINS complète un cadre chromé, avec décors émail, en tubes Reynolds 531. Le pédalier, à 3 branches rivées est d'un dessin assez lourd. Remarquer le feu rouge, à pile cylindrique.
- 2). - A gauche, une belle fourche à fourreaux cylindrique dont la tête de fourche allongée est bien découpée. L'éclairage est un simple boîtier en métal léger, accroché par une équerre prise sous l'écrou de roue avant. Naturellement, double tringle au garde-boue. Le frein est un LAM dural.
- 3). - Un fort beau moyeu en métal léger, à grands flasques ajourés, portant un pignon fixe de chaque côté. Pas de papillons, mais de simples écrous. Là aussi, doubles tringles de garde-boue.

English cyclotourists in France and island equipment on continental roads!

- 1). - On the right, this curious rear, signed HETCKINS, completes a chrome frame, with enamel decoration, in Reynolds 531 tubes. The crankset, with 3 riveted arms, is of a rather heavy design. Note the red light, with cylindrical battery.

2). - On the left, a beautiful cylindrical fork with a well cut out elongated fork head. The light is a simple light metal box, hooked by a bracket taken under the front wheel nut. Naturally, double stay to the fender. The brake is a dural LAM.

3) - A very nice light metal hub, with large cut-out flanges, carrying a fixed sprocket on each side. No butterflies, but simple nuts. Again, double fender stays.

[19490813 Le Cycle Vol 04 No 18 p011](#)

DOCUMENTS... NOUVEAUTES...

Une nouvelle dynamo « Radios »

Nous avons pu examiner le prototype de la nouvelle RADIOS Z 27.

D'une grande élégance, chromée avec soin, elle présente une caractéristique mécanique intéressante dans son système de verrouillage. Une gâchette horizontale, placée à la partie inférieure, est pous-seée par un ressort, et se loge dans un cran prévu sur l'axe de la patte d'attache. Une simple poussée sur cette ga-chette libère le ressort assurant le contact entre la roue et la molette.

Le fil se fixe par une cosse automatique. Evidemment, la position de l'attache est standard par rapport à la molette.

La vis de fixation est de 7x100.

Nous allons bientôt en faire l'essai par de longs parcours routiers et en donnerons le résultat dans ces colonnes.

Un boîtier WONDER miniature

Nous avons remarqué, chez Herse, ce petit boîtier électrique fabriqué par Wonder, mesurant 60 mm. sur 30, 15 mm. d'épaisseur, et ne pesant, complet, que 60 grammes.

L'ampoule est apparente et sa face supérieure dépasse d'un trou réserve dans le couvercle. La petite pile dure, paraît-il, aussi longtemps que le modèle normal de poche.

Le boîtier, doré ou métallisé couleur, est élégant tout en offrant une solidité très satisfaisante.

Nul doute que ce boîtier ne rencontre un gros succès près des cyclistes et cyclotouristes circulant la nuit, car poids et encombrement ne sont négligeables.

D'ailleurs, d'après le succès de vente déjà enregistré chez le constructeur-artisan de Levallois, on peut dire que l'éclairage à l'arrêt pour cycles a trouvé déjà une solution pratique.

Notons que le prix en est des plus modestes.

Deux autres troussees MAFAC

Afin de donner aux constructeurs une trousse d'outils pratique et ne fer-raillant pas, MAFAC vient de créer cette petite pochette en cuir; fermée par un élastique et un crochet, elle contient une pochette de pièces pour la réparation instantanée des chambres, 3 démonte-pneu et 3 clés doubles ultra légers MAFAC, en acier spécial, donnant 8 diamètres différents d'écrous 6 pans aux cotes standard utilisées sur les cycles, et un 4 pans pour la prise de certaines vis de freins.

Cette pochette se fixe facilement sous la selle, le long des haubans, ceux-ci étant simplement enserrés par l'élastique de fermeture.

Afin d'éviter à certains usagers le transport de la trousse classique en tôle dans une poche ou dans la sacoche, une autre pochette en cuir, de plus grandes dimensions, contient l'outillage complet MAFAC. On fixe cette pochette sous les haubans, contre le garde-boue, afin de ne pas gêner le frein arrière; la fixation se fait également par un élastique et un crochet, comme sur le petit modèle.

La vieille sacoche derrière la selle, dans laquelle se battaient avec bruit 3 démonte-pneu, un 8 trous et un tube crevé de dissolution est maintenant du domaine du passé.

DOCUMENTS... NEW PRODUCTS...

A new dynamo " Radios

We were allowed to examine the prototype of the new RADIOS Z 27. Very elegant, carefully chrome-plated, it has an interesting mechanical feature in its locking system. A horizontal trigger at the bottom of the bracket is held in place by a spring and is located in a notch on the axis of the bracket. A simple push on this trigger releases the spring which ensures contact between the wheel and the knurl.

The wire is fixed by an automatic connector. Obviously, the position of the clamp is standard in relation to the wheel.

The fixing screw is 7x100.

We will soon be testing it by long road trips and will give the result in these pages.

A miniature WONDER box

We have noticed, at Herse, this small electric box made by Wonder, measuring 60 mm. by 30, 15 mm. thick, and weighing, complete, only 60 grams.

The bulb is visible and its upper side protrudes from a reserve hole in the lid. The small battery is said to last as long as the normal pocket model.

The housing, which is gold or coloured metallized, is elegant and yet very solid.

No doubt this device is a big hit with cyclists and cycle tourists riding at night, as it is both light and compact.

Moreover, from the sales success already recorded at the Levallois-based manufacturer-artisan, it can be said that the cycle standstill lighting has already found a practical solution.

It should be noted that the price is very modest.

Two other MAFAC kits

In order to give constructors a practical and non-ironing tool kit, MAFAC has just created this small leather pouch; closed by an elastic band and a hook, it contains a pocket of parts for instant repair of the tubes, 3 tyre changers and 3 ultra-light MAFAC double spanners, made of special steel, giving 8 different diameters of hexagon nuts with the standard dimensions used on the cycles, and a four-sided spanner for the grip of certain brake screws.

This pouch is easily attached under the saddle, along the seatstays, which are simply clamped by the elastic closure.

In order to avoid certain users having to carry the classic sheet metal case in a pocket or in the pannier, another larger leather pocket contains the complete MAFAC tools. This pocket is fixed under the seatstays,

against the fender, so as not to interfere with the rear brake; it is also attached by means of an elastic band and a hook, as on the small model. The old bag behind the saddle, in which 3 tyre levers, an 8-hole and a punctured tube of dissolution fought noisily, is now a thing of the past.

[19490827 Le Cycle Vol 04 No 19 p005](#)

[Aux 24 heures d'Auvergne](#)

Un règlement arbitraire et trop souvent modifié fut la cause d'une participation réduite

[At the 24 hours of the Auvergne](#)

An arbitrary and too often modified regulation was the cause of reduced participation.

[19490827 Le Cycle Vol 04 No 19 p007 19491001 Le Cycliste 10 1949 p197](#)

[Au Concours d'Auvergne](#)

[C.D.F.](#)

1. Le commutateur d'éclairage phare-code était fixé sur la potence D.F.V.
2. Comment était réalisé la détension du frein arrière.
3. Le catadioptré CIPAPHOTE, agréé T.P.C.7, qui équipait également tous les partants.
4. Sous le globe de la SONN-NETT, une attache en fil d'acier supporte l'ampoule de rechange.
5. Une petite manette supplémentaire, fixée sur l'axe de la manette CYCLO, assure la détension du dérailleur.

[HUGONNIER-ROUTENS.](#)

6. Le feu rouge de Routens, fixé «sur le garde-boue», était conforme au règlement.
7. Le phare à double ampoule, assurant l'éclairage code-route.
8. Poignée de frein allégée, dotée d'un robuste écrou remplaçant la soudure classique, mais interdite.

9. La dynamo ultra-légère, venant de Tchécoslovaquie, semble ne se composer que d'une molette. Noter la complication du réseau des canalisations électriques, causée par la bonification accordée au fil de retour.
10. Papillon BELL allégé d'une ailette.
11. Dérailleur de pédalier simple et de poids très réduit.
12. Afin de gagner poids et points de bonification, la manette de détension de chaîne est placée à ras du pédalier.
13. Fixation légère, mais peu commerciale, de la selle. Deux vis séparées assurent le blocage de part et d'autre, afin d'éviter l'écrasement causé par un axe unique.

At the Auvergne Competition C.D.F.

1. The headlight switch was attached to the D.F.V. stem.
2. How the rear brake was released.
3. The CIPAPHOTE reflector, approved T.P.C.7, which also equipped all starters.
4. Under the dome of the SONN-NETT, a steel wire clip supports the spare bulb.
5. An additional small lever, fixed on the axis of the CYCLO lever, ensures that the derailleur is tensioned.

HUGONNIER-ROUTENS.

6. The Routens red light, fixed "on the fender", was in compliance with the regulations.
7. The headlight with double bulb, providing regulations conform lighting.
8. Lightened brake lever, equipped with a robust nut to replace the traditional, but prohibited, welding,.
9. The ultra-light dynamo, from Czechoslovakia, seems to consist only of a wheel. Note the complication of the electrical wiring network, caused by the bonus granted for the return wire.
10. BELL wing nut lightened by a wing.
11. Simple and very lightweight front derailleur.
12. To save weight and bonus points, the chain detensioning lever is placed flush with the bottom bracket.

13. Light but not very commercial attachment of the saddle. Two separate screws ensure that both sides are locked, in order to avoid crushing caused by a single axis.

[19490827 Le Cycle Vol 04 No 19 p011 19491001 Le Cycliste 10 1949 p196](#)

Au Concours d'Auvergne

C.I.M.

La machine engagée par le constructeur IMBERT, qui ne devait pas prendre le départ, présentait des points très intéressants :

1. La potence en acier est en tube de faible diamètre pour garder au pivot de direction en alliage léger une épaisseur suffisante.
2. Ampoule de rechange dans les bouchons de guidon.
3. Démonte-roue libre à manche en métal léger, utilisant l'outil MOYNE.
4. La sonnette COLOMB comporte également le commutateur phare-code.
5. Le feu rouge est protégé d'une façon assez efficace.
6. Le dérailleur CYCLO est doté d'un câble de détension sur un excentrique, assurant à toutes les vitesses une tension égale du ressort.
7. Pour suivre le règlement, il fallait protéger le phare ; voilà à quoi on est arrivé.

PITARD.

8. Protection du feu arrière : la vis d'attache du couvercle est munie d'un papillon. Le fil est évidemment extérieur.
9. Il a fallu modifier cette poignée MAFAC pour fixer le câble par une vis.
10. Dérailleur LE CHAT et sa commande. La tension du câble du CYCLO est commandée par cette manette ; l'autre bout du câble est relié au ressort, comme le montre le croquis inférieur, par un sans-soudure.
11. Le cadre Barralumin était équipé du prototype de roulement de direction à emmanchement extérieur.

At the Auvergne Competition

C.I.M.

The machine engaged by the manufacturer IMBERT, which was not supposed to start, presented some very interesting points:

1. The steel stem is made of small diameter tube to keep the light alloy steering pivot thick enough.
2. Spare bulb in the handlebar caps.
3. Freewheel removing tool with light metal handle, using the MOYNE tool.
4. The COLOMB bell also has the headlight switch.
5. The red light is protected in a fairly effective way.
6. The CYCLO derailleur is equipped with a tension release cable on an eccentric, ensuring that the spring tension is equal at all gears.
7. To follow the regulations, the headlight had to be protected; that's what it came down to.

PITARD.

8. Tail light protection: the cover attachment screw is equipped with a wingnut. The wire is obviously external.
9. This MAFAC lever had to be modified to attach the cable with a screw.
10. LE CHAT derailleur and its lever. The tension of the CYCLO cable is controlled by this lever; the other end of the cable is connected to the spring, as shown in the lower drawing, by a solderless device.
11. The Barralumin frame was equipped with the prototype of an externally fitted headset.

[19490910 Le Cycle Vol 04 No 20 p005](#)

Copie et progrès

[19490910 Le Cycle Vol 04 No 20 p011 19491001 Le Cycliste 10 1949 p209](#)

REMARQUÉ A CLERMONT-FERRAND A LA 3e GRIMPÉE DU PUY DE DOMS

A. FAURE.

Sur la machine de Paul BARBIER, réalisée par lui-même et par A. FAURE, nous avons noté quelques détails très intéressants, montrant un souci du fini rarement égalé :

1. Le feu rouge est serti dans un petit embouti sur le garde-boue MAVIC. Les serre-tringle n'ont pas de rondelle extérieure.
2. La dynamo NOVI est montée de telle façon que le fil n'est jamais visible, passant dans la patte spéciale et le hauban.
3. Ce fil, toujours invisible, va du hauban dans la base en passant par une fraisure de la patte (voir coupe).
4. Aucun écrou qui ne soit borgne, même sur le dérailleur CYCLO. L'axe se règle de l'autre côté, fendu pour le tournevis.
5. Le phare est à rotule du type voiture, avec ressort de rattrapage de jeu.
6. C'est la pointe du hauban droit qui sert de butée de gâine au frein arrière MAFAC
7. Même les manivelles STRONGLIGHT dural ont été bouchées à l'intérieur, évitant de voir le bout des axes de pédales.

BOURDEL.

Des solutions luxueuses sur machines aux prix relativement très bas :

8. Le dérailleur de plateau maison est commandé par un double câble ; il est réglable dans tous les sens.
9. L'anti-vol de pompe, sous la boîte à billes, s'ouvre simplement par la clé à rayons de la trousse MAFAC
10. Deux manettes symétriques, aux câbles sous tube, commandent les deux dérailleurs.

T.A.

11. Sur le tandem de Georges NAVET, fabricant des plateaux T.A., nous avons remarqué cette manette de dérailleur, fixée devant le levier de frein, et équipée de deux embouts de commande.

NOTED AT CLERMONT-FERRAND AT THE 3rd GRIMPEY OF THE PUY DE DOME

A. FAURE.

On Paul BARBIER's machine, made by himself and by A. FAURE, we noted some very interesting details, showing a care for the finish that is rarely equalled:

1. The red light is set in a small stamping on the MAVIC fender. The fender stay clamps do not have an outer washer.
2. The NOVI dynamo is mounted in such a way that the wire is never visible, passing through the special bracket and seatstay.
3. This wire, always invisible, goes from the seatstay in the chainstay passing a cut in the dropout (see cutaway).
4. No nut without cap, even on the CYCLO derailleur. The axis is adjusted on the other side, slotted for the screwdriver.
5. The headlamp is a car type ball on socket with a backlash adjustment spring.
6. It is the tip of the right seatstay that serves as the cable stop for the MAFAC rear brake.
7. Even the STRONGLIGHT dural cranks were closed inside, avoiding to see the end of the pedal axles.

BOURDEL.

Luxury solutions on machines at relatively low prices:

8. The "À la maison" chainring derailleur is operated by a double cable; it is adjustable in all directions.
9. The pump anti-theft device, under the bottom bracket shell, is simply opened by the spoke wrench of the MAFAC kit.
10. Two symmetrical levers, with internal cables, control the two derailleurs.

T.A.

11. On the tandem of Georges NAVET, manufacturer of the T.A. chainrings, we noticed this shift lever, attached in front of the brake lever, and equipped with two control levers.

[19490910 Le Cycle Vol 04 No 20 p016](#)

[Une molette de serrage pour CYCLO](#)

La « Cyclo Gear Company » de Birmingham, vient de lancer sur le marché anglais cette molette pour régler en marche le serrage de la manette des dérailleurs Cyclo; elle est immédiatement adaptable, et remplace la vis d'origine ; naturellement le fini est assuré par un chrome soigné. Nos artisans ont depuis longtemps modifié la vis standard en lui adaptant un petit papillon. Cette dernière solution semble plus esthétique et surtout plus légère et économique que le modèle anglais.

A tightening wheel for CYCLO

The Cyclo Gear Company of Birmingham, has just launched on the English market this knob to adjust the tightening of the Cyclo derailleur lever; it is immediately adaptable, and replaces the original screw; of course the finish is ensured by a meticulous chrome finish.

Our artisans have long since modified the standard screw by adapting a small butterfly to it. This last solution seems more aesthetic and, above all, lighter and more economical than the English model.

[19490924 Le Cycle Vol 04 No 21 p009 19491101 Le Cycliste 11 1949 p240](#)

REMARQUE A LA "POLY" LYONNAISE à l'exposition des constructeurs et sur les machines des concurrents "Randonneurs et Tandems"

1. CHARREL : porte-sacoche à 4 fils sur la machine de Berger (Randonneur).
2. ELVE : poignées tournantes commandant les freins.
3. HERSE : le tandem victorieux était doté d'un 3e frein, à tambour, en raison du tracé difficile de la descente (Tandem).
4. RHONSON : haubans VITUS conifiés en haut (Expos.).
5. FERDINAND : potence maison en acier (Tandems).
6. C. DAUDON : poignée BARRAL inversée sur la machine du concours d'élégance (Expos.).
7. J. FOLLIS : potence AVA sans expendeur visible, sur cycle de piste (Expos.).
8. J. FOLLIS : serrage à main sur potence AVA (Expos.).
9. C.L.C. : fixation «maison» du pare-golf sur le dérailleur de pédalier HURET (Expos.).

10. FERDINAND : haubans cintrés et tube de selle allongé sur modèle dame «Sélection» (Expos.).
11. HERSE : levier commandant les freins sur jantes conjugués (Tandems).
12. C.I.M. : tête de fourche à plaquettes plates (Tandems).
13. ETOILE du SUD-EST : butée de frein arrière en tube chromée (Exposition).
14. FERDINAND : cadre renforcé pour le frein tambour (Tandems).

NOTED AT THE LYONNAISE "POLY" at the manufacturers' exhibition and on the machines of the "Randonneurs et Tandems" competitors

1. CHARREL: 4-wire bag holder on the Berger machine (Randonneur).
2. ELVE: rotating handles operating the brakes.
3. HERSE: the winning tandem was equipped with a third drum brake because of the difficult descent course (Tandem).
4. RHONSON: VITUS seatstays conified at the top (Expos.).
5. FERDINAND: "À la maison" steel stem (Tandems).
6. C. DAUDON: BARRAL handle reversed on the machine of the elegance competition (Expos.).
7. J. FOLLIS : AVA stem without visible expander, on track cycle (Expos.).
8. J. FOLLIS : hand tightening on AVA stem (Expos.).
9. C.L.C. : "À la maison" mounting of the chainguard on the HURET front derailleur (Expos.).
10. FERDINAND: curved seatstays and elongated seat tube on the "Sélection" ladies' model (Expos.).
11. HERSE: twinlever controlling the rim brakes (Tandems).
12. C.I.M.: fork crown with flat plates (Tandems).
13. ETOILE du SUD-EST: rear cable stop in chrome tube (Exposure).
14. FERDINAND: reinforced frame for the drum brake (Tandems).

[19490924 Le Cycle Vol 04 No 21 p018 19491001 Le Cycliste 10 1949 p206](#)

Remarqué à la "Poly" Lyonnaise

1. L. PIAT : porte-bagages arrière léger (Exposition).
2. X... : raccords de direction profondément découpés (Randon.).

3. C.D.F. : porte-sacoche-support de phare (Exposition).
4. FERDINAND : butée de gâine arrière articulée (Exposition).
5. LONGONI : moyeu CAR modifié et patte de cadre faisant support de chaîne (Exposition).
6. CHAPLAIT : pédales PIEL utilisées par le «patron» (Randonneurs).
7. LIBERIA : dérailleur de pédalier «maison» (Exposition).
8. HUGONNIER-ROUTENS : fourreaux de fourche cylindriques et porte-sacoche formant support de dynamo ; le phare est incorporé à celle-ci (Randonneurs).
9. C.I.M. : cadre en métal léger à tubes ovalisés en bas, et pédales ISO (Exposition).
10. C.D.F. : feu rouge fixé entre haubans, et fil dans le tube (Exposition).
11. F. FOLLIS : levier de frein «maison» (Exposition).

Noticed at the "Poly" Lyonnaise

1. L. PIAT: light rear luggage rack (Exhibition).
2. X... Deeply cut steering lugs (Randon.).
3. C.D.F. : headlight bracket-bag holder (Exhibition).
4. FERDINAND: articulated rear cable stop (Exhibition).
5. LONGONI: modified CAR hub and frame dropout with chain support (Exhibition).
6. CHAPLAIT: PIEL pedals used by the " patron " (Randonneurs).
7. LIBERIA: À la maison front derailleur (Exhibition).
8. HUGONNIER-ROUTENS: cylindrical fork blades and bag holder forming a dynamo bracket; the headlight is incorporated into it (Randonneurs).
9. C.I.M.: light metal frame with tubes ovalized at the ends, and ISO pedals (Exhibition).
10. C.D.F.: red light fixed between seatstays, and cable in the tube (Exhibition).
11. F. FOLLIS: "À la maison" brake lever (Exhibition).

[19490924 Le Cycle Vol 04 No 21 p022](#)

Au CRITÉRIUM des AS

Peu de nouveautés techniques adoptées par les concurrents du Critérium des As. Pourtant, quelques solutions nées du cyclotourisme prennent de plus en plus de place pour la construction des machines pour coureurs.

Voici, en haut, le cycle de Masson, doté de freins cantilever LEFOL ; en bas, le cadre du vainqueur, Bobet, était monté avec la série spéciale à tube de selle retreint de VITUS.

Trois concurrents, Diot, Rey et Bruneel, avaient adopté la manette du guidon PASSVITESSES.

En plus des 2 premiers, Bobet et Coppi, 7 autres coureurs avaient fait exécuter leurs plateaux en métal léger par le spécialiste T.A.

At the AS CRITERIUM

Few technical innovations adopted by the competitors of the Critérium des As. However, a few solutions born of cycle tourism are taking up more and more space in the construction of machines for racers.

Here, at the top, is Masson's bicycle, equipped with LEFOL cantilever brakes; at the bottom, the frame of the winner, Bobet, was built with the special series tubes of VITUS with a narrowed seat tube.

Three competitors, Diot, Rey and Bruneel, had adopted the PASSVITESSES handlebar lever.

In addition to the 2 first ones, Bobet and Coppi, 7 other racers had their light metal chainrings made by the specialist T.A.

[19491001 Le Cycliste 10 1949 p000](#)

MAFAC advertisement

[19491008 Le Cycle Vol 04 No 22 p011](#)

LE CYCLE A LA FOIRE DE SAINT-ETIENNE

Le patin MECANICO

Le patin MECANICO, tubulaire, est aisément démontable et remplaçable par le cycliste, grâce au dispositif ci-dessus.

La caractéristique essentielle du nouveau dérailleur CYCLO (qui n'a pas encore fait son entrée dans le domaine commercial) est de comporter un seul câble de commande. On remarquera l'axe oblique sur lequel coulisse le bras tendeur.

L'Antivol CERCLOS

Avec ses trois combinaisons, l'anti-vol CERCLOS, extrêmement léger, est pratiquement inviolable. Il se place facilement dans la poche, car il est extra-plat.

THE BICYCLE AT THE FAIR OF ST. ETIENNE

The MECANICO shoe

The MECANICO pad, tubular, is easily removable and replaceable by the cyclist, thanks to the above device.

The essential feature of the new CYCLO derailleur (which has not yet entered the commercial field) is that it has a single control cable. Of note is the obligatory axis on which the tensioning arm slides.

The CERCLOS anti-theft device

With its three combinations, the CERCLOS anti-theft device is extremely light and practically tamper-proof. It can easily be placed in the pocket because it is extra-flat.

[19491008 Le Cycle Vol 04 No 22 p012](#)

LE CYCLE A LA FOIRE DE SAINT-ETIENNE

Voyez vous-mêmes les particularités du vélo « Le Suspendu », de M. Leblanc, de Riorges, banlieue de Roanne.

L'écrou – papillon RENE BERNARD est constitué par une carcasse métallique enrobée de caoutchouc. Plus de meurtrissures des mains, serrage d'autant plus efficace que la force du cycliste peut se développer aisément, desserrage exempt de difficulté.

THE BICYCLE AT THE FAIR OF ST. ETIENNE

See for yourself the particularities of the "Le Suspendu" bicycle, by M. Leblanc, from Riorges, a suburb of Roanne.

The RENE BERNARD butterfly nut consists of a metal body covered with rubber. No more bruising of the hands, tightening is all the more effective as the cyclist's strength can develop easily, loosening is no problem.

[19491008 Le Cycle Vol 04 No 22 p021 19491201 Le Cycliste 12 1949 p290](#)

AU CONCOURS LÉPINE Bonnes et mauvaises inventions

1. - Le CIRO, «semi propulseur à 9 vitesses» constitué par un lourd volant horizontal.
2. - Passage de la chaîne dans les tubes de base, signé RAPEIN.
3. - MASSON : Tige de selle réglable en marche, par manette au guidon.
4. - HERGE : La dynamo, commandée en marche par un petit levier placé près de la direction, a une molette en caoutchouc placée sur le pneu (Médaille d'argent).
5. - SARACCHI : Commande au guidon de la dynamo.
6. - CONOR : Appareil «LE PRATIQUE», pour manchonner les chambres.
7. - A. SOUYRI et L. JOUSSE : Boîte de vitesses à 3 rapports dans le pédalier, et commandée par câble.
8. - FOSSIER : Flasques de diamètres différents sur moyeu arrière.
9. - RAPEIN : Clavette encastrée invisible.
10. - Porte-patin à griffes CODE.
11. - DELAAGE : Attache de remorque monoroue.
12. - DUFOUR : «emmagasineur d'énergie» armé par rétropédalage pendant les descentes !
13. - L'équilibreur NIVELLO maintient le cale-pied horizontal !
14. - Prototype de la nouvelle cage de pédale PIEL, aperçue au Stand HERGE.

AT THE LEPINE COMPETITION Good and bad inventions

1. - The CIRO, "9-speed semi-propeller" consisting of a heavy horizontal flywheel.
2. - Passage of the chain through the base tubes, signed RAPEIN.
3. - MASSON: Seat post adjustable during riding, by handlebar lever.
4. - HERGE: The dynamo, controlled while driving by a small lever placed near the steering, has a rubber wheel positioned on the tire (Silver Medal).
5. - SARACCHI: Control on the handlebars of the dynamo.
6. - CONOR: "THE PRACTICAL" device, to handle the tubes.
7. - A. SOUYRI and L. JOUSSE: 3-speed gearbox in the bottom bracket, and controlled by cable.
8. - FOSSIER: Flanges of different diameters on rear hub.
9. - RAPEIN: Invisible recessed cotter pin.
10. - Pad holder with CODE claws.
11. - DELAAGE: Single wheel trailer coupling.
12. - DUFOUR: "energy storage system" loaded by back pedalling during the descents!
13. - The NIVELLO balancer keeps the toe clip horizontal!
14. - Prototype of the new PIEL pedal cage, seen at the HERGE Stand.

[19491027 Le Cycle Vol 04 No 24 p004](#)

Mafac advertisement

[19491027 Le Cycle Vol 04 No 24 p006](#)

Jantes Record Granitées advertisement

[19491027 Le Cycle Vol 04 No 24 p043](#)

[Voici les trois dernières créations de SIMPLEX :](#)

Vue du mécanisme de la poignée tournante « Le Simplex ». Celui-se monte à l'intérieur du cintre, et est arrêté sur lui par la petite vis à tête

fraisée ; le tube portant l'ouverture carrée est placée sur le guidon, et relié au mécanisme par la vis en bout. Une poignée en caoutchouc recouvre le tout. On voit la glissière tirant de façon rectiligne sur le câble, et la vis hélicoïdale assurant ce mouvement.

Cette poignée se fait pour cintres en acier et en dural. Un dérailleur de plateau dont la fourchette forme également carter. Cette fourchette peut, d'ailleurs, s'adapter sur tous les dérailleurs avant Simplex, compétition et randonneur.

Un blocage automatique de roue pour la course ; ce système peut se monter sur tous les moyeux à axes creux. Une came assure un serrage très énergique.

Here are the last three SIMPLEX creations:

View of the turning handle mechanism "Le Simplex". It is mounted inside the handlebar, and is fixed on it by the small countersunk screw; the tube with the square opening is placed on the handlebar, and connected to the mechanism by the screw at the end. A rubber grip covers the whole thing. One sees the slide pulling straight on the cable, and the helical screw ensuring this movement. This handle is made for steel and dural handlebars.

A front derailleur whose cage also forms a chainguard. This cage can, moreover, be adapted on all Simplex, competition and randonneur front derailleurs.

An automatic wheel quick release for racing; this system can be mounted on all hollow axle hubs. A cam ensures a very energetic clamping.

[19491027 Le Cycle Vol 04 No 24 p045](#)

Les 4 nouveautés présentées par HURET :

LA MANETTE DOUBLE permet de commander le dérailleur arrière sur le grand levier, et celui de pédalier sur le petit. La voici assemblée et démontée.

A noter que la pièce à braser est standard ; une allonge vissée à force donne la possibilité de superposer les deux commandes.

Un papillon sert d'écrou, et permet le durcissement en marche.

LE DÉRAILLEUR DE PÉDALIER commandé par câble fonctionne toujours par une rampe hélicoïdale.

LÉ NOUVEAU COUPLE DE PÉDALIER pour compétition, grand plateau en acier de 52 dents, petit plateau de 48 dents en métal léger. Le mode de fabrication et d'assemblage de ces 2 couronnes assure une concentricité parfaite, sans aucun saut.

LE DERAILLEUR ARRIÈRE convient aussi bien pour la compétition que pour le tourisme, puisqu'il permet 8 dents d'écart à l'arrière, et 14 à l'avant !

The 4 new products presented by HURET :

the double lever allows you to control the rear derailleur on the large lever and the front derailleur on the small one. Here it is assembled and disassembled.

Please note that the brazed piece is standard; a power screwed extension gives the possibility to superimpose the two levers.

A butterfly is used as a nut, and allows the tightening during operation. THE cable-controlled FRONT DERAILleur always works by means of a helical ramp.

THE NEW COMPETITION CHAINRING PAIR, large steel chainring with 52 teeth, small light metal chainring with 48 teeth. The manufacturing and assembly method of these 2 rings ensures perfect concentricity, without any jumping.

THE REAR DERAILLEUR is suitable for both competition and touring, as it allows 8 teeth spacing at the rear, and 14 at the front!

[19491027 Le Cycle Vol 04 No 24 p047](#)

Voici le mécanisme du nouveau CAMPAGNOLO permettant le pédalage en avant pour changer de vitesses. Une seule manette permet de débloquent la roue, et de faire dérailler la chaîne.

Here is the mechanism of the new CAMPAGNOLO allowing forward pedaling to change gears. A single lever releases the wheel and shifts the chain.

EXCELTOO ne s'endort pas !

Nous avons dernièrement visité les nouvelles usines de la rue Bernard-Palissy, à Saint-Etienne, d'où sortent les moyeux EXCELTOO - lesquels furent, rappelons-le, il y a près de 20 ans, les pionniers du métal léger, en la spécialité...

Quelle sensible différence avec les installations anciennes, pourtant satisfaisantes à bien des égards ! A locaux modernes, correspondent équipement et matériel non moins modernes... Un bureau d'études « coiffe » efficacement le tout et l'on s'explique aisément, dès lors, pourquoi EXCELTOO a conservé la grande cote, et comment la production est susceptible d'atteindre chiffre mensuel étonnant de 25 000 paires ; chiffre qui n'aurait rien de surprenant, Précisons,- le s'il s'agissait d'articles ordinaires, mais qui prend toute sa signification pour qui sait qu'il s'agit de moyeux de grand luxe.

Les vedettes de la maison sont, cette année, les modèles « Super-Compétition » et « Compétition » qui se présentent sous la même forme mais sont montés, les uns, sur roulements annulaires, les autres avec cônes et cuvettes. On ne saurait assurément faire mieux dans le domaine de la présentation, dans ceux de la légèreté, de la douceur. de la précision. C'est qu'avant de passer à l'exécution on a commencé par accorder aux approvisionnements une importance toute particulière. S'il s'agit du corps ou des ailettes, on a exclusivement fait appel au duralumin forgé et traité ; s'il s'agit, enfin, des roulements annulaires, sachez qu'il est alors question des S.K.F. ou M.A.B.

Ainsi, les mauvaises surprises s'avèrent impossibles !

De même, dans une fabrication annexe, celle de l'écrou-papillon, EXCELTOO apporte la même conscience à l'obtention d'un résultat parfait : utilisation du duralumin traité et forgé ; légèreté non acquise au détriment de la résistance.

Et, pour en revenir aux moyeux, nous vous conseillons de faire connaissance avec ces véritables petits bijoux que sont les modèles « Enfant »,

qui sortent à la cadence mensuelle de 50.000 exemplaires. Jamais, sans doute, on n'avait fait si bien dans ce domaine.

Mais M. J. Courson, l'animateur d' EXCELTOO ne semble pas vouloir s'endormir sur ses lauriers ! Son plan d'améliorations est en cours d'exécution. Il a déjà virtuellement obtenu l'autonomie de la production ; il a monté une installation de polissage et chromage ultra-moderne ; il a aménagé des salles de contrôle éclairées au néon afin que le moindre défaut puisse être décelé ; il a procédé, également, à tous aménagements d'hygiène grâce auxquels son personnel travaille dans les conditions les plus satisfaisantes... Enfin, il veut s'affranchir de cette nouvelle dépendance qu'est celle des coupures de courant, si préjudiciables à la bonne exploitation d'une affaire et à la régularité de livraisons souvent attendue avec impatience : dans quelque temps, un groupe électrogène permettra à EXCELTOO de « tourner » en toutes circonstances.

Ainsi, tout est fait ou prévu pour la plus grande satisfaction du client : il n'est pas d'exemple que la méthode ait donné de mauvais résultats !

Le nouveau moyeu EXCELTOO à roulements annulaires est d'une présentation impeccable. Le corps et les grands flasques ajourés sont d'une seule pièce, en métal léger.

EXCELTOO doesn't fall asleep!

We recently visited the new factories in rue Bernard-Palissy, in Saint-Etienne, where the EXCELTOO hubs come from - which were, let's remember, almost 20 years ago, the pioneers of light metal, in the speciality... What a significant difference with the old facilities, which are nevertheless satisfactory in many respects! Modern premises are equipped with no less modern equipment and materials... An engineering and design department efficiently "caps" the whole thing and it is easy to explain, therefore, why EXCELTOO has kept the high quotation, and how the production is likely to reach an astonishing monthly figure of 25,000 pairs; a figure which would not be surprising, let's specify, if they were ordinary items, but which takes all its meaning for those who know that these are hubs of great luxury.

The stars of the house this year are the "Super-Competition" and "Competition" models, which have the same shape but are mounted on ring bearings and others with cups and cones. One could certainly not do

better in the field of design, in those of lightness, smoothness and precision. Before moving on to execution, particular importance was attached to supplies. If it is a question of the body or the flanges, one exclusively called upon forged and treated duralumin; if it is a question, finally, of the annular bearings, know that it is then a question of S.K.F. or M.A.B.

Thus, unpleasant surprises are impossible!

In the same way, in a secondary manufacturing process, that of the butterfly nut, EXCELTOO brings the same awareness to obtain a perfect result: use of treated and forged duralumin; lightness not acquired to the expense of strength.

And, to come back to hubs, we advise you to get acquainted with these real little jewels that are the "Child" models, which come out at a monthly rate of 50,000 units. Never, no doubt, had we ever done so well in this field.

But Mr. J. Courson, the presenter of EXCELTOO does not seem to want to rest on his laurels! His improvement plan is being implemented. He has already virtually obtained autonomy in production; he has installed an ultra-modern polishing and chrome-plating plant; he has set up neon-lit control rooms so that the slightest defect can be detected; he has also made all the hygiene improvements that allow his staff to work in the most satisfactory conditions... Finally, it wants to free itself from the new dependency of power cuts, which are so detrimental to the smooth running of a business and the regularity of deliveries often eagerly awaited: in a little while, a generator will allow EXCELTOO to "run" in all circumstances.

Thus, everything is done or planned for the greatest satisfaction of the customer: there is no example that the method has given bad results! The new EXCELTOO hub with ring bearings is impeccably presented. The body and the large cut out flanges are made of one piece of light metal.

[19491027 Le Cycle Vol 04 No 24 p057](#)

NOUVEAUTES, CHEZ « CYCLO » EN ANGLETERRE

Voici, à droite, le « Cyclo » anglais complété par un moyeu à changement de vitesses, à deux ou trois rapports. On dispose ainsi d'une gamme de 6 ou 9 vitesses.

Cette combinaison peut être intéressante, à condition que le rendement mécanique du moyeu reste satisfaisant, car alors le travail de la chaîne reste très simplifié, l'alignement restant relativement correct sur les 3 pignons.

« Cyclo » a également créé une poignée tournante (au centre) pour commander le dérailleur, le cable sans fin s'enroulant sur une large poulie. Enfin (à gauche), sous le nom de « BENELUX » cette firme vient de sortir un tout nouveau dérailleur arrière à 5 vitesses ; le bras principal est fixe ; son inclinaison est réglée par la longueur de la chaîne et le diamètre des pignons et bloquée. La tension et le rattrapage de diamètre des couronnes sont assurés par un basculeur à 2 molettes, articulé en son milieu sur l'axe central ; celui-ci coulisse, poussé par un ressort recouvert d'une gaine métallique genre « sécateur » et est tiré par un cable central et une chaînette. La tension du ressort, accroché à une bague molettée, se règle par celle-ci. L'allure extérieure rappelle beaucoup le Simplex course, mais le fonctionnement est très différent. Enfin, « BENELUX » a adopté, comme manette de commande, le PASSVITESSES de Jacques Souhart, en bout de guidon.

NEW AT " CYCLO " IN ENGLAND

On the right is the English "Cyclo" with a two or three-speed gear hub. This gives you a range of 6 or 9 speeds.

This combination can be interesting, provided that the mechanical efficiency of the hub remains satisfactory, because then the work of the chain remains very simplified, the alignment remaining relatively correct on the 3 sprockets.

"Cyclo" has also created a twist grip (in the centre) to operate the derailleur, with the endless cable winding around a wide pulley.

Finally (left), under the name of " BENELUX " this company has just released a brand new 5-speed rear derailleur; the main arm is fixed; its inclination is adjusted by the length of the chain and the diameter of the sprockets and blocked. The tension and the diameter adjustment of the sprockets are ensured by a tilting device with 2 pulleys, articulated in its

middle on the central axis; this one slides, pushed by a spring covered with a metal sheath like "secateurs" and is pulled by a central cable and a chain. The tension of the spring, attached to a knurled ring, can be adjusted by the latter. The external appearance is reminiscent of the Simplex course, but the operation is very different.

Finally, " BENELUX " has adopted Jacques Souhart's PASSVITESSES as its control lever, at the end of the handlebars.

[19491105 Le Cycle Vol 04 No 25 p009 19491201 Le Cycliste 12 1949 p275](#)

Particularités chez les Constructeurs du Salon

1. - OLYMPIA : Porte-bagages en tube émaillé avec double phare.
2. - RENE BERNARD : Butée de chaîne démontable par serre-tringle sur la base.
3. - COLOMB : Dérailleur «Le Simplex» travaillant sur triple plateau commandé par câble et Passvitesse.
4. - HELYETT : Porte-pompe original en tôle pliée.
5. - MERVIL : Commercialisation définitive de la boîte B. U. E. C. dans le pédalier.
6. - RADAR : Support de sacoche croisillonné.
7. - HIRONDELLE : Frein avant derrière les fourreaux et robuste tête de fourche sur le modèle «Course» allégé.
8. - MAGNAT-DEBON : Commande du dérailleur par poignée tournante Simplex.
9. - ELVISH : Carter guilloché à la marque.
10. - GNOME ET RHONE : Raccord acier de la triple fourche sur cadre mixte.
11. - PARETTE : Réglage du câble de dérailleur sur la base.
12. - CAMILLE DAUDON : Dérailleur «maison» commandé par câble
13. - MOTOBECANE (et MOTOCONFORT) : Porte-sacoche en tôle emboutie formant butée de gaine.
14. - PEUGEOT : Raccord de direction extra-fin et butée de gaine en fer plat.

15. - HERSE : Au stand Vitus, très beau cadre brasé avec pédalier «maison» par roulements annulaires S. K. F. Notez les deux flasques internes isolant les roulements de l'intérieur des tubes.
16. - NARCISSE : Fixation des tringles de garde-boue par chape creuse et écrou cône.
17. - AUTOMOTO : Butée de chaîne sur base par tresse tendue sur deux supports en fil d'acier.

Particularities at the Constructeurs at Salon

1. - OLYMPIA: Enamelled tubular luggage rack with double headlight.
2. - RENE BERNARD: Chain stop removable by fender eyebolt on the chainstay.
3. - COLOMB: "Le Simplex" derailleur working on a triple chainring controlled by cable and Passvitesse.
4. - HELYETT: Original pump holder in folded sheet metal.
5. - MERVIL : Definitive release of the B. U. E. C. box in the bottom bracket.
6. - RADAR: Crossed bag holder.
7. - HIRONDELLE: Front brake behind the blades and robust fork crown on the lightened "Course" model.
8. - MAGNAT-DEBON: Derailleur control by Simplex rotating handle.
9. - ELVISH: Chainguard with the brand.
10. - GNOME AND RHONE: Steel lug of the triple rear fork on a mixte frame.
11. - PARETTE: Adjustment of the derailleur cable on the chainstay.
12. - CAMILLE DAUDON: Cable-controlled "À la maison" derailleur
13. - MOTOBECANE (and MOTOCONFORT): Deep-drawn sheet metal bag holder forming a cable stop.
14. - PEUGEOT: Extra-fine steering lug and flat iron cable stop.
15. - HERSE: At the Vitus stand, very nice brazed frame with "À la maison" crankset by S. K. F. annular bearings. Note the two internal flanges isolating the bearings from the inside of the tubes.
16. - NARCISSE: Fixing of the fender stays by means of a hollow yoke and conical nut.
17. - AUTOMOTO: Chain stop on chainstay by braid stretched on two steel wire supports.

Particularités chez les Constructeurs du Salon

1. - LUTETIA : Cadre enfant mixte ; le tube de selle peut être coupé à la demande par l'agent suivant la taille de l'enfant.
2. - ORIGAN : Double support de phare Luxor.
3. - FAVOR : Fourche à parallélogramme déformable et ressort sous tube télescopique sur le cyclomoteur.
4. - CAMILLE FOUCAUX : Potence Philippe sans expendeur et serrage Askip.
5. - MONET-GOYON : Découpe originale du raccord de direction.
6. - ALCYON : Porte-bagages avant Pistora supportant le phare.
7. - ROCHET : Le phare est supporté par deux tringles retenant le dépassant du garde-boue.
8. - GENTIL : Les modèles «luxé» ont la tête de fourche recouverte d'une gaine chromée.
- 9.- RUCHE : Nouveau serrage rapide «Le Simplex» sur le modèle «course».
10. - ESPER-DIXI : Réunion originale de la triple fourche sur le tube de selle.
11. - CENTRAL : Petite sacoche métallique sur porte-bagages en tôle emboutie.
12. - JEAN THOMANN : Carter Lefol coupé pour permettre le dérailleur de pédalier.
13. - TERROT : Tête de fourche ajourée à l'initiale de la marque.
14. - DILECTA : Dérailleur de pédalier maison à commande par câble.
15. - CHAPLAIT : Butée de gaine arrière sur cadre tandem en Vitus soudo-brasé.
16. - MAURY : Raccord de direction et tête de fourche à fourreaux cylindriques sur le modèle Tour de France.
17. - CH. GARIN : Robuste fixation inférieure du porte-bagages sur le type «porteur».

Particularities at the Constructeurs at Salon

1. - LUTETIA: Mixte child frame; the seat tube can be cut on request by the agent according to the size of the child.
2. - ORIGAN: Double Luxor headlight support.
3. - FAVOR: Fork with flexible parallelogram and telescopic tube spring on the cyclomoteur.
4. - FOUCAUX CAMILLE: Philippe stem without expander and Asklip tightening.
5. - MONET-GOYON: Original cut-out of the steering lug.
6. - ALCYON: Front luggage rack Pistora supporting the headlight.
7. - ROCHET: The headlight is supported by two rails that hold the protruding part of the fender.
8. - GENTIL : The "luxury" models have the fork crown covered with a chrome plated cover.
9. - RUCHE: New "Le Simplex" quick release on the " race " model.
10. - ESPER-DIXI: Unique meeting of the triple rear fork on the seat tube.
11. - CENTRAL: Small metal bag made of pressed sheet metal on luggage rack.
12. - JEAN THOMANN: Lefol chainguard cut to enable the front derailleur.
13. - TERROT: fork crown has cut out the initial of the brand.
14. - DILECTA: "À la maison" cable operated front derailleur.
15. - CHAPLAIT: Rear cable stop on tandem frame in brazed-welded Vitus.
16. - MAURY: Steering lug and fork crown with round fork blades on the Tour de France model.
17. - CH. GARIN: Robust lower fixing of the luggage rack on the "porteur " type.

[19491105 Le Cycle Vol 04 No 25 p013 19491201 Le Cycliste 12 1949 p276](#)

Particularités chez les Constructeurs au Salon

1. - CAPTIVANTE : Porte-bagages avant supportant deux petits phares.
2. - L. PITARD : Intéressante réalisation de porte-sacoques arrière instantanément amovible.

3. - ALEX SINGER : Tige de selle par serrage invisible «maison» et câble de frein à effet multiplié.
4. - DILECTA : Raccord soudo-brasé avec bourrelet extérieur et marque en relief.
5. - HURTU : Câble dans le cintre et potence double sur le cyclomoteur.
6. - M.T.G. : Fixation du garde-boue arrière par gros serre-tringle.
7. - O.F.A.A. : Détail de la suspension avant.
8. - DELANGLE : Triple guidage des câbles au serrage de selle avant.
9. - RADIOR : Molette de grande dimension pour le câble de frein arrière.
10. - DE DION-BOUTTON. - J.-B. LOUVET : Le double câble du Cyclo travaille dans une gaine unique passant à l'intérieur de la triangulation du tandem.
11. - TALBOT : Butée de gaine en tôle ajourée.
12. - C.D.F. : Le dérailleur avant Le Simplex travaille sur un support brasé.
13. - RAVAT : Carter sur tandem.
14. - ARLIGUIE : Les deux haubans se réunissent au-dessus du raccord de serrage de selle.
15. - RIVA-MILAN : Commutateur d'éclairage et entrée des gaines de commande à l'intérieur du gros tube en double col de cygne.

Particularities at the Constructeurs at Salon

1. - CAPTIVANT: Front luggage rack supporting two small headlights.
2. - L. PITARD: Interesting realization of instantly removable rear bag holders.
3. - ALEX SINGER: Seat post by invisible "À la maison" tightening and brake cable with multiplied effect.
4. - DILECTA : Braze welded joint with external flange and raised embossing.
5. - HURTU: Cable in the handlebars and double stem on the cyclomoteur.
6. - M.T.G.: Fixing the rear fender with a large eyebolt.
7. - O.F.A.A.: Detail of the front suspension.
8. - DELANGLE: Triple cable guidance at the front saddle clamp.
9. - RADIOR: Large wheel for the rear brake cable.

10. - DE DION-BOUTON. - J.-B. LOUVET: The double cable of the Cyclo works in a single housing passing inside the triangulation of the tandem.
11. - TALBOT: Cable stop made of drilled sheet metal.
12. - C.D.F.: The front derailleur Le Simplex works on a brazed bracket.
13. - RAVAT: Chainguard on tandem.
14. - ARLIGUIE: The two seatstays meet above the saddle clamp lug.
15. - RIVA-MILAN: Lighting switch and cable entry inside the large double gooseneck tube.

[19491105 Le Cycle Vol 04 No 25 p015 19491201 Le Cycliste 12 1949 p273](#)

Particularités chez les Constructeurs au Salon

1. - FRANCE-MOTOR-CYCLE : Petite sacoche arrière en aluminium Poli.
- 2 et 3. - STELLA : Terminaison triangulaire des haubans notez le bouton de serrage de selle portant la marque. - Passage du câble de frein arrière dans le tube ouvert du cadre mixte.
4. - STIMA : Les modèles monovitesse sont équipés d'un support brasé pour dérailleur.
5. - MERCIER : Triangulation sur cadre de tandem.
6. - CHAPUIS FRERES : Renfort du cadre pour cyclomoteur.
7. - LE CHEMINEAU : Le câble commandant le dérailleur de pédalier est renvoyé par deux poulies.
8. - LA PERLE : Le câble de frein arrière travaille sur une grande poulie assez éloignée du serrage de selle.
9. - AUSTRAL : Carter en métal léger ajouré.
10. - FONLUPT : Serrage de selle et haubans ouverts sur cadre pour enfants de 8 à 10 ans.
11. - GENIAL-LUCIFER : Les supports pour dynamos de toutes marques sont les mêmes ; ils portent une ouverture en boutonnière.
12. - PROPHETE : Tandem à deux tubes parallèles inférieurs ; la chaîne primaire travaille sur pignons pleins de petit diamètre.
13. - LAVALLE ET ROCHEL : Tête de fourche très fine.
14. - FRANCE-SPORT : Support en T pour la butée de gaine arrière.

15. - METROPOLE : Passage du câble de frein arrière au travers du tube de selle et renvoi sur poulie.

16. - RHONSON : Tête de fourche originale limée en étages.

Particularities at the Constructeurs at Salon

1. - FRANCE-MOTOR-CYCLE: Small rear bag in polished aluminium.

2 and 3. - STELLA: End of the seatstays of the triangulation: note the saddle clamping screw with the mark. - Passage of the rear brake cable through the open tube of the mixte frame.

4. - STIMA: The single speed models are equipped with a brazed derailleur bracket.

5. - MERCIER: Triangulation on tandem frame.

6. - CHAPUIS BROTHERS: Reinforcement of the frame for cyclomoteurs.

7. - CHEMINEAU: The cable operating the front derailleur is turned by two pulleys.

8. - PERLE: The rear brake cable works on a large pulley quite away from the saddle clamp.

9. - AUSTRAL: light metal chainguard with cutouts.

10. - FONLUPT: Clamping of saddle and open seatstays on frame for children from 8 to 10 years old.

11. - GENIAL-LUCIFER: The dynamo brackets of all brands are the same; they have a buttonhole opening.

12. - PROPHETE: Tandem with two lower parallel tubes; the primary chain works on small diameter solid sprockets.

13. - LAVALLE AND ROCHEL: Very thin fork crown.

14. - FRANCE-SPORT: T-support for the rear cable stop.

15. - METROPOLE: Rear brake cable passing through the seat tube and turned on pulley.

16. - RHONSON: Original fork crown filed in layers.

[19491105 Le Cycle Vol 04 No 25 p033](#)

... où la France était présente !

Etrange ligne de cadre. permettant le raccourcissement maximum des bases (Cadre MANX T.T. de chez SUN) .

Potence CONSTRICTOR à longueur variable, ne pouvant se dérégler en marche, et d'une grande rigidité.

... where France was present!

Strange frame line. allowing the maximum shortening of the bases (MANX T.T. frame from SUN).

CONSTRICTOR stem with variable length, which cannot be adjusted during ride, and of great rigidity.

[19491105 Le Cycle Vol 04 No 25 p055](#)

La nouvelle panoplie de V.A.R.

Une belle gamme d'outils

La liste, pourtant déjà bien complète des outilla spéciaux VAR vient de s'enrichir de plusieurs nouveautés dignes d'intérêt.

1. - Le démonte pédales « Hercule », grâce au contre-coude près de la clé, et de son long manche en bois, évite au mécanicien de se blesser contre les dents du pédalier, contre l'extrémité de l'outil lui-même, et donne en plus une grande puissance. Il est livré par jeu de deux outils, avec ouvertures de 15,2 et 16,2. (long. 400 mm.).

2. - Le nouveau démonte-cuvettes de pédalier « EFFICIENT » évite l'usage du tourne-à-gauche, grâce à ses longs bras de manoeuvre.

Afin d'être utilisable pour les Vélosolex, lesquels comporte deux têtes de boulons d'assemblage dépassant dans la boîte à bille, la butée est fraisée. Une bague coulissante assure le centrage ; l'extrémité à six pans permet le serrage sur la cuvette ou le desserrage avec une simple clé en tube.

3. - Cette nouvelle noix pour le démonte roue-libre permet d'être utilisée avec les modèles dits « INTERNATIONAUX » à alésage de 20 mm., tels que PRIOR et PRÉFÉRENCE en France, EUREKA en Angleterre, UBLI en Belgique, etc...

Les ergots déportés d'un côté donnent ainsi la possibilité de démonter toutes les roues-libres existants.

4. - Afin de réaliser le cône intérieur du haut du tube fileté, obligatoire si on monte un guidon sans expendeur avec le serrage ASKLIP, voici une fraise spéciale permettant d'effectuer cette opération rapidement et avec la plus grande précision.

5. - La pince enporte-pièce « PERFO 49 » est créée pour percer sans effort, rapidement, proprement des trous de 5 mm. de diamètre dans tous les garde-boue en tôle ou métal léger.

La forme spéciale des mâchoires permet l'accès du centre des garde-boue profonds, même du type « porteur » à bavolets.

6. - Avec les nouveaux poinçons en acier au nickel-chromé, celui de butée comportant une rainure transversale de guidage, on peut transformer la pince coupe rayons « COUPE-RAS » en « SUPER-COUPE-RAS 49 ».

7. - La clé ultra-plate « COBRA », dont les têtes n'ont que 4 mm. d'épaisseur permet le réglage de la cuvette de pédalier.

La jante Méphisto à blocs

La nouvelle jante MEPHISTO est renforcée à chaque trou de rayon par un bloc de bois contreplaqué en 3 épaisseurs et comprimé, ce qui le rend insensible à l'humidité et lui évite de « travailler ».

Cette jante est donc des plus solides, car la tête du rayon porte sur les 2 épaisseurs de la jante, la face extérieure étant emboutie pour éviter que l'écrou ne dépasse sous le boyau. Elle reste souple, puisque le bois remplit également le rôle d'amortisseur ; enfin, grâce à ce renfort, elle peut être exécutée en tube plus mince et est d'une grande légèreté. Elle fut employée par plusieurs coureurs dans le dernier Tour de France, et leur donna (ainsi qu'aux mécaniciens) entière satisfaction.

The new V.A.R. equipment.

A beautiful range of tools

The already comprehensive list of special VAR tools has just been expanded with several new features worthy of interest.

1. - The "Hercules" pedal remover, thanks to the counter-elbow near the spanner and its long wooden handle, prevents the mechanic from injuring himself against the teeth of the chainring, against the end of the

tool itself, and also gives great power. It is delivered in sets of two tools, with openings of 15.2 and 16.2. (length. 400 mm.).

2. - The new "EFFICIENT" bottom bracket cup remover avoids the use of left-handed turning, thanks to its long manoeuvring arms.

In order to be usable for Vélosorex, which has two assembly bolt heads protruding into the bottom bracket, the stop is milled. A sliding ring ensures centering; the hexagonal end allows clamping on the cup or loosening with a simple tube wrench.

3. - This new nut for the freewheel remover allows to be used with the so-called "INTERNATIONAL" models with 20 mm bore, such as PRIOR and PREFERENCE in France, EUREKA in England, UBLI in Belgium, etc...

The pins offset on one side give the possibility to dismantle all existing freewheels.

4. - In order to make the inner cone on the top of the threaded tube, which is mandatory if you mount a handlebar without expander with the ASKLIP clamp, here is a special milling cutter that allows you to carry out this operation quickly and with the greatest precision.

5. - The "PERFO 49" pliers are designed for effortless, fast, clean drilling of holes with a diameter of 5 mm. in all sheet metal or light metal fenders.

The special shape of the jaws allows access to the centre of deep fenders, even of the "porter" type with bibs.

6. - With the new punches made of nickel-chrome steel, the stop punch with a transverse guide groove, the radius cutter pliers "BLANK CUTTER" can be transformed into "SUPER BLANK CUTTER 49".

7.- The ultra-flat "COBRA" wrench, whose heads are only 4 mm. thick, allows the adjustment of the bottom bracket cup.

The Mephisto block rim

The new MEPHISTO rim is reinforced at each spoke hole with a 3-ply compressed plywood block, which makes it insensitive to moisture and prevents it from "working".

This rim is therefore very strong, as the spoke head is supported by the 2 thicknesses of the rim, with the outer side being stamped to prevent the nut from protruding under the tubular. It remains flexible, since the

wood also acts as a shock absorber; finally, thanks to this reinforcement, it can be made in thinner tube and is very light. It was used by several racers in the last Tour de France, and gave them (as well as the mechanics) complete satisfaction.

[19491126 Le Cycle Vol 05 No 01 p005](#)

Le nouveau dérailleur HURET

Le nouveau dérailleur HURET entièrement démonté présente une simplicité et une robustesse dues à une étude et une mise au point soignées. Plusieurs points sont à remarquer, entre autres, le gros filetage de la chaîne, le système de tension du ressort, les axes des galets vissés dans le flasque en bronze, et les galets « à billes complètes » évitant les ennuis dus aux mouvements cagés.

The new HURET derailleur

The new HURET derailleur, which has been completely disassembled, is simple and sturdy thanks to careful design and development. Several points should be noted, among others, the large thread of the small chain, the spring tensioning system, the axles of the pulleys screwed into the bronze flange, and the "full ball" pulleys avoiding problems due to caged bearings.

[19491126 Le Cycle Vol 05 No 01 p007 19500101 Le Cycliste 01 1950 p014](#)

Au Salon, quelques changements de vitesses

1. DAUDON : la mode au Salon, sur les modèles compétition, était aux commandes des dérailleurs par PASSVITESSES au guidon.
2. FAUVARQUE : denture du grand plateau toujours en ligne avec la couronne utilisée sur la roue-libre, en commande jumelée avec celle du dérailleur.
3. MAGNAT-DEBON : pare-choc pour dérailleur.
4. VARIA 7 : tendeur à 2 galets au stand BOWDEN.

5. MAGUS : boîte de pédalier donnant un mouvement elliptique au pédalage.
6. PITARD : dérailleur de pédalier ultra-léger.
7. CAMPAGNOLO : nouveau dérailleur 1950 à une seule manette, mais avec obligation de rétropédalage pour changement de rapport.
8. PITARD : galet obligeant la chaîne à engrener sur les dents de la roue libre sur modèle à chaîne flottante.
9. SIMPLEX : dérailleur de pédalier à double commande, par levier direct et poignée tournante.
- 10-11. ROSA : nouveaux dérailleurs de pédalier, un modèle par manette et câble, un par levier direct.
12. SUPER-CHAMPION : dérailleur avant à commande directe.

At the Salon, some gear changers

1. DAUDON: Fashion at the Salon, on competition models, was at the controls of the derailleurs by PASSVITESSES on the handlebars.
2. FAUVARQUE: teeth of the large chainring always in line with the sprocket used on the freewheel, in combined control with that of the derailleur.
3. MAGNAT-DEBON: bumper for derailleur.
4. VARIA 7: 2 roller tensioner at the BOWDEN stand.
5. MAGUS: bottom bracket giving an elliptical movement to the pedalling.
6. PITARD: ultra-light front derailleur.
7. CAMPAGNOLO: new 1950 derailleur with a single lever, but with back pedal requirement for gear change.
8. PITARD: roller forcing the chain to engage on the teeth of the free-wheel on a free-wheel model with a floating chain.
9. SIMPLEX: double-operated front derailleur, by direct lever and rotating handle.
- 10-11. ROSA: new front derailleurs, one model per handle and cable, one per direct lever.
12. SUPER-CHAMPION: direct operated front derailleur.

Quelques détails de construction

1. PEUGEOT : le tube horizontal du modèle «SCOUT» est cintré et orné d'une silhouette de Lion en métal léger.
2. CHAPUIS : le cadre simple col de cygne renforcé du cyclomoteur équipé du Mosquito.
3. FAVOR : fixation des haubans sur le cyclomoteur à fourche suspendue.
4. MAURY : raccord de selle et butée de gaine du frein MAFAC sur le tandem «RECORD».
5. RADAR : raccord de direction.
- 6-7. STELLA : renfort sous les haubans de fourche. - découpe curviligne des pattes arrières, pour que la jante reste rigoureusement en face des patins, à toutes les positions d'avancement.
- 8-9. DAUDON «type rural» : porte-bagages brasé sur la patte avant : la tringle est fixée par une vis brasée et un écrou indesserrable SIMMONDS. L'arrière est renforcé à l'arrêt du frein rétro ; le petit anneau permet d'y passer la dent d'une fourche, le manche étant maintenu dans le crochet près de la direction.
10. MAURY : serrage du collier de direction, et entrée du câble dans le tube, sur le type «Tour de France».
11. COLOMB «compétition» : un petit passant maintenant la gaine du dérailleur évite un coude brusque risquant de coincer le câble.
12. DE DION : passage de la commande du frein à tambour (à droite) et de l'éclairage (à gauche) dans la triangulation du tandem.

Some construction details

1. PEUGEOT: the top tube of the "SCOUT" model is curved and ornamented with a light metal Lion silhouette.
2. CHAPUIS: the reinforced single gooseneck cyclomoteur frame equipped with the Mosquito.
3. FAVOR: fixing of the seatstays on the suspended fork cyclomoteur.
4. MAURY: saddle lug and cable stop of the MAFAC brake on the "RECORD" tandem.
5. RADAR: steering lug.

6-7. STELLA: reinforcement under the fork blades. - curvilinear cutout of the rear dropouts, so that the rim remains rigorously facing the pads, in all the positions of advancement.

8-9. DAUDON "rural type": luggage rack brazed on the front dropout: the fender stay is attached by a brazed screw and a SIMMONDS indestructible nut. The rear is reinforced at the stop of the back pedalling brake; the small ring allows the tine of a fork to pass through it, the handle being held in the hook near the steering.

10. MAURY: tightening of the steering clamp, and cable entry into the tube, on the "Tour de France" type.

11. COLOMB "competition": a small passer-by now passing through the derailleur cable avoids a sudden bend that could jam the cable.

12. DE DION: Passing of the drum brake cable (right) and lighting (left) through the tandem triangulation.

[19491126 Le Cycle Vol 05 No 01 p013](#)

Jantes, garde-boue et Carters

1. ESPER-DIXI : carter tubulaire avec petit flanc en tôle.

2-3-4. RIGID : 3 modèles « enfant », « pare-golf » et ville à trois attaches (fabrication en fonderie mince).

5. C.L.B.: modèle portant l'initiale du constructeur; ces carters en métal léger non cassant sont du même alliage que les freins de ce fabricant.

6. RAVAT : fixation sur support du dérailleur de pédalier.

7. CHAZAL ET ROUCHOUSE: martelage type « CROCO » sur garde-boue (il existe des carters assortis).

8-9. LEFOL : garde-boue 700 martelé au-dessus et bords lisses; présentation de la nouvelle jante avec dessus finement martelé.

10. C.L.B.: petit pare-golf ajouré en fonderie mince.

11. S.E.M.G.: jante en feuillard de Carbinox formé par molettes multiples, représentant cinq épaisseurs au perçage des rayons; ces perçages sont inclinés dans le sens du rayonnage, et l'écrou est noyé.

12. MAVIC : nouveau profil des garde-boue 650 type « CRITÉRIUM ».

Rims, Fenders and Chainguards

1. ESPER-DIXI: tubular chainguard with small sheet metal side.
- 2-3-4. RIGID: 3 models "child", "golf-barrier" and "city" with three connections (manufactured in thin casting).
5. C.L.B.: model bearing the manufacturer's initials; these light metal chainrings are made of the same alloy as the manufacturer's brakes.
6. RAVAT: attachment to the bracket of the front derailleur.
7. CHAZAL AND ROUCHOUSE: CROCO type hammering on fenders (matching chainguards are available).
- 8-9. LEFOL: 700 fender hammered on top with smooth edges; presentation of the new rim with finely hammered top.
10. 10. C.L.B.: small thinly cast chainguard with cutouts.
11. S.E.M.G.: Carbinox strip rim formed by multiple knurls, representing five thicknesses when the spokes are drilled; these drillings are inclined in the direction of the spokes and the nipple is countersunk.
12. MAVIC: new profile of the 650 "CRITERIUM" type fenders.

[19491126 Le Cycle Vol 05 No 01 p015 19500101 Le Cycliste 01 1950 p015](#)

Quelques pièces sortant de l'ordinaire

1. TIGRA : potence en acier, faite d'un tube à double épanoui.
2. RADAR : potence en fondu, portant l'insigne de la marque.
3. D.F.V. : modèle «suédois» à plongeur de 225 mm. de long.
4. DUPI : potence très originale à double bague et longue gouttière double, sur cycle LENOIR.
5. GNUTTI : pédale à blocs de caoutchouc vissés entre deux plaques.
6. RUHIER : cale-pied réglable ; embase en acier à ressort, réglage donnant de la taille maximum à la taille dame.
7. GNUTTI : serrage rapide par axe creux.
8. ASEL : papillon en bronze modèle «course» à ailettes inégales
9. EXCELTOO : serrage rapide, adaptable sur tous les moyeux, sans changement d'axe.
10. GOMPEL : poignée extra souple «GOMPELOX».
11. PIVO : modèle sans expendeur pour serrage ASKLIP.
12. CHRISTOPHE : protège-pied en cuir.

13-14. PATURAUD : «PASSE-CALE-PIED» laisse la courroie ouverte et évite l'accrochage avec le lacet de la chaussure. «PIECHO», contre le froid, la pluie, la boue.

15. J.D.F. : «grippe-pédale» à ventouses en caoutchouc.

A few unusual pieces

1. TIGRA: steel stem, made of a double blossomed tube.

2. RADAR: cast stem, bearing the logo of the brand.

3. D.F.V.: "Swedish" model with 225 mm. long shaft.

4. DUPI : very special stem with double ring and long double gutter, on LENOIR cycle.

5. GNUTTI: pedal with rubber blocks screwed between two plates.

6. RUHIER: adjustable toe clip; spring steel base, adjustment from the maximum size to the lady's size.

7. GNUTTI: quick clamping by hollow axle.

8. ASEL: bronze wing nut "race" model with unequal wings

9. EXCELTOO : quick clamping, adaptable on all hubs, without changing the axle.

10. GOMPEL: extra soft grip "GOMPELOX".

11. PIVO: model without expansion device for ASKLIP clamping.

12. CHRISTOPHE: leather foot protection.

13-14. PATURAUD: "PASSE-CALE-PIED" leaves the strap open and prevents it from getting caught with the shoelace of the shoe. "PIECHO", against cold, rain, mud.

15. J.D.F.: "Pedal grip" with rubber suction cups.

[19491203 Le Cycle Vol 05 No 02 p006 19500101 Le Cycliste 01 1950 p018](#)

Les Éclairages au Salon

1. LUXOR : Plateforme martelée avec deux phares de 50 mm. de diamètre jumelés.

2. CLIGNOCYCLE : Indicateur de direction avec feu rouge central placé sur le garde-boue et sa commande au guidon.

3. VELOX : Feu rouge profilé «SECURITE».

4. VITA : Dynamo de grande puissance.

5. MARGIL : Nouvelle forme conique du capuchon pour molette de dynamo.
6. VELOX : Phare spécial pour cyclomoteur 12 volts, ampoule baïonnette de 6 volts, 0 ampère 5.
7. MOTOBECANE : Forme originale du phare placé sur garde-boue de la MOBYLETTE.
8. RADIOS : Support à profil de grande résidence pour la nouvelle dynamo «Z».
9. S.E.M.G. : Phare avant profilé avec parabole en cuivre argenté réglable et vis de blocage. La fixation du phare se fait sur la tige de garde-boue par un serre-tringle allongé.
10. ASEL : Petite lampe dépanneuse à feu blanc et rouge.
11. VITA : Gros phare à deux ampoules d'un diamètre de 75 mm.
12. BOWDEN : Lanterne AURORA avec molette d'entraînement commandée par flexible.
13. VITA : Phare de 60 mm. rouge style voiture très luxueux.
14. RADIOS : Nouveau feu à une ampoule.
15. LUXOR : Catadioptré à décor assorti au phare, fixation au garde-boue ou hauban.

Lighting at the Salon

1. LUXOR: Hammered platform with two twin 50 mm. diameter headlights.
2. CLIGNOCYCLE: Direction indicator with central red light on the fender and its handlebar control.
3. VELOX: Red light with "SECURITY" profile.
4. VITA: Dynamo of great power.
5. MARGIL: New conical shape of the cap for dynamo wheel.
6. VELOX : Special headlight for cyclomoteurs 12 volts, 6 volt bayonet bulb, 0.5 ampere.
7. MOTOBECANE: The unique shape of the headlight placed on the MOBYLETTE's fender.
8. RADIOS : Large residence profile bracket for the new "Z" dynamo.
9. S.E.M.G.: Profiled headlight with adjustable silver plated copper parabola and locking screw. The headlight is fixed to the fender stay by an elongated eyebolt.

10. ASEL: Small emergency lamp with white and red light.
11. VITA: Large headlight with two bulbs with a diameter of 75 mm.
12. BOWDEN: AURORA lantern with drive wheel operated by a flexible.
13. VITA: 60 mm. red headlight in a very luxurious car style.
14. RADIOS: New single bulb light.
15. LUXOR: Reflector with decoration matching the headlight, fixed to the fender or seatstay.

[19491203 Le Cycle Vol 05 No 02 p007](#)

DANS LES GALERIES

1. - IDEALE : Modèle « 77 » à trois ressorts verticaux d'une hauteur totale réduite.
2. - IDEALE : Nouvelle présentation du modèle « 52 »
3. - PRYMA : Modèle pour dame type « 21 » à deux fils monté sur tandem MAURY.
4. - PEARL : Nouveau type « Stayer 350 » eu cuir traité et monture dural.
5. - LEDA : Détail de l'attache des ressorts pour selle à fond souple.
6. - PRYMA : Pare-chocs en acier cadmié sur les types « transat ».
7. - SERVI : Nouveau compteur de vitesse entraîné sur pneu.
8. - TORNADE : Coupe de l'embout, procédé « SOLI-BLOC ».
9. - ZEFAL : Coupe de l'embout, procédé « SOLI-BLOC ».
10. - RUHIER : Pince-pantalon en acier à ressort.
11. - DUNOIS : Sacoche MISTRAL en tôle d'acier.
12. - AD'HOC : Détail de l'écrou à feutre autograisseur.

IN THE GALLERIES

1. - IDEALE: Model "77" with three vertical springs of reduced overall height.
2. - IDEALE: New presentation of model "52".
3. - PRYMA : Lady model type " 21 " with two wires mounted on MAURY tandem.
4. - PEARL : New type " Stayer 350 " with treated leather and dural frame.
5. - LEDA : Detail of the spring attachment for saddle with soft bottom.
6. - PRYMA : Cadmium-plated steel bumpers on the "transat" types.

7. - SERVI: New tire driven speedometer.
8. - TORNADE : Cutting of the tip, procedure " SOLI-BLOC ".
9. - ZEFAL : Cutting of the nozzle, procedure " SOLI-BLOC ".
10. - RUHIER : Spring steel trouser clip.
11. - DUNOIS : MISTRAL bag in sheet steel.
12. - AD'HOC : Detail of the self-lubricating felt nut.

[19491203 Le Cycle Vol 05 No 02 p009 19500101 Le Cycliste 01 1950 p016](#)

Les freins au Salon

1. ROBIC : Ce frein à grande puissance est l'ancien LEWIS légèrement modifié.
 2. ESPER-DIXI : Butée de gaine sur cadre mixte.
 3. JEAY : Butée de gaine arrière remplaçant l'ancien col de cygne.
 4. JEAY : Nouvelle poignée du frein ralentisseur.
 5. BEBO : Modèle à tasseaux sur colliers et commande rigide.
 6. BEBO : Levier en métal léger et cran antidérapant du frein SPORT.
 7. BERAL : Commande du modèle à tasseaux soudés.
 8. BEBO : Modèle SPORT à double effet et détendeur de câble.
 9. ROTA : Frein à tasseaux soudés et commande horizontale.
 10. STELLA : Accrochage de la commande du Cantilever.
 11. BERAL : Modèle «Spécial Course» à étrier extra court. (sur demande des coureurs).
 12. BERAL : Nouvelle poignée en métal léger et sangle acier.
 13. SOVAREX : Frein à levier latéral.
 14. BERAL : Cantilever en bronze d'aluminium type A.T. (création Alphonse Thomann).
 15. C.L.B. : Levier en métal léger existant en deux modèles de cintres, droit et gauche.
 16. STOOPE : Ressort de sécurité sur l'écran d'axe.
 17. 18, 19. C.L.B. : Détendeur de câble sur le modèle «Compétition».
- Détail de la cocotte montrant la partie à enlever si on veut augmenter la course. Collier du guidonnet avec accrochage sans dépassant.

The brakes at the Salon

1. ROBIC: This very powerful brake is the old LEWIS slightly modified.
2. ESPER-DIXI: Cable stop on mixte frame.
3. JEAY: Rear cable stop replacing the old gooseneck.
4. JEAY: New brake lever for the retarder brake.
5. BEBO: Model with tabs on clamps and rigid control.
6. BEBO : Light metal lever and anti-slip notch on the SPORT brake.
7. BERAL: Operation of the model on brazed on pivots.
8. BEBO: SPORT model with double effect and cable detensioner.
9. ROTA: Brake on brazed on pivots and horizontal operation.
10. STELLA: Hooking of the Cantilever cable hanger.
11. BERAL: "Special Course" model with extra short caliper. (on request of the riders).
12. BERAL: New light metal handle and steel strap.
13. SOVAREX: Lateral leverage brake.
14. BERAL: Cantilever in aluminium bronze type A.T. (created by Alphonse Thomann).
15. C.L.B. : Light metal lever available in two models of handlebars, right and left.
16. STOOP: Safety spring on the axle plate.
17. 18, 19. C.L.B. : Cable detensioner on the "Competition" model. Detail of the lever bracket showing the part to be removed if you want to increase the stroke. Handlebar clamp with hooking without protruding.

[19491203 Le Cycle Vol 05 No 02 p010](#)

QUELQUES PORTE-BAGAGES REMARQUES AU SALON

1. - COLOMB : Porte-bagages avant en fer U, résistant à 50 kilos.
2. - DAUDON : Détail de la fixation par brasure sur tête de fourche du porte-bagages AV du modèle « Rural ». Notez le crochet porte-fourche.
3. - HELYETT : Porte-bagages arrière brasé sur plaquettes en losange.
- 4-5. - STELLA : Nouveau porte-bagages AV et AR.
6. - MAURY : Fixation du porte-sacoche AV sur tandem.

SOME LUGGAGE RACKS NOTICED AT THE SALON

1. - COLOMB: Front U-iron luggage rack, withstands 50 kilos.

2. - DAUDON : Detail of the brazed attachment on the fork head of the front luggage rack of the "Rural" model. Note the fork holder hook.
3. - HELYETT : Rear luggage rack brazed on diamond plates.
- 4-5. - STELLA : New front and rear luggage rack.
6. - MAURY : Fixing of the front baggage rack on tandem.

[19491217 Le Cycle Vol 05 No 03 p007 19500201 Le Cycliste 02 1950 p036](#)

À l'Exposition de Milan

1. GAMBATO : Les deux commandes par tringle le long des haubans arrière agissent à droite sur la position de la chaîne et à gauche sur sa tension.
2. MAGISTRONI : Pédalier à roulements annulaires cagés et montage des manivelles sur axe cône avec clavette demi-lune.
3. SPARLUS : Cadre élastique avec fourche arrière oscillante et ressort à lames.
4. RAPID : Changement de vitesses à double galet agissant par un parallélogramme déformable. Il est difficile de faire plus simple. La patte creuse supérieure se fixe sous la base par deux colliers, au milieu de celle-ci.
5. MANOLBIS : Guidon à poignées tournantes pour commander les freins. La tension du câble peut se régler en marche grâce aux boutons molettes. La poignée de gauche possède une serrure permettant sa fermeture à la position serrée. La puissance de freinage est très grande grâce à une came à triple profil variable.
6. B.R.A. : Dynamo tournante entraînée sur le pneu derrière la tête de fourche ; le fil monte directement au phare à l'intérieur de la potence spéciale. Le débrayage de la dynamo se fait par une tige traversant l'expendeur tubulaire. (Il s'agit d'un prototype).
7. GAMBATO : Dérailleur fixé simplement au bout de son bras de commande.
8. CASALINI : Suspension adaptable sur fourche classique ; ressort sous tube et double amortisseur.

9. B.M.I. : Valve automatique à membrane élastique ; détails de cette membrane et du chapeau imperdable. (Déjà présentée l'année dernière, mais commercialisée cette année).

At the Milan Exhibition

1. GAMBATO: The two rail controls along the rear seatstays act on the right-hand side of the chain position and on the left-hand side on its tension.
2. MAGISTRONI: Caged annular bearing crankset and mounting of the cranks on a conical axle with a semi-circular pin.
3. SPARLUS: Flexible frame with oscillating rear fork and leaf spring.
4. RAPID: Double pulley gear changer acting by a deformable parallelogram. It could not be simpler. The upper hollow bracket is attached under the chainstay by two clamps in the middle of the chainstay.
5. MANOLBIS: Handlebar with rotating handles to operate the brakes. The cable tension can be adjusted during operation using the knob buttons. The left handle has a lock that allows it to be closed in the tightened position. The braking power is very high thanks to a triple variable profile cam.
6. B.R.A.: Rotating dynamo driven on the tyre behind the fork crown; the wire goes directly to the headlight inside the special stem. The dynamo is disengaged by a rod passing through the tubular expander. (This is a prototype).
7. GAMBATO : Derailleur simply attached at the end of its control arm.
8. CASALINI: Suspension adaptable to conventional fork; spring under tube and double shock absorber.
9. B.M.I.: Automatic valve with elastic membrane; details of this membrane and cap. (Already presented last year, but marketed this year).

[19491217 Le Cycle Vol 05 No 03 p008 19500201 Le Cycliste 02 1950 p037](#)

À Milan

1. O.M.A.C. : Avertisseur Clax à entraînement sur pneu et commande au guidon.

2 et 3. ALIPRANDI S.A. (Simplex) : Commande de frein sans collier et détail du système de fixation intérieur.

4 et 5. UNIVERSAL : Ce modèle de repose-mains rappelant le MAFAC, est abîmé par la vis de réglage extérieure. - Le frein du type «Course» a un système relativement compliqué de détension de câble. Notez la petite gaine en caoutchouc enfermant le serrage de câble et fréquemment montée sur les freins italiens.

6 et 7. CAMPAGNOLO : Le nouveau dérailleur arrière à deux galets et sa commande par double câble et manette sont entièrement différents des habituelles productions de cette maison.

8. STOP : Nouveau blocage rapide avec axe creux et serrage par came extérieure. Remarquez les coupelles de serrage repoussées par des petits ressorts afin de faciliter le remontage de la roue.

In Milan

1. O.M.A.C. : Clax horn with wheel drive and handlebar control.

2 and 3. ALIPRANDI S.A. (Simplex): Brake lever handle without clamp and detail of the internal fixing system.

4 and 5. UNIVERSAL: This model of hand rest, reminiscent of the MAFAC, is damaged by the external adjustment screw. - The "Race" type brake has a relatively complicated cable release system. Note the small rubber sheath enclosing the cable clamp and frequently mounted on the Italian brakes.

6 and 7. CAMPAGNOLO: The new two-roller rear derailleur and its operation by double cable and lever are entirely different from the usual productions of this company.

8. STOP: New quick release with hollow axle and external cam clamping. Notice the clamping cups pushed back by small springs to make it easier to reassemble the wheel.

[19491217 Le Cycle Vol 05 No 03 p026](#)

Nouveautés Anglaises

La pédale A.S.I. CONSTRICTOR, en acier et métal léger poli, rappelle beaucoup la « Marcel BERTHET ».

Commande du dérailleur « HERAILLEUR », fabriqué par HERCULES, par manette au guidon.

English News

The A.S.I. CONSTRICTOR pedal, made of steel and polished light metal, is very reminiscent of the "Marcel BERTHET".

Command of the derailleur " HERAILLEUR ", manufactured by HERCULES, by a lever on the handlebar.

[19491217 Le Cycle Vol 05 No 03 p027](#)

Une visite à Chatillon-sur-Sacoches

Où près du dixième de la population travaille pour la sellerie vélocipédique

A visit to Chatillon-on-bags

Where almost a tenth of the population works in the bicycle saddlery industry.

1950

<u>Jan.</u>	<u>Febr.</u>	<u>March</u>	<u>April</u>	<u>May</u>	<u>June</u>
<u>July</u>	<u>August</u>	<u>Sept.</u>	<u>Oct.</u>	<u>Nov.</u>	<u>Dec.</u>

[19500107 Le Cycle Vol 05 No 04 p005](#)

Le bilan technique d'une année

The technical review of one year

[19500107 Le Cycle Vol 05 No 04 p008](#)

NOUVEAUTÉ BRITANNIQUE

Nouveau papillon G.B. en hiduminium forgé et traité.

BRITISH NEW PRODUCT

New G.B. butterfly in forged and treated hiduminium.

[19500107 Le Cycle Vol 05 No 04 p009](#)

A propos d'un vélo de piste

Quelques minutes avec PAULO DELAY

Un raccord de direction du cadre de piste italien de Fausto Coppi portait, ajouré, ses initiales.

La patte arrière du cadre de piste de Coppi est inversée et profondément encastree dans les tubes. Les surfaces de serrage internes et externes sont usinées.

Le moyeu étudié par Delay porte, côté chaine, un flasque dont le diamètre est environ le double de celui du côté opposé.

Talk about a track bicycle

A few minutes with PAULO DELAY

A head lugs of Fausto Coppi's Italian track frame had his initials engraved on it.

The rear dropout of Coppi's track frame is inverted and deeply embedded in the tubes. The inner and outer clamping surfaces are machined.

The hub designed by Delay has a flange on the chain side with a diameter approximately double that of the other side.

[19500107 Le Cycle Vol 05 No 04 p014](#)

Une roue libre originale

Roue-libre VITTORIA à dentures en métal léger; celles-ci sont découpées en forme de crochet, ce qui, bien que contraire à l'habitude, semble logique pour un entraînement à un seul sens, comme c'est le cas avec une roue-libre normale.

La nouvelle jante en métal léger NIEDDU est fabriquée en partant d'un tube renforcé sur un secteur

An original freewheel

VITTORIA freewheel with light metal cogs; these are cut in the shape of a hook, which, although contrary to the usual practice, seems logical for a one-way drive, as is the case with a normal freewheel.

The new NIEDDU light metal rim is manufactured from a tube which is reinforced on one sector.

[19500107 Le Cycle Vol 05 No 04 p019](#)

NOUVEAUTES * DOCUMENTS

Housses contre le froid

Housses en cuir fourré tenant les pieds au chaud et au sec pendant la mauvaise saison créées par un artisan du Sud-Ouest. On remarque qu'un des modèles rappelle par son laçage la chaussure cycliste classique.

UNE NOUVELLE VALVE

La valve CHINCHAVAUD évite l'épaisseur gênante causée par l'écrou qui la serre sur la chambre. Cette épaisseur toujours nuisible est surtout à éviter dans un boyau, où elle forme un renflement sous la couture, finissant par attaquer le talon du fil biais.

La nouvelle valve est simplement fixée par une vis à tête à l'intérieur de la chambre, le corps étant taraudé.

LE FLEXI-GOMME

Le cale-pédale FLEXI-GOMME créé par Henri BREAU, fabricant des Jantes Record, est en caoutchouc souple avec barrette acier servant d'appui à la cage. Il ne pèse que 12 grammes.

NEWS * DOCUMENTS

Covers against the cold

Furred leather covers to keep the feet warm and dry during the bad season created by a artisan from the South West of France. One of the models is reminiscent of a classic cycling shoe with its lacing.

A NEW VALVE

The CHINCHAVAUD valve avoids the annoying thickness caused by the nut that tightens it on the tube. This thickness, which is always harmful, is especially to be avoided in a tubular where it forms a bulge under the seam, ending up attacking the heel of the thread at an angle.

The new valve is simply attached by a cap screw inside the tube, the body being threaded.

THE FLEXI-GUM

The FLEXI-GOMME pedal cleat created by Henri BREAU, manufacturer of the Record Rims, is made of soft rubber with a steel bar resting on the cage. It weighs only 12 grams.

[19500107 Le Cycle Vol 05 No 04 p020](#)

LE FREINAGE HYDRAULIQUE

A la fin du Salon de Paris, nous avons pu essayer un cycle équipé de freins sur jante à commande hydraulique.

Cette intéressante réalisation 100 p. 100 française, était présentée par Camille Daudon.

Extérieurement, rien de bien curieux; les freins à tasseaux soudés semblent classiques; seul, le petit cylindre horizontal, entre les extrémités des branches, auquel sont soudés les tubes d'arrivée du liquide agissant sur les pistons, montre que l'on se trouve en face d'une nouveauté peu habituelle.

Du cylindre avant repart le tube de commande du frein arrière, ce qui synchronise le travail des deux freins avec une seule poignée tournante. Il sera facile, par la suite, de dissimuler les tubes de commande dans le cadre, ce qui contribuera encore à la netteté extérieure de l'ensemble. Le réservoir de liquide se trouve dans la poignée tournante à droite. A l'essai, la puissance est très satisfaisante et reste d'une grande souplesse, suivant l'effort, d'ailleurs très faible, que l'on exerce sur la rotation de la poignée.

Il ne semble pas qu'un tel système de freinage, réalisé en série, soit beaucoup plus cher que le système classique; par contre, la puissance reste très grande, même avec la poignée tournante, laquelle ne présente pas de grand bras de levier.

Il est certain qu'une telle commande peut plaire à bien des usagers qui hésitent à desserrer les doigts du guidon, ou qui se fatiguent dans un effort prolongé au cours d'une longue descente.

En tout cas, faisons confiance à Camille Daudon pour terminer au mieux la mise au point définitive et la commercialisation du frein hydraulique français.

UNE SACOCHE MAFAC

Lorsqu'un technicien, créateur de nombreux accessoires de cycle, est, lui-même, un vrai pratiquant, on doit s'attendre à ce que certains problèmes soient résolus avec bon sens.

M. Bourdel, désirant, dans ses sorties dominicales, emporter sa trousse MAFAC (évidemment) mais également une chambre à air de rechange, a mis au point une petite sacoche en cuir, contenant ces deux éléments indispensables, et instantanément adaptable sur la partie verticale d'un porte-sac de guidon. Cette sacoche en cuir, fermée par un bouton-pression, contient la trousse dans sa boîte métallique, et la chambre roulée; le tout n'a pas de jeu, ne peut ferrailler, ni s'user, et offre, sous un volume réduit, tout ce qu'un cycliste peut désirer en cas de crevaisson ou de dérèglement mécanique.

HYDRAULIC BRAKING

At the end of the Paris Salon, we were able to test a bicycle equipped with hydraulically operated rim brakes.

This interesting 100% French realization was presented by Camille Daudon.

Externally, nothing very curious; the brakes brazed on pivots seem classical; only the small horizontal cylinder, between the ends of the branches, to which are welded the tubes of arrival of the liquid acting on the pistons, shows that we are in front of an unusual novelty.

From the front cylinder the control tube for the rear brake is connected, which synchronises the work of the two brakes with a single twist grip. It will be easy to hide the control tubes in the frame later on, which will further contribute to the overall external cleanliness of the whole thing. The fluid reservoir is located in the right-hand twist grip.

On test, the power is very satisfactory and remains very flexible, depending on the effort, which is also very low, that is exerted on the rotation of the handle.

It does not seem that such a braking system, made in series, is much more expensive than the conventional system; on the other hand, the power remains very great, even with the twist grip, which does not have a large lever arm.

It is certain that such a control may appeal to many users who are hesitating to loosen the fingers on the handlebars, or who get tired in a prolonged effort during a long descent.

In any case, let's trust Camille Daudon to finalise the final adjustment and marketing of the French hydraulic brake.

A MAFAC BAG

When a technician, creator of many cycle accessories, is himself a real practitioner, one must expect certain problems to be solved with common sense.

M. Bourdel, wishing, during his Sunday outings, to take his MAFAC case (obviously) but also a spare inner tube, has developed a small leather bag, containing these two indispensable elements, and instantly adaptable on the vertical part of a handlebar bag holder. This leather bag, closed by a press stud, contains the kit in its metal box and the rolled inner tube; the whole has no play, cannot be scrapped or worn out, and offers, in a reduced volume, everything a cyclist could wish for in case of a puncture or a mechanical problem.

DOCUMENTS * NOUVEAUTES

Les POTENCES ROBIC

La potence Jean ROBIC, fabriquée par Roland WUCHER, en A.P.M. traité, présente une grande rigidité. Le gros écrou d'expendeur peut être gravé en plaque d'identité. Le modèle Route comporte une sonnette à battant en corde à piano. Notons que Robic, dans ses trois Tour de France, employa un modèle identique, mais en acier. La potence Robic était visible au Salon au Stand PIVO

UNE TRANSMISSION HYDRAULIQUE ANGLAISE

Un ingénieur écossais, M. Dunlop, de Glasgow, vient de réaliser cette transmission originale, qu'il qualifie de 100 p. 100 efficace. malgré la quasi-perfection du système classique chaîne-pignons au point de vue rendement.

Evidemment, le mécanisme semble bien compliqué : double crémaillère commandant deux pistons; pédalage alternatif, couvrant environ 120 degrés; série de clapets à sens unique; cadre formant réservoir et chemin de transport pour le fluide utilisé, étanchéité sans doute difficile à conserver, sinon à obtenir, mais le rendement est, paraît-il, parfait; de toutes façons, ce principe est digne d'intérêt.

Le dessin ci-contre montre le mécanisme vu de dessus, en partie coupée.

Les deux pistons commandés par une double crémaillère, laquelle effectue un mouvement de va-et-vient régi par l'action alternative des manivelles solidaires de pignons jumelés, compriment tour à tour l'huile dans les tubes; ce fluide suit un chemin sans fin, passant par deux systèmes de clapets à un sens, et se comprimant au maximum au milieu d'un rotor excentré solidaire du moyeu arrière. Lorsque l'on agit sur les pédales, les pistons, se déplaçant latéralement dans les cylindres, pompent alternativement l'huile sous pression vers le moyeu arrière, tout en aspirant l'huile nécessaire du réservoir. L'entraînement de la roue arrière, visible sur le petit croquis d'en haut, est obtenu par l'huile forcée contre

un excentrique, causant ainsi la rotation de la roue motrice. Ce mouvement régît également le retour de l'huile le long des canalisations vers le réservoir.

L'inventeur a réalisé également un frein très simple, en fermant le tube de retour, ce qui comprime l'huile, laquelle, ne pouvant s'écouler, bloque le mouvement.

DOCUMENTS * NEWS

The ROBIC STEMS

The Jean ROBIC stem, manufactured by Roland WUCHER, in treated A.P.M., is very rigid. The large expander nut can be engraved as an identity plate. The Route model has a swinging bell made of piano wire. Note that Robic, in his three Tour de France races, used an identical model, but in steel. Robic's stem was visible at the PIVO stand at the Salon.

AN ENGLISH HYDRAULIC TRANSMISSION

A Scottish engineer, Mr. Dunlop from Glasgow, has just completed this original transmission, which he describes as 100% efficient, despite the fact that the conventional chain and sprocket system is almost perfect in terms of efficiency.

Obviously, the mechanism seems quite complicated: double rack and pinion with two pistons; reciprocating pedalling, covering about 120 degrees; a series of one-way valves; a frame forming a reservoir and a transport path for the fluid used; sealing is undoubtedly difficult to maintain, if not impossible to obtain, but the efficiency is apparently perfect; in any case, this principle is worthy of interest.

The drawing opposite shows the mechanism seen from above, partly cut.

The two pistons, driven by a double rack, which performs a to-and-fro movement governed by the alternating action of the cranks attached to twin pinions, compress the oil in the tubes; this fluid follows an endless path, passing through two one-way valve systems and compressing at maximum in the middle of an eccentric rotor attached to the rear hub. When the pedals are operated, the pistons, moving sideways in the cylinders, alternately pump the oil under pressure towards the rear hub, while sucking the necessary oil from the reservoir. The drive of the rear

wheel, visible in the small sketch from above, is obtained by forcing the oil against an eccentric, causing the drive wheel to rotate. This movement also governs the return of the oil along the pipes to the tank. The inventor has also made a very simple brake, by closing the return tube, which compresses the oil, which, unable to flow, blocks the movement.

[19500121 Le Cycle Vol 05 No 05 p004](#)

Huret advertisement

[19500121 Le Cycle Vol 05 No 05 p008](#)

1 - Axe creux TWF, semblable au BOHEM.

2 - BIANCHI : pattes soudées sur fourche du modele course, avec vis pour fixation des tringles de garde-boue.

3 - RUDGE : commande du moyeu STURMEY - ARCHER sur guidon au type « club-man ».

4 - WEINMANN : nouvelle poigne de frein compétition en métal léger fondu.

5 - APRILIA : dynamo VESU-VIO 6 y. 3 w., avec protège-molette profilé.

6 - SILUMA : bloc avant suisse, à galet caoutchouc, 6 w., 0,35 a.

1 - TWF hollow axle, similar to BOHEM.

2 - BIANCHI : tabs welded to the fork of the racing model, with screws for fixing the fender stays.

3 - RUDGE : STURMEY - ARCHER hub control on handlebars, club-man type.

4 - WEINMANN : new racing brake lever in cast light metal.

5 - APRILIA : VESUVIO 6 v. 3 w. dynamo, with profiled wheel guard.

6 - SILUMA: Swiss front block, with rubber roller, 6 w., 0.35 a.

[19500121 Le Cycle Vol 05 No 05 p010 19500301 Le Cycliste 03 1950 p051](#)

Au Salon de Bruxelles

1. - VAN HAUWAERT : cadre double berceau à triple fourche arrière, conçu pour donner une certaine souplesse sur mauvaises routes.
2. - PEUGEOT : tige de selle coulissante sur cyclomoteur à moteur LE POULAIN.
3. - ALPHONSE THOMANN : montage d'un cantilever anglais sur une machine très «exportation».
4. - FLANDRIA : secteur de poulie de renvoi sur cadre anglais, pour câble du frein arrière.
5. - SIMPLEX : embout tournant commandant le dérailleur.
6. - HURTU : haubans avancés, double vis de serrage pour la tige de selle et commande du frein MAFAC par câble à deux butées.
7. - BSA : contre-écrou allongé de direction.
8. - WILLOCQ-BOTTIN : dynamo 6 y. 3 w. ; le galet est en caoutchouc strié sur montage acier.
9. - WILLOCQ-BOTTIN : nouveau phare à support accolé.
10. - BOWDEN : levier route en métal léger.
11. - VAN HAUWAERT : bague de renfort aux extrémités de la douille de direction sur cadre «AMALGAM».
12. - AJAX : papillon à une branche.
13. - A.D.S. : butée de gaine à collier, pour câble nu.
14. - A.D.S. : mouvement original du câble commandant le moyeu à changement de vitesses sur deux poulies.
15. - SUPER-STAP : guidon à potence en acier chromé, cintre en métal léger, avec centre renforcé.
16. - PEUGEOT : guidon RECORD - REYNOLDS TUBES sur machine de course.
17. - JIREL : phare sur potence, avec fil intérieur.
18. - JIREL : boulon de serrage de potence formant porte-lanterne.

At the Brussels Salon

1. - VAN HAUWAERT: double cradle frame with triple rear fork, designed to give flexibility on bad roads.
2. - PEUGEOT: sliding seat post on LE POULAIN motor cyclomoteur.

3. - ALPHONSE THOMANN: mounting an English cantilever on a very "export" machine.
4. - FLANDRIA: sector of return pulley on English frame, for rear brake cable.
5. - SIMPLEX: rotating attachment controlling the derailleur.
6. - HURTU: advanced seatstays, double clamping screws for the seat post and MAFAC brake operation by double cable stop.
7. - BSA: Extended steering locknut.
8. - WILLOCQ-BOTTIN : dynamo 6 v. 3 w. ; the roller is made of ribbed rubber on steel frame.
9. - WILLOCQ-BOTTIN: new headlight with attached bracket.
10. - BOWDEN: light metal road lever.
11. - VAN HAUWAERT: reinforcement ring at the ends of the "AMAL-GAM" frame head tube.
12. - AJAX: wing nut with one arm.
13. - A.D.S.: clamped cable stop, for bare cable.
14. - A.D.S.: original mechanism of the cable controlling the hub with gear change on two pulleys.
15. - SUPER-STAP: handlebar with chrome steel stem, light metal handlebars, with reinforced centre.
16. - PEUGEOT: RECORD - REYNOLDS TUBES handlebars on racing machine.
17. - JIREL: headlight on stem, with internal wire.
18. - JIREL: stem tightening bolt forming a light holder.

[19500121 Le Cycle Vol 05 No 05 p012](#)

AU "CENTENAIRE"

Un SALON très international

- 1 - VOLTSON : inverseur phare code présenté chez DONCKERS
- 2 - R. SCHOUPPE et FILS: coupe ne la douille arrière, en matiere plastique, sertie dans une chemise metalique.
- 3 - AJAX : porte-sacoche avant sur modele « Constellation »; à l'avant, il forme triple support de phare; les petits phares latéraux indiquent la direction, reliés au bouton au CLIGNOCYCLE.

- 4 - PAGET : bidon de guidon anglais en matiere plastique.
- 5 - FONDERIE DE PRECISION : carter en métal léger fondu, à la marque au constructeur.
- 6 - AJAX : guidon JIREL à amortisseur par bague caoutchouc.
- 7 - HURTU : renforts à la boite de pédalier par goussets sur cadre étudié par M. Geldof et ressemblant à ceux des machines Hugonnier-Routens.
- 8 - BOWDEN : levier course d'un nouveau dessin; le collier double est en acier inoxydable.
- 9 - REQUISITE : prototype de système de sécurisé actionnant automatiquement le freinage en cas de bris ou détente du câble.
- 10 - BOWDEN : commande conjuguée des deux freins.
- 11 - R. SCHOUPPE et FILS : motif de garde-boue en plastique rouge et métal.
- 12-13 - RATLY : détails des raccords du cadre transformable, pouvant être monté en homme, dame «anglais» ou mixte; le tube supérieur peut être réglé en longueur.
- 14 - APRILIA : roue libre extra-plate à plaquettes latérales vis-
- 15 - ALCYON : guidon - phare compteur sur un modèle de conception belge.
- 16 - JIREL : expendeur par bague extensible, pesant 20 gr.
- 17 - RAD-SONNE : dynamo allemande, 6 v. 3 w.
- 18 - VERSOL : écrou à serrage rapide, adaptable sur tous moyeux.
- 19 - PAIRON : support à roulettes, fixé sous la pédale gauche, permettant de se tenir immobile à l'arrêt, sans poser le pied sur le sol; pendant la marche, ce support (poids 300 gr.) s'escamote sous la pédale.
- 20 - DISCRY : détail de l'assemblage des manivelles en métal léger sur l'axe à cannelures.

AT THE " CENTENARY "

A very international EXHIBITION

- 1 - VOLTSON: code conform headlight reverser presented at DONCKERS
- 2 - r. schouppe and sons: section of the back socket, in plastic material, crimped in a metal sleeve.
- 3 - AJAX: front bag holder on "Constellation" model; at the front, it forms a triple headlight support; the small side headlights indicate the direction, connected to the Blinking button.

- 4 - PAGET: English handlebar bottle in plastic material.
- 5 - PRECISION FOUNDRY: light metal cast cover, branded with the manufacturer.
- 6 - AJAX : JIREL handlebar with rubber ring shock absorber.
- 7 - HURTU : bottom bracket reinforcements by gussets on frame designed by M. Geldof and resembling those of the Hugonnier-Routens machines.
- 8 - BOWDEN : a new design of racing lever; the double collar is made of rust-proof steel.
- 9 - REQUISITE : prototype of a safety system that automatically activates the braking system in case of cable breakage or slackening.
- 10 - BOWDEN : combined control of both brakes.
- 11 - R. SCHOUPPE and SONS: pattern of fender in red plastic and metal.
- 12-13 - RATLY : details of the connections of the convertible frame, which can be mounted in man, lady or mixed; the upper tube can be adjusted in the length.
- 14 - APRILIA: extra-flat freewheel with side bolt-on plates.
- 15 - ALCYON : handlebar - headlight meter on a Belgian design model.
- 16 - JIREL : expander by extensible ring, weighing 20 gr.
- 17 - RAD-SONNE: German dynamo, 6 v. 3 w.
- 18 - VERSOL : quick tightening nut, adaptable on all hubs.
- 19 - PAIRON : support with wheels, fixed under the left pedal, allowing to stand still when stationary, without putting the foot on the ground; while moving, this support (weight 300 gr.) folds away under the pedal.
- 20 - DISCRY: detail of the assembly of the light metal cranks on the splined axle.

[19500121 Le Cycle Vol 05 No 05 p022](#)

LA BICYCLETTE N'A PAS ENCORE ATTEINT LA PERFECTION ABSOLUE... Et nos artisans le prouvent en améliorant sans cesse !

L'artisan de Levallois René Herse vient encore de mettre au point certaines nouveautés intéressantes.

Suivant les conclusions du CTA sur les fourreaux ronds pour la fourche, de nombreux cadres de course et cyclotourisme sont ainsi établis.

Voici un croquis de la fine tête de fourche a deux plaquettes faite par René Herse.

Les amateurs de randonnée nocturne aiment pouvoir commander facilement la mise en marche et le débrayage de la dynamo. Une manette, fixée au boulon de serrage de la tige de selle, est reliée à la dynamo par un câble et ce petit basculeur. On remarque que le fil de lumière est entièrement dissimulé.

Un dérailleur de pédalier, commandé par un câble sans fin passant dans les tubes du cadre et une manette à gauche du tube diagonal est d'une grande simplicité, facteur de marche sans défaillance.

Enfin, voici une direction sans billes, avec butées sur surfaces côniques; la bague inférieure est en acier; la cuvette inférieure en bronze, celle supérieure en acier, et celle vissée en bronze. Des pattes d'araignée sont prévues sur les surfaces cylindriques en frottement; notons que plusieurs cycles ainsi équipés roulent, dont certains depuis de nombreux kilomètres.

Tête de fourche à deux plaquettes pour fourreaux ronds.

Détail du basculeur commandant la dynamo par câble et manette sous la selle.

Dérailleur de pédalier commandé par câble sans fin sous tube.

Jeu de direction sans billes à butées coniques bronze sur acier

THE BICYCLE HASN'T YET REACHED ABSOLUTE PERFECTION... And our craftsmen prove it by constantly improving!

The Levallois artisan René Herse has just finalized some interesting innovations.

Following the CTA's conclusions on the round fork blades, many racing and touring bicycle frames have been designed in this way.

Here is a sketch of the thin two-plate fork head made by René Herse.

Lovers of night riding like to be able to easily switch the dynamo on and off. A lever, attached to the seatpost clamping bolt, is connected to the

dynamo by a cable and this little tipper. It is noticeable that the light wire is completely hidden.

A front derailleur, controlled by an endless cable running through the frame tubes and a lever to the left of the down tube, is very simple, factor of failure-free operation.

Finally, here is a ball-less headset, with thrust bearings on tapered surfaces; the lower bushing is made of steel; the lower cup is made of bronze, the upper one of steel, and the screwed one of bronze. Spider legs are provided on the cylindrical surfaces in friction; note that several cycles equipped with these are running, some of them for many kilometers.

Two-plate fork head for round fork blades.

Detail of the tilting device controlling the dynamo by cable and lever under the saddle.

Front derailleur controlled by endless cable in tube.

Headset without ball bearings with bronze on steel conical thrust bearings.

[19500206 Le Cycle Vol 05 No 06 p005](#)

Soudure électrique des cadres par le procédé "Amalgam"

Deux détails des soudures du cadre AMALGAM. On remarque le petit cordon constitué par la fusion des parties en contact, lequel n'exige pas de limage.

Electric welding of frames by the "Amalgam" process

Two details of the welds on the AMALGAM frame. The small seam formed by the fusion of the parts in contact, which does not require filing.

[19500206 Le Cycle Vol 05 No 06 p021](#)

NOUVEAUTES DOCUMENTS

Vélociste courbevoisien, Lucien Louvet cherche à perfectionner le montage de ses cycles et veut faire profiter ses collègues de ses trouvailles. Voici deux de ces nouveautés faites en métal léger. En haut, cette simple cale en forme évite que l'étrier de frein, et l'équerre de fixation ne touchent le garde-boue, ce qui abîme celui-ci et gêne le freinage, En bas, cette pièce, tout en remplissant le même office que la précédente, fixe le garde-boue arrière dans le cas d'un frein avec axe traversant horizontalement l'entretoise, elle remplace ainsi l'équerre et ses rivets.

La potence-phare MALECOT créée pour les sportifs et cyclotouristes évite la fixation du projecteur sur le garde-boue. Le phare, monté sur rotule, permet une orientation précise par le cycliste.

Ce graisseur de gaine a été présenté au Salon de Bruxelles. Il est exécuté en métal léger.

POTENCE A GLISSIÈRE POUR LA COMPETITION

Voici le croquis de la potence AMBROSIO utilisée par BARTALI dans le Tour de France 1949.

La glissière est ronde au-dessus et cônique en dessous.

Des crans, où s'engage le boulon de serrage, permettent de l'immobiliser à la longueur désirée.

NEWS DOCUMENTS

A cyclist from Courbevoie, Lucien Louvet is trying to perfect the assembly of his bicycles and wants to share his findings with his colleagues. Here are two of his new products made of light metal. At the top, this simple shaped wedge prevents the brake caliper and the mounting bracket from touching the fender, which damages it and hinders braking, At the bottom, this part, while fulfilling the same function as the previous one, fixes the rear fender in the case of a brake with an axis passing horizontally through the seatstay bridge, thus replacing the bracket and its rivets.

The MALECOT headlamp stem created for sportifs and cyclotourists avoids attaching the headlight on the fender. The headlight, mounted on a ball joint, allows precise orientation by the cyclist.

This cable lubricator was presented at the Brussels Motor Show. It is made of light metal.

SLIDING STEM FOR COMPETITION

Here is a sketch of the AMBROSIO stem used by BARTALI in the 1949 Tour de France.

The slide is round above and conical below.

Notches, where the clamping bolt engages, make it possible to fix it at the desired length.

[19500225 Le Cycle Vol 05 No 07 p011](#)

Chioda et Maniscalchi

De haut en bas :

Le moyeu arrière à broche, désaccouplé, montre son centrage à gauche par dents, et son entraînement du bloc porte-roue-libre par engrenage, à droite.

Le moyeu sorti des fixations; on voit ici, en bout du moyeu, le bouton de centrage, portant au milieu le creux recevant la bille d'arrêt.

Enfin, voici, en gros les pièces spéciales composant un des deux montages d'avant; l'écrou borgne, faisant butée pour le ressort et serrant la pièce à gorge sur la patte de fourche, le ressort, la bille d'arrêt, la pièce principale montrant la gorge et son entrée évasée, et enfin le bouton vissé en bout de l'axe et servant en même temps de contre-écrou.

From top to bottom :

The uncoupled rear spindle hub shows its left-hand centering by teeth, and its drive of the free-wheel block by gearing on the right.

The hub removed from the mountings; here we can see the centring knob at the end of the hub, bearing the recess in the middle to receive the lock ball.

Finally, here are the special parts that make up one of the two front mountings; the cap nut, which stops the spring and tightens the grooved part on the fork tab, the spring, the lock ball, the main part showing the groove and its flared entrance, and finally the knob screwed at the end of the axle and serving at the same time as a lock nut.

[19500311 Le Cycle Vol 05 No 08 p005](#)

L'avis de l'ingénieur

La bicyclette est-elle arrivée à son plus haut point de perfectionnement?
Réponse: Non!

The engineer's opinion

Has the bicycle reached its highest point of perfection? Answer: No!

[19500311 Le Cycle Vol 05 No 08 p017](#)

- L'un des plus simples - parmi les blocages rapides

Au dernier Salon de Paris, M. J. Courson, fabricant de moyeux et spécialités Exceltoo, nous présentait discrètement le système de blocage qu'il venait de mettre au point. Depuis, il est passé au stade industriel... sans perdre de temps, comme on peut en juger, et nous sommes en mesure de présenter d'une manière plus précise ce système dont les avantages essentiels sont :

Prix raisonnable; Facilité de montage; Simplicité de manoeuvre; Aucune modification du moyeu courant.

Ce blocage s'adapte très facilement sur tout moyeu avant ou arrière.

Pour cela, on visse sur l'axe, d'abord le contre-écrou, on place la rondelle, on visse le blocage, lequel est définitivement immobilisé par le contre-écrou. On doit garder contre-écrou du roulement une longueur d'axe libre suffisante pour loger la patte du cadre sans effort.

En tournant la clé d'un demi-tour, la came pousse la fourrure extérieure vers le centre du moyeu ce qui assure le serrage. Evidemment, il faut régler les deux blocages en regard; on est parfois obligé de placer une

rondelle mince sous le contre-écrou du roulement pour rattraper la différence des pattes; plusieurs rondelles sont d'ailleurs fournies avec le jeu de blocages. Réglés et montés correctement, les blocages ont, en position serrée, les ailettes dirigées vers l'arrière.

Au-dessus le blocage EXCELTOO dévissé de l'axe ; sur celui-ci, on voit la rondelle à ergot et le contre-écrou destinés à l'immobiliser sur l'axe, en bonne position de serrage.

Ci-contre, le blocage EXCELTOO entièrement démonté; de gauche à droite, on voit l'écrou à visser sur l'axe, la fourrure extérieure surmontée de l'ailette avec sa came cylindrique. En dessous, rondelle et écrou de l'ailette; notons que l'écrou à joint fibre est indesserrable.

- One of the simplest - among the quick releases

At the last Salon de Paris, Mr. J. Courson, manufacturer of Exceltoo hubs and specialities, discreetly presented the locking system he had just developed. Since then, he has moved on to the industrial stage... without wasting any time, as we can see, and we are able to present this system in a more precise way, the essential advantages of which are :

Reasonable price; Ease of assembly; Easy to manoeuvre; No modification of the current hub.

This quick release adapts very easily to any front or rear hub.

To do this, first screw the lock nut onto the axle, then place the washer and screw on the lock, which is definitively fixed by the lock nut. The bearing locknut must have enough free axle length to accommodate the frame dropout without any effort.

By turning the key half a turn, the cam pushes the outer bushing towards the centre of the hub, which ensures tightening. Obviously, the two locks must be adjusted opposite each other; it is sometimes necessary to place a thin washer under the bearing locknut to make up for the difference between the dropouts; several washers are supplied with the set of locks. When correctly adjusted and fitted, the locks have the wings pointing backwards in the tightened position.

Above the EXCELTOO block unscrewed from the axle; on it you can see the lock washer and the lock nut intended to immobilise it on the axle, in the correct tightening position.

Opposite, the EXCELTOO lock completely disassembled; from left to right, you can see the nut to be screwed onto the axle, the external bushing surmounted by the wing with its cylindrical cam. Below, washer and wing nut; note that the nut with fibre seal is undetachable.

[19500325 Le Cycle Vol 05 No 09 p005](#)

Au Salon de Genève

[19500325 Le Cycle Vol 05 No 09 p010 19500501 Le Cycliste 05 1950 p108](#)

Le Salon de Genève

1. - AMSLER : dérailleur F.-S. (FICHTEL-SACHS) permettant l'utilisation du frein à rétropédalage.
2. - ALPA : Pompe REVIL dont la poignée peut s'orienter à angle droit afin de faciliter le pompage (en pointillé, la position du raccord).
3. - RENA : encore des fourreaux cylindriques avec une tête de fourche joliment travaillée.
4. - CASEYS : pattes VIBO crantées verticalement.
5. - DAYTON : renforts à l'attache du frein arrière.
6. - MOTOSACOCHE : catadioptre ADAX à support en tôle emboutie.
7. - RALEIGH : le catadioptre en matière plastique est fixé dans une monture en caoutchouc.
8. - ALLEGRO : potence mi-chromée, mi-émaillée, à la couleur de la machine.
9. - BARNOUD : serrage de selle du modèle compétition «Tour de Suisse».
10. - PEUGEOT : robuste butée de gaine pour le STURMEY.
11. - VIS GRIP : clé multiprises à réglage par vis.
12. - TRIUMPH : tête de fourche aux initiales de la marque sur cyclomoteur exposé chez CASEYS.
13. - VICTORIA : poignée de débrayage avec blocage commandé.

The Geneva Salon

1. - AMSLER: F.S. (FICHTEL-SACHS) derailleur allowing the use of the back pedal brake.
2. - ALPA: REVIL pump whose handle can be oriented at right angles to make pumping easier (dotted line, the position of the connection to valve).
3. - RENA: more round fork blades with a nicely worked fork crown.
4. - CASEYS: VIBO dropouts vertically toothed.
5. - DAYTON: reinforcements at the rear brake attachment.
6. - MOTOSACOCHE : ADAX reflector with pressed sheet metal bracket.
7. - RALEIGH: the plastic reflector is attached in a rubber frame.
8. - ALLEGRO : half chrome-plated, half enamelled stem, in the colour of the machine.
9. - BARNOUD: saddle clamping of the competition model "Tour de Suisse".
10. - PEUGEOT: robust cable stop for the STURMEY.
11. - GRIP SCREW: multi-socket wrench with screw adjustment.
12. - TRIUMPH: fork crown with the initials of the brand on cyclomoteurs displayed at CASEYS.
13. - VICTORIA: disengagement lever with commanded blocking.

[19500325 Le Cycle Vol 05 No 09 p011 19500501 Le Cycliste 05 1950 p109](#)

Le Salon de Genève

1. - TIGRA guidon MONTI de coupe très motocycliste.
2. - RALEIGH : pattes arrière de style «ancien» avec tendeur. Porte-bagages et garde-boue sont boulonnés.
3. - ALLEGRO : porte-phare surbaissé en métal léger fondu fixé sur le contre-écrou de direction.
4. - VICTORIA : les cyclomoteurs sont dotés d'une fourche souple.
5. - DAYTON : la marque est une véritable pièce d'orfèvrerie en haut-relief. Le cadre «AMALGAM» est garanti 10 ans.
6. - BIANCHI : potence terminée par une plaque à la marque. Jeu de direction à serrage à pince, raccords chromés.
7. - BARNOUD : raccord de serrage de selle très travaillé sur la machine de course.

8. - VICTORIA : enjoliveur de garde-boue aux emblèmes de la marque.
9. - BIANCHI : sur la 125 cmc., le compteur de vitesse était éclairé.
10. - VAN LEISEN : tête de fourche chromée sur fourreaux cylindriques «531».

The Geneva Salon

1. - TIGRA MONTI handlebar cut very motorcyclist.
2. - RALEIGH: "old" style rear dropouts with tensioner. Luggage racks and fenders are bolted on.
3. - ALLEGRO : lowered headlight holder made of cast light metal fixed on the steering locknut.
4. - VICTORIA: cyclomoteurs are equipped with a flexible fork.
5. - DAYTON: the headbag is a real goldsmith's piece in high relief. The "AMALGAM" frame is guaranteed for 10 years.
6. - BIANCHI: stem ending with a plate with the brand. Clamping head-set, chrome-plated lugs.
7. - BARNOUD: saddle clamping lug very well worked on the racing machine.
8. - VICTORIA: fender decoration with the brand's emblems.
9. - BIANCHI: on the 125 cmc., the speedometer was illuminated.
10. - VAN LEISEN: chromed fork crown on round fork blades "531".

[19500325 Le Cycle Vol 05 No 09 p021](#)

NOUVEAUTES * DOCUMENTS

La famille des dérailleurs s'enrichit d'un très bon système

Créé voici plusieurs années par R. BON, vainqueur de la Poly en « Randonneurs » et sans cesse perfectionné dans ses détails, le dérailleur SPI-RAX est entré dans la phase commerciale.

Ce modèle, utilisable aussi bien pour la course que le tourisme et le travail, permet, par un double enroulement, un écart de denture aussi considérable que tous les types existants.

Son principal intérêt réside dans une modification automatique de la tension du ressort suivant la vitesse utilisée.

La chaîne se trouve ainsi tendue d'une manière constante, facilement réglable, et procurant la douceur maximum sur toutes les dentures. Cette tension constante est assurée de la façon suivante :

L'axe principal du dérailleur fixé, soit à la patte arrière par l'intermédiaire d'une pièce fixe en croissant (voir croquis), soit sur un support brasé sur la base droite, porte une double rampe hélicoïdale symétrique. Un ressort en spirale a son brin central traversé par la goupille assurant la liaison entre l'axe et un boîtier portant en bas le bras terminé par le galet tendeur et, à sa gauche la poulie commandant le déplacement latéral de la chaîne. Le brin extérieur du ressort en spirale est fixé à la paroi du boîtier par une petite vis. Le câble de commande fait tourner un tambour fermant le boîtier, lequel est fixé sur le noyau creux servant d'axe audit boîtier.

On comprend donc facilement que si l'on fait se déplacer le long de l'axe principal le boîtier, comme un bout du ressort est solidaire de cette pièce alors que l'autre est arrêté par la goupille travaillant dans la rampe hélicoïdale, la tension du ressort est modifiée d'après la course de la goupille le long de la rampe, ce qui la diminue lorsque la chaîne est sur les grandes dentures, et l'augmente progressivement sur les petites. En plus de cet intérêt primordial, notons que si le dérailleur est fixé à l'arrière de la patte de cadre (montage habituel), il suffit de le tirer vers l'arrière pour dégager la roue, le démontage de celle-ci se faisant sans toucher à la chaîne, même si celle-ci est sur le plus petit développement. Enfin, notons que le boîtier où travaille l'axe est étanche du côté roue, ce qui évite l'introduction de toue, pluie, ou sable sur cet axe, et que, grâce à la double rampe hélicoïdale, la goupille traverse complètement l'axe, empêchant tout coincement.

Le même appareil fonctionne sur un, deux et trois plateaux à l'avant avec dérailleur avant bien entendu, permettant ainsi des écarts allant jusqu'à 25 dents. Egaleme nt pour trois, quatre, cinq et six vitesses à la roue libre, on obtient des écarts variant de dix à quinze dents.

Mouvement principal démonté, montrant la poulie de chaîne, le boîtier avec son noyau central de pivotement, le ressort en spirale, l'axe principal, sa double rampe hélicoïdale, et la goupille.

NEWS * DOCUMENTS

The family of derailleurs is enriched by a very good system Created several years ago by R. BON, winner of the Poly in " Randon-neurs " and constantly perfected in its details, the SPIRAX derailleur has entered the commercial phase.

This model, which can be used for racing as well as for tourism and work, allows, by means of a double winding, a gearing spacing as considerable as all the existing types.

Its main interest lies in the automatic modification of the spring tension according to the gear used.

The chain is thus constantly tensioned, easily adjustable and provides maximum smoothness on all gears.

This constant tension is ensured in the following way:

The main axis of the derailleur fixed either to the rear dropout by means of a fixed crescent-shaped part (see sketch) or on a support brazed to the right chainstay, carries a double symmetrical helical ramp. A spiral spring has its central strand traversed by the pin ensuring the connection between the axle and a housing carrying at the bottom the arm ending with the tensioning roller and, on its left, the pulley controlling the lateral displacement of the chain. The outer strand of the spiral spring is fixed to the wall of the housing by a small screw. The control cable rotates a drum closing the housing, which is fixed to the hollow core serving as the axis of the housing.

It is therefore easy to understand that if the housing is moved along the main axis, as one end of the spring is fixed to this part while the other is stopped by the pin working in the spiral ramp, the spring tension is modified according to the stroke of the pin along the ramp, which decreases it when the chain is on the large teeth, and gradually increases it on the small ones.

In addition to this essential interest, it should be noted that if the derailleur is fixed to the rear of the frame dropout (usual assembly), it is sufficient to pull it backwards to disengage the wheel, dismantling it being done without touching the chain, even if it is on the smallest gears.

Finally, it should be noted that the housing where the axle works is sealed on the wheel side, which avoids the introduction of mud, rain or

sand on this axle, and that, thanks to the double helical ramp, the pin passes completely through the axle, preventing any jamming.

The same unit works on one, two and three front chainrings with front derailleur of course, allowing for spacings of up to 25 teeth. Also for three, four, five and six freewheel gears, gaps of between ten and fifteen teeth can be achieved.

Main movement dismantled, showing the chain pulley, the housing with its central pivot core, the spiral spring, the main axle, its double spiral ramp, and the pin.

[19500325 Le Cycle Vol 05 No 09 p023](#)

NOUVEAUTES * DOCUMENTS

Une magnéto à entraînement sur le dessus du pneu

Voici trois croquis de montages de la magnéto B.R.A. (Brevet Rossini Attilio) entraînée par le dessus du pneu, et que nous avons déjà présentée dans un précédent numéro.

La figure 1 montre la magnéto sans commande spéciale de mise en service; un ressort à lame assure le contact avec la chape, ainsi que la position de repos (par la pièce à section carrée).

Sur la figure 2, nous voyons le montage sur le pneu arrière; la dynamo est capotée et comporte le feu rouge.

Mise en service ou au repos sont réalisées par la came soulevant le support basculeur (vi-sible à gauche, sous le ressort de pression).

Enfin, fig. 3, voici la coupe partielle de la direction avec le système de commande passant à travers la tige creuse de l'expendeur. On remarque le passage du fil dans la potence (trajet en pointillé) et allant jusqu'à la dynamo, après avoir longé le cône d'expendeur dans une gorge fraisée sur celui-ci.

Rossini Attilio a créé cette sangle en caoutchouc pour maintenir les câbles le long des tubes du cadre sans risquer d'abîmer l'émail; voilà qui remplace avantageusement le bout de chatterton ou la bride en toile ou aluminium.

NEWS * DOCUMENTS

A dynamo on the top of the tyre

Here are three assembly sketches of the B.R.A. magneto. (Rossini Attilio patent) driven from the top of the tyre, which we had already presented in a previous edition.

Figure 1 shows the magneto without any special operating command; a leaf spring ensures contact with the tread, as well as the rest position (by the square section part).

Figure 2 shows the mounting on the rear tyre; the dynamo is hooded and has the red light.

Putting into operation or at rest is carried out by the cam lifting the tilting support (which can be seen on the left, under the pressure spring). Finally, fig. 3 shows a partial section of the steering with the control system passing through the hollow expander rod. You can see the wire running through the stem (dotted line) to the dynamo after running along the expander cone in a groove milled into the expander cone.

Rossini Attilio created this rubber strap to hold the cables along the frame tubes without damaging the enamel, which is an advantageous alternative to a rubber tape or bridle made of canvas or aluminium.

[19500408 Le Cycle Vol 05 No 10 p005](#)

Après Genève et Frankfort... le constructeur allemand dernier arrivant s'affirme comme un redoutable concurrent international aux réalisations très modernes

After Geneva and Frankfurt... the German manufacturer, the latest to arrive, has established itself as a formidable international competitor with very modern designs...

[19500408 Le Cycle Vol 05 No 10 p009](#)

SECURITE ET ROULEMENTS

1. — ADOLF SCHOLZE : poignées avec catadioptré incorporé.
2. — WAGNER : cette pédale est équipée de catadioptrés rectangulaires, très visibles de nuit pendant le pédalage.
3. — DURKOPP : manivelle à trois branches formant cache-cuvette.
4. — GE-HA : montage sans clavette des manivelles.
5. — DURKOPP : beau moyeu à grands flasques ajourés.
6. — KLAUE-BREMSE : frein avant à segments internes, ayant l'apparence d'un moyeu à rétropédalage.
7. — DURKOPP : roulement de pédalier avec cuvettes creuses, et billes cagées sur axe cylindrique.

SAFETY AND BEARINGS

1. - ADOLF SCHOLZE: handles with built-in reflector.
2. - WAGNER: this pedal is equipped with rectangular reflectors which are highly visible at night while pedalling.
3. - DURKOPP: three-point crank arm forming a cover.
4. - GE-HA: Cotterpinless mounting of the cranks.
5. - DURKOPP: attractive hub with large cut-out flanges.
6. - KLAUE-BREMSE: Front brake with internal shoes, having the appearance of a coaster hub.
7. - DURKOPP: Bottom bracket bearing with hollow cups and caged balls on cylindrical axle.

[19500408 Le Cycle Vol 05 No 10 p012](#)

L'effort allemand...dans le domaine des CADRES ET DÉRAILLEURS

1. — Cadre original au dessin simplifié, en 2 coquilles de tôle d'alliage d'aluminium emboutie ; la fourche reste classique. Prototype d'origine hollandaise.
- 2 — ANKER : on voit encore la bonne vieille tension, bien mariée d'ailleurs avec ses montants et bases aplatis.
3. — GORICKE : voilà une fourche bien personnelle, avec ses fourreaux montant jusqu'au contre-écrou de direction.

4. — KREIS : déjà créateur d'une boîte de vitesses automatique pour motos et voitures, cette firme présente ce dérailleur automatique à 2 rapports. Notez l'énorme guide-chaîne très en faveur Outre-Rhin.

5-6. — ALTENBURGER : manette et dérailleur bien réalisés, donnant 3, 4 ou 5 vitesses.

The German effort...in the field of FRAMES AND DERAILERS

1. - Original frame with simplified design, made of 2 pressed aluminium alloy sheet shells; the fork remains classic. Prototype of Dutch origin.

2 - ANKER: we can still see the good old tension, well married by the way with its flattened seatstays and chainstays.

3. - GORICKE: here is a very personal fork, with its blades going up to the head set lock nut.

4. - KREIS: already creator of an automatic gearbox for motorbicycles and cars, this firm presents this 2-speed automatic dérailleur. Note the enormous chain guide bar, which is very much in favour across the Rhine.

5-6. - ALTENBURGER: well-made shifter and dérailleur, giving 3, 4 or 5 gears.

[19500501 Le Cycliste 05 1950 p000](#)

Huret advertisement

[19500506 Le Cycle Vol 05 No 12 p011 19500601 Le Cycliste 06 1950 p138](#)

[Remarqué à Chanteloup](#)

1. - BARRA : bras du dérailleur CYCLO allongé avec attache du ressort modifiée, afin de permettre une compensation maximum des écarts de denture.

2. - HERSE : éclairage BOWDEN sur le «randonneur léger»

3. - DAUDON : coupe de l'éclairage de secours dans la tige de selle.

4. - MAFAC : nouvelle poignée pour freins conjugués, à deux logements de câble.

- 5-6. - HELYETT : le cadre BARRA de Lazaridès était à tubes ovalisés ; voici le serrage arrière par blocage SIMPLEX et le porte-pompe soudé sur le collier de selle.
- 7. - HERSE : butée au-dessus du CYCLO pour éviter le saut de la chaîne du pignon de commande.
- 8. - V.A.R. : dérive-chaîne avec nouvelle fixation du poinçon interchangeable.
- 9. - HUGONNIER-ROUTENS : en plus des renforts au pédalier, la machine de Rota est dotée également de goussets brasés à la direction.
- 10. - HERSE : voici le triple plateau «maison».
- 11. - REMY : le nouveau frein LENO est un cantilever très simple, doté d'un important bras de levier et d'un système de décrochage rapide.

Noticed in Chanteloup

- 1. - BARRA: Extended CYCLO derailleur arm with modified spring attachment, to allow maximum compensation of gear gaps.
- 2. - HERSE: BOWDEN lighting on the "light randonneur"
- 3. - DAUDON: Cut of the emergency lighting in the seat post.
- 4. - MAFAC: new brake handle for dual brakes, with two cable housings.
- 5-6. - HELYETT: the BARRA frame of Lazaridès was with ovalized tubes; here is the rear clamping by SIMPLEX quick release and the pump holder welded on the saddle clamp.
- 7. - HERSE: stops above the CYCLO to prevent the chain from jumping off the control pinion.
- 8. - V.A.R.: chain tool with new interchangeable punch attachment.
- 9. - HUGONNIER-ROUTENS: in addition to the bottom bracket reinforcements, the Rota machine is also equipped with brazed gussets on the steering.
- 10. - HERSE: this is the triple "À la maison" crankset.
- 11. - REMY: The new LENO brake is a very simple cantilever, with a large lever arm and a quick release system.

[19500506 Le Cycle Vol 05 No 12 p013 19500601 Le Cycliste 06 1950 p137](#)

[Remarqué à Chanteloup](#)

1. - REMY : porte-sacoches très surbaissé, fixé par serre-tringle.
2. - BARRA : frein cantilever «maison» à patins allongés, sur la triplète en métal léger.
3. - SIMPLEX : les dérailleurs avant des professionnels étaient souvent équipés d'une vis à papillon.
4. - C.L.B. : voici le frein type «cyclomoteur» créé pour le montage sous la tête de fourche, dans le cas d'un moteur avant.
5. - HERSE : cette pile, qui n'a rien d'atomique, permet un éclairage suffisant pour les grands raids cyclo-sportifs.
6. - HERGE : tandem léger équipé du triple plateau T.A., du dérailleur DAUDON et des pédales PIEL.
7. - RAPID : la clé de ce blocage se visse, et ne bascule pas, ce qui permet de corriger une différence d'épaisseur des pattes.
8. - HUGONNIER-ROUTENS : petit porte-sacoche avec fixation ultra-légère de l'éclairage.
9. - HERSE : robuste porte-bagages avant, muni de protège-freins.

Noticed in Chanteloup

1. - REMY: very low-built bag holder, attached by eyebolts.
2. - BARRA: "À la maison" cantilever brake with elongated pads, on the light metal triplet.
3. - SIMPLEX: professional front derailleurs were often equipped with a butterfly screw.
4. - C.L.B.: This is the "cyclomoteur" type brake created for mounting under the fork crown, in the case of a front engine.
5. - HERSE: this battery, which is not atomic, provides sufficient lighting for major cyclo-sport events.
6. - HERGE: lightweight tandem equipped with the triple T.A. chainring, DAUDON derailleur and PIEL pedals.
7. - RAPID: the pin to this quick release is screwed in, and does not tilt, which allows to correct a difference in dropout thickness.
8. - HUGONNIER-ROUTENS: small bag holder with ultra-light lighting attachment.
9. - HERSE: robust front luggage rack, equipped with brake protectors.

À la Foire de Bâle

1. - SPORT A.G. : carter étanche ZESAR en tôle d'acier.
2. - HELVETIC : porte-bagage à double crochet et coffre métallique.
3. - DURALCA : nouvelle jante 700 X C en alliage spécial évitant le grippage des têtes de rayons.
4. - DURALCA : dernier modèle de levier de frein à fixation par sangle acier.
5. - TITAN : adaptation d'un système à broche «maison» sur moyeu trois vitesses.
6. - HELVETIC : support INCA brasé sur boîte à billes.
7. - UTO : fourche à panneaux ronds et support de dynamo à boutonnière.
8. - WEINMANN : jante en profilé pour pneus de 700 C.
9. - PROMA : pédale «Sansaxe» exposée chez HUBERTUS.
10. - PHOEBUS : éclairage sport, présenté chez SPORT A.G.
11. - CILO : pompe italienne SIPEM, avec raccord fixe.
- 12-13. - WEINMANN : nouvelle poignée de frein, à fixation interne, en pièces détachées, et montée sur un cintre.

At Basel Exhibition

1. - SPORT A.G.: ZESAR waterproof chainguard in sheet steel.
2. - HELVETIC: double hook luggage rack and metal box.
3. - DURALCA : new 700 X C rim in special alloy to prevent seizure of the spoke heads.
4. - DURALCA: latest model of brake lever with steel strap attachment.
5. - TITAN: adaptation of a "À la maison" split system on a three-speed hub.
6. - HELVETIC : INCA kickstand brazed on bottom bracket shell.
7. - UTO: round bladed fork and dynamo buttonhole bracket.
8. - WEINMANN: rim profile for 700 C tyres.
9. - PROMA: "Sansaxe" pedal on display at HUBERTUS.
10. - PHOEBUS: sports lighting, presented at SPORT A.G.
11. - CILO: Italian SIPEM pump, with fixed valve coupling.

12-13. - WEINMANN : new brake handle, internally mounted, in parts, and mounted on a handlebar.

[19500506 Le Cycle Vol 05 No 12 p034](#)

Pratique et peu encombrante

La clé à manivelles HERSE se loge à l'intérieur du plongeur de potence, et permet de démonter ou de rebloquer les manivelles à emmanchement carré.

Practical and space-saving

The HERSE crank wrench is placed inside the stem shaft and allows the square taper cranks to be removed or re-attached.

[19500527 Le Cycle Vol 05 No 13 p005](#)

Le triple plateau

Représente-t-il une fantaisie technique, un avantage pour le coureur ou le sportif, un perfectionnement pour le touriste ?

The triple chainring

Does it represent a technical fantasy, an advantage for the racer or the sportsman, an improvement for the tourist?

[19500610 Le Cycle Vol 05 No 14 p005](#)

A la recherche de la perfection

In search of perfection

[19500610 Le Cycle Vol 05 No 14 p009](#)

Toujours enchaînés?

Verra-t-on naître un "acatène" moderne?

Always in chains?

Will a modern "acatene" be born? [Latin: "a catena" = "without chain"]

[19500610 Le Cycle Vol 05 No 14 p011](#)

TOUJOURS ENCHAINES ?

Allure extérieure du changement de vitesses ADLER contenu dans la boîte de pédalier spéciale.

Détail intérieur des pignons de la boîte ADLER en deuxième vitesse (prise directe). Sur ce croquis, les fourchettes de commande et le cylindre à rampe hélicoïdale ne sont pas visibles.

ALWAYS IN CHAINS?

Exterior appearance of the ADLER gear change contained in the special bottom bracket box.

Interior detail of the ADLER gearbox sprockets in second gear (direct drive). In this sketch, the shift forks and the spiral ramp cylinder are not visible.

[19500610 Le Cycle Vol 05 No 14 p023 and p025](#)

Two drawings of the same object, a Garin bicycle with auxiliary motor by different draughtsmen. Make your choice!

One is an editorial article, the other an advertisement by the manufacturer, two pages away in the same magazine. I don't know, but I think that the editorial article is a favour from the magazine editors for the al-

most full-page advertisement from the manufacturer. I wonder why Garin chose a different illustrator for the ad.

Deux dessins du même objet, une bicyclette Garin avec moteur auxiliaire, par des dessinateurs différents. Faites votre choix !

L'un est un article rédactionnel, l'autre une publicité du fabricant, deux pages plus loin dans le même magazine. Je ne sais pas, mais je pense que l'article rédactionnel est une faveur des rédacteurs du magazine pour la publicité presque pleine page du fabricant. Je me demande pourquoi Garin a choisi un autre illustrateur pour la publicité.

Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)

[19500624 Le Cycle Vol 05 No 15 p011](#)

Fourches suspendues

La vitesse des cyclomoteurs actuels et le désir d'un confort amélioré ont imposé la suspension avant sur de nombreux cycles motorisés. — Tous les systèmes sont autorisés

Suspension forks

The speed of today's mopeds and the desire for improved comfort have imposed front suspension on many motorised cycles. - All systems are allowed

[19500624 Le Cycle Vol 05 No 15 p016](#) [19500901 Le Cycliste 09 1950 p191](#)

REMARQUÉ AU CHAMPIONNAT DE FRANCE

LES coureurs répugnent à adopter une pièce mécanique qui n'a pas fait ses preuves d'une façon absolue.

Si, dans quelques épreuves, ils consentent à risquer une casse ou une panne possible afin d'avoir un avantage de poids ou de rendement, ils n'utilisent qu'une machine donnant toute garantie de solidité et de

sûreté de marche pour des courses de grande importance, comme par exemple le Championnat de France.

Les solutions modernes et nouvellement utilisées sur les cycles examinés à Montlhéry sont donc en quelque sorte consacrées officiellement par nos champions et leurs constructeurs.

Qu'avons-nous donc remarqué de nouveau sur la piste de l'autodrome ? D'abord, le nombre croissant (environ 50 p. 100) des manivelles en métal léger, d'abord dédaignées comme obligeant à utiliser un axe de pédalier plus long, donc à «pédaler en canard», ces manivelles ont forcé leur adoption par le gain de poids et de rigidité, tout en offrant toutes les garanties de solidité, éprouvée dans de nombreuses épreuves, dont la «Poly» et ses seize grimpées en danseuse.

Puis l'unanimité sur le double plateau souvent en métal léger. Bobet avait adopté un couple T.A., avec le nouvel intermédiaire (Fig. 1). pour disposer d'un développement convenant à l'épreuve (52 dents au grand plateau !) Son dérailleur avant HURET était commandé par câble. Notons également que ses manivelles étaient de modèle compétition en acier.

Les dérailleurs n'avaient rien de révolutionnaire. Celui de Bobet, un HURET, avait un câble supplémentaire pour détendre la chaîne (Fig. 4). Le mécanicien du service des courses de LA PERLE avait apporté une petite amélioration aux SIMPLEX utilisés, la butée de gaine, rivée d'origine, avait été remplacée par un serre-tringle vissé (Fig. 2). En plus de la sécurité, augmentée par ce mode d'assemblage, la queue du serre-tringle, laissée dans toute sa longueur, forme butée lors du démontage de la roue, évitant le retournement complet du bras tendeur sollicité par le ressort.

Les commandes des dérailleurs avant sont presque toutes celles d'origine, les fabricants ne pouvant accepter que leurs coureurs modifient leurs modèles, en choisissant une manette autre que celle de la marque. Pourtant, nous avons encore quelques PASSEVITESSE au guidon, comme sur la marque de CAPUT (Fig. 7). Notre champion 1950 avait ses trois manettes réunies sur le même collier (Fig. 8). A gauche, celle du dérailleur avant ; à droite, celle du dérailleur arrière et celle commandant la tension de chaîne.

Quelques blocages rapides, entre autre, sur la STELLA victorieuse, nous avons remarqué le nouveau CAMPAGNOLO (Fig. 3 et 8) à l'avant et à l'arrière. Notons également la robustesse des pattes du cadre, non ajourées et profondément encastrées dans les bases et haubans.

Enfin, nous devons décerner un prix d'élégance à la machine de Bobet (encore lui !).

Le coureur qui se présente dans une épreuve avec une machine si luxueuse donne une preuve de son amour pour son vélo, et cela est un bon point, faisant bien présager de la performance. Ce cycle était soigné dans ses moindres détails ; signalons ses raccords chromés très finement ajourés, le montage des leviers de frein MAFAC avec repose-mains pardessus la tresse recouvrant le guidon, et sa potence avec expendeur invisible sous bouchon plat (Figure 6). Suivant la voie des grands champions italiens, dont les montures sont toujours des modèles d'élégance et de fini luxueux, nos coureurs se doivent, et doivent à leurs constructeurs, de se présenter au départ avec des machines impeccables, sans ces paquets de chatterton sur le cadre et le guidon, ces bouts de chambre à air fixant les bidons, toutes ces solutions inesthétiques et qui, maintenant, semblent dater des temps héroïques.

NOTICED AT THE FRENCH CHAMPIONSHIP

The racers are reluctant to adopt a mechanical part that has not proven its worth in an absolute way.

If, in some events, they agree to risk a possible breakage or breakdown in order to have an advantage in terms of weight or performance, they only use a machine that gives every guarantee of solidity and operability for races of great importance, such as the French Championship, for example.

The modern and newly used solutions on the cycles examined in Montlhéry are therefore in a way officially recognized by our champions and their manufacturers.

So what did we notice on the track at the autodrome?

First, the increasing number (about 50%) of light metal cranks, initially disregarded as requiring the use of a longer bottom bracket axle, thus "duck pedalling", forced their adoption by winning weight and stiffness,

while offering all the guarantees of solidity, proven in many tests, including the "Poly" and its sixteen out of the saddle climbs.

Then unanimity on the double chainring, often made of light metal. Bobet had adopted a T.A. chainring set, with the new intermediate (Fig. 1). to have a development suitable for the race (52 teeth on the large chainring!) His HURET front derailleur was operated by cable.

It should also be noted that his cranks were of steel competition model. There was nothing revolutionary about derailleurs. Bobet's, a HURET, had an additional cable to tension the chain (Fig. 4).

The mechanic in the LA PERLE racing department had made a small improvement to the SIMPLEX used, the original riveted cable stop had been replaced by a screwed eyebolt (Fig. 2). In addition to the safety, increased by this assembly method, the tail of the eyebolt, left in its entire length, forms a stop when the wheel is removed, avoiding the complete reversal of the spring loaded tensioner arm.

The front derailleur commands are almost all the original ones, as manufacturers cannot accept that their riders modify their models, by choosing a lever other than the one of the brand.

However, we still have some PASSEVITESSE on the handlebars, as on the CAPUT brand (Fig. 7). Our 1950 champion had his three levers on the same clamp (Fig. 8). On the left, the front derailleur; on the right, the rear derailleur and the chain tension control.

Some quick releases, among others, on the victorious STELLA, we noticed the new CAMPAGNOLO (Fig. 3 and 8) at the front and rear. It is also worth noting the sturdiness of the frame's dropouts, which are not cutted out and deeply embedded in the chainstays and seatstays.

Finally, we must award an elegance prize to Bobet's machine (again him!).

The racer who comes to a race with such a luxurious machine gives proof of his love for his bicycle, and that is a good point, making it a good predictor of performance. This cycle was meticulous in every detail; note the very finely chrome plated lugs with cutouts, the assembly of the MAFAC brake levers with hand rests over the tape covering the handlebars, and its stem with invisible expander bolt under a flat plug (Figure 6). Following the path of the great Italian champions, whose frames are always models of elegance and luxurious finish, our riders

owe it to themselves, and to their manufacturers, to present themselves at the start with impeccable machines, without these packages of insulating tape on the frame and handlebars, these inner tube ends holding the bottles, all these unsightly solutions which, now, seem to date back to the heroes of time.

[19500701 Le Cycliste 07 1950 p161](#)

LE MICRO DES CONSTRUCTEURS, De la meilleure façon de transporter le matériel DU CYCLO-CAMPEUR

par L. PITARD

Les textes de cette rubrique sont publiés sous la responsabilité des auteurs.

L'INCONVÉNIENT n° 1 du campeur, c'est le poids à transporter. Il s'agit donc : 1° de réduire ce poids au minimum, 2° d'arriver à ce que le poids gêne le moins possible la conduite du vélo ou du tandem, et le rendement proprement dit.

Pour atteindre ce but, il faut progressivement éliminer tout le matériel inutile. Après chaque voyage ou chaque sortie, remarquer ce qui n'a servi à rien, et la fois suivante, en tenir compte pour ne pas emporter à nouveau des choses inutiles.

Le choix du mode de transport variera suivant les moyens et les goûts du campeur.

Tel qui campe à la sauvette avec un matériel léger, ne s'équipera pas comme celui qui aime le camping fixe. Le campeur solitaire ne se trouvera pas dans les mêmes conditions que celui qui campe avec son épouse, un équipier ou un groupe.

Le choix variera également suivant que l'on voudra conserver sa bicyclette ou son tandem existant ou que l'on prévoit de s'équiper complètement.

Personnellement, aimant camper et néanmoins disposant d'une machine légère, j'ai recherché :

- 1° le matériel le plus léger possible,
- 2° la meilleure disposition des sacs, de façon que la charge n'ait aucune influence sur la direction. C'est pourquoi, après avoir supprimé le

porte-bagages à plateforme et établi le porte-bagages étroit à cadre (dont la revue du TCP fit mention dans un article de M. Violette, il y a pas mal d'années), j'ai fait descendre, petit à petit, la charge jusqu'à ce qu'elle se centre sur les axes des roues.

Ayant toujours pratiqué le camping, il était normal que, dès la création de la Marque, je m'intéresse à un modèle de bicyclette qui fût nettement adapté au cyclo-camping.

Vers 1925 l'idéal que l'on se faisait du porte-bagages était qu'il fût spacieux - nous faisons donc un modèle avec une grande plateforme que nous soudions directement au cadre pour le rendre très rigide (fig. 1). Et il fallait qu'il le soit, rigide, pour résister au «panier japonais» que l'on fixait dessus ! Le panier japonais (fig. 2) en vannerie était composé de deux parties s'emboîtant, et avait donc plus ou moins de volume suivant la charge à transporter - cela allait à la rigueur pour le vélo, mais dès qu'il s'agissait d'un tandem, la charge s'élevait à une hauteur telle que c'était tout un travail pour ma femme d'enjamber l'édifice !

C'est alors que l'on imagina d'accrocher, de chaque côté, des sacoches. Le porte-bagages se modifia par l'adjonction de deux cadres latéraux, mais on tenait toujours à la grande plateforme. On le rendit démontable et l'on lui ajouta même deux petites pattes (A fig. 3) qui, faisant équilibre avec les montants (B), permettaient de le poser d'aplomb sur le sol.

Puis, plus tard, s'étant rendu compte que, plus on chargeait les sacoches latérales, plus on obtenait de facilité dans la conduite, on supprima la grande plateforme pour ne se servir que des sacoches latérales (fig. 4). J'avais baptisé ce modèle «camping». Il a toujours sa place et se fait couramment.

Enfin, ces dernières années, le cadre en tubes légers étant de plus en plus utilisé, et pour éviter toute vibration que ce genre de cadre peut engendrer, j'ai encore baissé la charge, et ce fut le porte-bagages surbaissé (fig. 5).

Tout récemment, je le modifiai encore, prenant appui sur le porte-sacoches au lieu du moyeu AR, pour le rendre plus facilement démontable. En outre, les sacoches font tout à fait corps avec le porte-bagages, ce dernier jouant alors le rôle d'armature : c'est le modèle «porte-paqueta-ge» (breveté), présenté au dernier Salon.

A l'avant, longtemps on accrocha simplement au guidon une sacoche plus ou moins spacieuse, avec un nombre de poches plus ou moins grand.

Nous avons même établi un modèle de porte-bagages AV servant de support à l'armature d'un sac à dos. Pour ne pas brider la fourche, nous l'avions articulé et lui faisons prendre appui sur les tasseaux de frein. L'influence des Concours fit demander le porte-sacoche AV pour saches latérales, et ces porte-saches subirent alors la même évolution que les porte-bagages AR.

En dehors du camping, bien des cyclotouristes préfèrent, et à juste raison, les saches à l'avant aux saches à l'arrière.

Le dernier progrès de porte-bagages AV est donc maintenant, selon moi, le porte-bagages AV surbaissé.

Les porte-bagages surbaissés me permettent, comme cette année, de camper et, avec la même machine, d'effectuer des grimpées sportives comme «La Journée Velocio» et «La Montée du Puy de Dôme» .

Avec la même disposition de saches, un tandem extra-léger nous sert pour des sorties en camping, et, les porte-bagages se démontant rapidement, pour des randonnées sportives, comme Paris-Brest-Paris 1948.

Lorsque nous campons à tandem, nous n'emportons que le strict nécessaire ; pour les grands voyages nous préférons les vélos qui nous permettent de disposer de 8 saches au lieu de 4. Alors, je prends en charge tout le matériel lourd laissant à ma femme le plus volumineux et le moins pesant. Apparemment, nous sommes également chargés et la différence de poids établit un handicap qui nous permet d'avoir une allure de marche identique.

Mais s'il nous fallait voyager à tandem pour une longue durée, nous reprendrions la remorque légère, comme nous l'avions fait lorsque les événements nous obligèrent à aller au loin chercher ce que nous ne trouvions plus dans la capitale.

Partant des considérations précédentes, la bicyclette de camping, spécialement aménagée, sera la monture du cyclo qui fait du camping son activité principale. Elle évitera le transport du poids mort d'une remorque, mais elle l'obligera à prévoir un chargement bien réparti et bien équilibré.

THE MICRO OF THE CONSTRUCTORS, The best way to transport the CYCLO-CAMPER's equipment

by L. PITARD

The texts in this section are published under the responsibility of the authors.

The camper's INCONVENIENCE n° 1 is the weight to be transported. The aim is therefore: 1° to reduce this weight to a minimum, 2° to ensure that the weight does not interfere as much as possible with the behavior of the bicycle or tandem, and the performance itself.

To achieve this goal, all unnecessary equipment must be eliminated gradually. After each trip or excursion, notice what has been of no use, and the next time, take it into account so as not to take unnecessary things away again.

The choice of transport mode will vary according to the means and tastes of the camper.

If you camp on the go with light equipment, you won't be equipped like the one who loves stationary camping. The solitary camper will not be in the same conditions as the one who is camping with his wife, a team member or a group.

The choice will also depend on whether you want to keep your existing bicycle or tandem or whether you plan to fully equip yourself.

Personally, loving camping and nevertheless having a light machine, I researched:

1° the lightest possible material,

2° the best arrangement of the bags, so that the load has no influence on the steering. That's why, after removing the platform rack and establishing the narrow frame rack (mentioned in a TCP review in a article by Mr. Violette quite a few years ago), I gradually lowered the load until it centered on the wheel axles.

Having always been a camping enthusiast, it was only natural that, since the creation of the Brand, I should be interested in a bicycle model that was clearly adapted to cyclo-camping.

Around 1925 the ideal of the luggage rack was that it was spacious - so we made a model with a large platform that we welded directly to the frame to make it very rigid (fig. 1). And it had to be, rigid, to resist the "Japanese basket" that was being fixed on it! The Japanese basket (fig. 2)

in basketry was composed of two interlocking parts, and therefore had more or less volume depending on the load to be transported - this was a must for the bicycle, but as soon as it was a tandem, the load was so high that it was quite a job for my wife to step over the building!

It was then that we imagined hanging panniers on each side.

The luggage rack was modified by the addition of two side frames, but the large platform was still important. It was made removable and two small legs (A fig. 3) were even added to it, which, in balance with the seatstays (B), allowed it to be placed plumb on the ground.

Then, later, having realized that the more easily the side bags were loaded, the easier it was to drive, the larger platform was removed and only the side bags were used (fig. 4). I called this model "camping". It always has its place and is done fluently.

Finally, in recent years, as the lightweight tube frame has become more and more popular, and to avoid any vibration that this type of frame can cause, I have lowered the load again, and this was the low load carrier (fig. 5).

Just recently, I modified it again, leaning on the bag holder instead of the rear hub, to make it easier to remove. In addition, the bags are completely integrated with the luggage rack, which then acts as a reinforcement: this is the "package rack" model (patented), presented at the last Salon.

At the front, for a long time, a more or less spacious bag was simply attached to the handlebars, with a more or less large number of pockets.

We even developed a model of a front luggage rack that supports the frame of a backpack. In order not to clamp the fork, we had articulated it and made it lean on the brake pads.

The influence of the Concours led to the demand for the front bag holder for side bags, and these bag holders then underwent the same evolution as the rear bag holders.

Outside the campsite, many cyclists prefer, and rightly so, panniers at the front to panniers at the back.

The latest development in front luggage racks is now, in my opinion, the lowered front luggage rack.

The lowered luggage racks allow me, as this year, to camp and, with the same machine, to make sports climbs like "La Journée Velocio" and "La Montée du Puy de Dôme".

With the same arrangement of bags, an extra-light tandem is used for camping trips, and, the luggage racks can be quickly removed, for sporting excursions, such as Paris-Brest-Paris 1948.

When we camp with tandem, we only take the bare essentials with us; for long journeys we prefer bicycles that allow us to have 8 bags instead of 4, so I take care of all the heavy equipment leaving my wife the biggest and lightest. Apparently, we are also loaded and the difference in weight creates a handicap that allows us to have an identical walking pace.

But if we had to travel by tandem for a long time, we would take the light trailer again, as we did when the situation forced us to go far away to find what we could no longer find in the capital.

Based on the above considerations, the specially equipped camping bicycle will be the outfit of the cyclist who makes camping his main activity. It will avoid carrying the dead weight of a trailer, but it will require to provide a well-distributed and well-balanced load.

[19500715 Le Cycle Vol 05 No 16 p013](#)

NOUVEAUTÉS - DOCUMENTS

Un repose-mains MAFAC pour double commande

Nous avons présenté, dans notre numéro de compte rendu de la « Poly » de Chanteloup un levier de frein MAFAC à deux câbles. Voici que le repose-main assorti est réalisé exactement semblable au modèle classique un seul câble.

One MAFAC hand rest for double command

We presented in our review of Chanteloup's "Poly" a MAFAC brake lever with two cables. Now the matching hand rest is made exactly the same as the classic single-cable model.

REMARQUÉ AU "PESAGE" MACHINES DU TOUR

En circulant dans le quartier des coureurs du Vél' d'Hiv se passaient les dernières mises au point des montures pour la « Grande Boucle », nous avons remarqué quelques détails intéressants.

Félicitons d'abord ceux (ou celui) qui eurent l'idée de protéger les bords coupants de la plaque de cadre, portant le numéro du coureur, par un boudin formé d'un tuyau de caoutchouc fendu sur un rayon, et placé à cheval sur la tôle (croquis n° 13).

Sur les cadres de rechange, nous avons vu une petite gouttière demi-ronde, brasée sur la boîte à billes et dans laquelle le câble du dérailleur passe en une courbe judicieuse (n° 5).

Le nouveau dérailleur SIMPLEX course équipe bon nombre de machines. Ce dernier modèle comporte une détension automatique de la chaîne, grâce à un deuxième câble commandant une poulie solidaire de l'ancrage du ressort de tension; enfin, les galets, de plus petit diamètre, travailleraient mieux dans la poussière ou la boue (n° 3).

Autre réalisation française, vue sur une des machines de Magni : un dérailleur de pédalier réalisé par Jacques Souhart, et dont la fourchette, travaillant sur un parallélogramme déformable, se soulève tout en se déplaçant latéralement, ce qui aide la chaîne à passer par-dessus les dents (n° 10).

Les TERROT ont toujours leur pédalier à cônes vissés, avec manivelles DURAX.

Mais ce sont les accessoires italiens qui nous intéressèrent le plus par leur nouveauté. Géminiani a adopté une potence transalpine en métal léger, avec coulisseau en V et réglage en longueur avec crans d'arrêt (n° 13).

Tous les Italiens de l'équipe nationale, sauf Magni, utilisent le changement de vitesse CERVINO avec commande de tension du bras sous le pédalier par Une deuxième manette concentrique à la manette principale (no 1 et 7).

A l'arrière, fourchette en tôle pliée, commandée par une poulie horizontale: serrage par blocages CAMPAGNOLO sur pattes très massives, bien qu'ajourées (n° 2).

Sur les machines de marque BARTALI, un frein portant le même nom (comme d'ailleurs les manivelles et les roulements) a des patins en caoutchouc fortement renforcé de grosse toile, et échancrés de trois rainures verticales en V (n° 4).

On pouvait également remarquer l'amortisseur en caoutchouc VITTORIA sur certains leviers de freins (n° 9) et l'attache-boyau sous selle constitué par deux anneaux de caoutchouc avec crochet et patte en tôle percée (n° 6).

Les machines de Magni étaient montées avec manivelles L. MAGISTRONI, le plateau double est fixé par deux branches, le troisième point étant pris sur la manivelle (n° 15). Le roulement de pédalier est d'un dessin spécial, et nous espérons pouvoir donner bientôt des précisions sur ce sujet à nos lecteurs.

Le vélo de Kubler, de la marque FREJUS, a des freins BALILLA à détente rapide par un petit levier et deux biellettes (n° 8). Nous avons également remarqué sa potence réalisée avec deux tubes coupés en sifflet, le graisseur de direction placé derrière la douille (n° 11) et le raccord de selle, d'un dessin peu habituel en France (n° 12).

Nous terminerons en reconnaissant un souci de présentation et de fini remarquable sur toutes les machines des coureurs. Voilà de la bonne, efficace et intelligente propagande !

NOTICED AT THE "WEIGHING" MACHINES OF THE TOUR

While walking in the cyclists' quarters at the Vél' d'Hiv

As the final adjustments of the frames for the "Grande Boucle" were taking place, we noticed some interesting details.

First of all, let us congratulate those (or whoever) who had the idea of protecting the sharp edges of the frame plate, bearing the racer's number, with a rubber tube split on a spoke and placed astride the plate (sketch no. 13).

On the spare frames we saw a small half-round channel, brazed to the bottom bracket, in which the derailleur cable runs in a clever curve (no. 5).

The new SIMPLEX racing derailleur equips many machines. The latter model has an automatic chain detensioner, with a second cable that drives a pulley that is attached to the tension spring anchor, and the smaller diameter rollers work better in dust or mud (no. 3).

Another French creation, seen on one of Magni's machines: a front derailleur made by Jacques Souhart, whose cage, working on a deformable parallelogram, lifts while moving sideways, helping the chain to pass over the teeth (n° 10).

The TERROT still have their cotted crankset with DURAX cranks. But it was the Italian accessories that most interested us with their newness. Géminiani has adopted a transalpine stem in light metal, with V-shaped slide and length adjustment with notches (no. 13).

All the Italians on the national team, except Magni, use the CERVINO shifter with tension control of the arm under the bottom bracket by means of a second lever concentric to the main lever (no. 1 and 7).

At the rear, folded sheet metal fork, operated by a horizontal pulley: clamping by CAMPAGNOLO quick releases on very solid, though cut-out, dropouts (no. 2).

On machines of the BARTALI brand, a brake bearing the same name (as well as cranks and headset) has rubber pads heavily reinforced with heavy cloth, and indented with three vertical V-grooves (no. 4).

The VITTORIA rubber shock absorber [i.e. hoods] on some brake levers (no. 9) and the under-seat tire clip consisting of two rubber rings with hook and drilled sheet metal tab (no. 6) were also noticeable.

The Magni machines were mounted with L. MAGISTRONI cranks, the double chainring is fixed by two arms, the third point being taken from the crank (n° 15). The bottom bracket is of a special design, and we hope to be able to give our readers more details about it soon.

Kubler's FREJUS bicycle has BALILLA brakes with quick release by a small lever and two connecting rods (no. 8). We have also noticed its stem made with two tubes cut into a sharp shape, the steering grease nipple placed behind the headtube (n° 11) and the seatlug, of a design unusual in France (n° 12).

We will finish by acknowledging a remarkable concern for presentation and finish on all the racers' machines. This is good, efficient and intelligent propaganda!

[19500715 Le Cycle Vol 05 No 16 p018](#)

NOUVEAUTES * DOCUMENTS

Nouveau carter C.L.B.

Le spécialiste des carters C.L.B. a réalisé ce protège-pantalon de ligne sport, lequel s'adapte facilement sur le dérailleur avant de pédalier, sans bricolage ni gêne dans le fonctionnement de celui-ci.

Le prix en est des plus bas, ce qui n'empêche pas une présentation soignée, grâce au polissage du métal léger.

NEWS * DOCUMENTS

New C.L.B. chainguard

C.L.B., the chainguard specialist, has designed this sports line trouser guard, which can be easily fitted to the front derailleur without any DIY work or interference with the operation of the front derailleur.

The price is one of the lowest, which does not prevent a neat presentation, thanks to the polishing of the light metal.

[19500715 Le Cycle Vol 05 No 16 p019](#)

Ci-contre, quelques spécimens des fabrications des Fonderies Rivollier.

Opposite, a few specimens of Rivollier Foundries' products.

[19500715 Le Cycle Vol 05 No 16 p022](#)

Deux nouvelles créations de Jacques SOUHART

A la demande de la clientèle anglaise, belge et suisse, le créateur du Passvitesses vient de mettre au point une manette pour commander les moyeux à changement de vitesses.

Voici les pièces composant ce nouveau Pass vitesses; on remarque le verrouillage simple et très efficace, portant sur une large portée du secteur, grâce à un axe traité poussé latéralement par un ressort central. La fixation de cette commande en bout de guidon se fait, comme sur les autres modèles, par un manchon de caoutchouc comprimé par une vis. Mais l'activité de Souhart se manifeste dans le domaine des dérailleurs de plateau par un système d'une conception nouvelle. Le croquis ci-contre montre le principe du mouvement par deux biellettes parallèles formant parallélogramme déformable.

La fourchette entrant en contact avec la chaîne effectue son mouvement latéral du petit plateau vers le grand suivant une courbe ascendante, ce qui favorise l'échappement des maillons au-dessus des dents; on arrive ainsi à passer d'un -plateau sur l'autre tout en continuant l'effort sur les pédales. L'essai de ce dérailleur fut si concluant qu'à la veille du départ pour le Tour de France, l'as italien Magni s'en fit monter un sur une de ses machines.

La commande se fait par tirage de la biellette verticale au moyen d'un câble... et évidemment d'un « Passevitesses » au guidon

Two new creations by Jacques SOUHART

At the request of English, Belgian and Swiss customers, the creator of the Passvitesses has just developed a lever to operate gear hubs.

Here are the parts making up this new Passvitesses; the simple and very effective clamping, covering a wide range of the sector, thanks to a treated axle pushed laterally by a central spring.

The fixing of this lever at the end of the handlebar is done, as on the other models, by a rubber sleeve compressed by a screw.

However, Souhart's activity is manifested in the field of front derailleurs by a newly designed system. The sketch opposite shows the principle of movement by two parallel rods forming a deformable parallelogram.

The cage in contact with the chain makes its lateral movement from the small chainring to the large one in an upward curve, which favours the drop of the links over the teeth; one can thus move from one chainring to the other while continuing the effort on the pedals. The test of this derailleur was so convincing that the day before the start of the Tour de

France, the Italian ace Magni had one of them mounted on one of his machines.

The control is done by pulling the vertical rod with a cable... and of course with a « Passevitesses » on the handlebars...

[19500801 Le Cycliste 08 1950 p000](#)

Alex Singer advertisement

[19500812 Le Cycle Vol 05 No 18 p005](#)

Où "le" placer

LE MOTEUR AUXILIAIRE N'A PAS ENCORE ADOPTÉ UNE PLACE STANDARDISÉE

Where to place "it"

THE AUXILIARY MOTOR HAS NOT YET ADOPTED A STANDARDISED POSITION

[19500812 Le Cycle Vol 05 No 18 p012](#)

**UN CHAMPION SUISSE UN VELO ITALIEN,
DE NOMBREUX ACCESSOIRES FRANÇAIS ONT GAGNÉ
LE TOUR DE FRANCE 1950**

C'est donc une machine italienne qui a gagné le Tour 1950 ! Lors du passage, nous n'avions pas été sans remarquer et admirer la réalisation de Fréjus.

Le cadre, en tube « 808 » en acier suédois au chrome molybdène. donne une impression parfaite de rigidité. Si les raccords Agrati sont fins, ils gardent malgré tout une suffisante longueur pour contribuer à la bonne tenue de la carcasse. Les fourreaux de la fourche, de section ovale en haut, sont pourtant plus arrondis que les modèles courants français ou

anglais, et leur section à la tête de fourche leur est supérieure en surface.

Le cadre est aussi long que haut (donc « au carré ») mais très court d'arrière, ce qui est un avantage en côte, mais ne semble pas avoir gêné « Ferdi » en descente ! Le fini est très luxueux : raccords chromés et email métallisé gris. Les moyeux sont à grands flasques ajourés, et le rayonnage est croisé à 4.

A l'avant, le dérailleur Simplex à levier direct, à l'arrière le nouveau modèle Simplex à détension automatique, créé à l'occasion de la grande épreuve.

Le plateau double est le Simplex classique fixé en trois points sur les manivelles nervurées Magistroni.

Potence et cintre Ambrosio en métal léger, ainsi que les freins 'Balilla. Sur les leviers, les repose-mains Vittoria. On remarque un porte-bidon supplémentaire fixé au tube diagonal. Les raclettes sont des Ozanne. Nous avons déjà signalé le graisseur de roulement de direction; vissé derrière la douille.

La position est aussi intéressante, avec le guidon haut placé. mais très avancé, par la longue potence et par la forme du cintre, et la selle, au chariot centre, mais piquant du nez.

Belle machine, sans « chinoiserie » inutiles ou même dangereuses, montées avec des pièces robustes ayant depuis longtemps fait leurs preuves.

Il est dangereux d'innover dans le Tour.

Kubler et Fréjus le savent !

A SWISS CHAMPION AN ITALIAN BICYCLE, MANY FRENCH ACCESSORIES HAVE WON THE TOUR DE FRANCE 1950

So it was an Italian machine that won the Tour 1950! During the weighing, we hadn't been without noticing and admiring Fréjus' creation. The frame, made of "808" Swedish chrome molybdenum steel tube, gives a perfect impression of rigidity. Although the Agrati lugs are small, they still retain sufficient length to contribute to the good strength of the frame. The fork blades, which are oval at the top, are however more

rounded than the standard French or English models, and their cross-section at the fork head is greater in surface area.

The frame is as long as it is high (thus " square ") but very short at the rear, which is an advantage on uphill, but does not seem to have hindered "Ferdinand" on downhill descents! The finish is very luxurious: chrome lugs and grey metallic enamel. The hubs have large cut-out flanges and the spoking is crossed at 4.

At the front is the direct lever Simplex derailleur, at the rear is the new Simplex model with automatic detensioning, created for the big event. The double chainring is the classic Simplex mounted in three points on the Magistroni ribbed cranks.

Ambrosio light metal stem and handlebar and 'Balilla' brakes. On the levers are the Vittoria hand rests. There is an additional bottle cage attached to the down tube. The scrapers are Ozanne.

We had already mentioned the head set grease nipple; screwed behind the headtube.

The position is also interesting, with the handlebars high up, but very forward, by the long stem and the shape of the handlebars, and the saddle, with the carriage in the centre, but prickly from the nose.

Beautiful machine, without useless or even dangerous "chineseeries", mounted with sturdy parts that have long since proven their worth.

It is dangerous to innovate in the Tour.

Kubler and Fréjus know it!

[19500812 Le Cycle Vol 05 No 18 p015](#)

EN EXAMINANT la "STELLA" VICTORIEUSE du GRAND PRIX de la MONTAGNE

Nous avons déjà, au départ du Championnat de France, remarqué la superbe STELLA que Louison Bobet devait mener à la victoire.

Le champion de France a utilisé la même bicyclette pour effectuer le long parcours du Tour de France.

Nous voici donc loin du coureur tâtilon cherchant, en des machines créées spécialement pour chaque épreuve, la puissance qui lui manque.

Pourtant, en coureur d'expérience, Bobet avait apporté quelques petites transformations à son vélo.

La pompe fut doublée par le gonfleur L.D.C. que nous avons présenté dans ces colonnes en juillet 1949; nous retrouvons le double plateau T.A. en métal léger, monté avec cinq vis sur les manivelles DURAX service course.

Nous avons enfin noté une modification prouvant le sérieux avec lequel Bobet prépare ses épreuves; le système des trois manettes sur le même collier, dé. railleur de pédalier à gauche, et dérailleur arrière avec levier de détension à droite, parfait pour une épreuve rapide et courte, avait été abandonné; le collier spécial était resté, mais la place de gauche demeurait libre, et le HURET avant à levier, forcément plus robuste avait été adopté.

A propos de la marque du dérailleur, nous devons rapporter ici ce que Bobet nous confia à l'arrivée au Parc : « Aucun des dérailleurs HURET des STELLA du Tour ne fut changé pendant l'épreuve, et il n'y eut même pas un câble à remplacer. Ceux-ci portent encore, comme vous pouvez le constater, les embouts placés au départ pour éviter l'effilochement des brins. »

Dont acte..., et bravo !

EXAMINING the VICTORIOUS "STELLA" of the MOUNTAIN GRAND PRIX

We had already, at the start of the French Championship, noticed the superb STELLA that Louison Bobet was going to lead to victory.

The French champion used the same bicycle to ride the long course of the Tour de France.

So here we are far from the racer who is looking for the power he needs in machines specially created for each event.

However, as an experienced racer, Bobet had brought some small transformations to his bicycle.

The pump was doubled by the L.D.C. inflator that we had presented in these columns in July 1949; we found the double T.A. chainring in light metal, mounted with five screws on the DURAX race service cranks.

Finally, we noted a modification proving the seriousness with which Bobet prepares his events; the system of three levers on the same collar, front derailleur on the left, and rear derailleur with tension release lever

on the right, perfect for a fast and short event, had been abandoned; the special collar had remained, but the left seat remained free, and the front HURET with lever, necessarily more robust, had been adopted. About the brand of the derailleur, we have to report here what Bobet confided to us at the finish in the Park: "None of the HURET derailleurs of the STELLA du Tour were changed during the race, and there wasn't even a cable to replace. As you can see, they still carry the end caps placed at the start to prevent the ends of the cables from fraying. » Duly noted..., and bravo!

[19500812 Le Cycle Vol 05 No 18 p019](#)

Un Cyclo modifié

Pour satisfaire un client exigeant, féru de mécanique parfaite et indifférent au prix de revient, René HERSE a transformé ce dérailleur CYCLO; les roulements du pignon de commande et des galets ont été remplacés par des roulements annulaires, visibles sur ce dessin où les cache-vis sont retirés (ainsi que la roue dont le moyeu à broche est un JOFFRE).

La tension du ressort est commandée par une manette double reliée à un câble fixé à l'extrémité avant du ressort.

Au-dessus du pignon de commande, on remarque la petite tige brasée à la base, et évitant le saut de chaîne.

Moyeu suspendu Moth

Un mécanicien de Levallois est en train de poursuivre les essais de ce prototype de moyeu à suspension interne sur un cyclomoteur.

L'inventeur. M. MOTH, compte bientôt entrer dans la phase industrielle, avec un modèle à frein incorporé; un moyeu arrière, suspendu suivant le même principe, est aussi à l'étude.

Maxi et les serrages rapides

MAXI vient de mettre sur le marché un moyeu spécial, prévu pour être doté des serrages rapides nécessitant un axe creux.

Ce moyeu est en métal léger, avec flasques normaux et roulements à petits cônes réglables.

Le moyeu arrière a un filetage, le flasque de gauche étant reporté vers le centre afin d'éviter une trop grande différence d'angle entre les deux nappes de rayons.

Ce modèle est évidemment étudié pour les coureurs, dont certains sont encore réfractaires aux roulements annulaires et aux grandes joues. Pourtant, nous comptons bien voir bientôt des MAXI-CAR à roulements annulaires et grands flasques, équipés pour recevoir les intéressants blocages rapides, français ou italiens.

A modified Cyclo

In order to satisfy a demanding customer, fond of perfect mechanics and regardless of the cost price, René HERSE has transformed this CYCLO derailleur; the bearings of the drive pulley and the rollers have been replaced by ring bearings, visible on this drawing where the screw covers are removed (as well as the wheel whose spindle hub is a JOFFRE).

Spring tension is controlled by a double lever connected to a cable attached to the front end of the spring.

Above the drive pulley is the small rod brazed at the chainstay, preventing chain jumping.

Suspended hub Moth

A mechanic from Levallois is continuing the tests of this prototype hub with internal suspension on a cyclomoteur.

The inventor, M. MOTH, intends to enter the industrial phase soon, with a model with built-in brake; a rear hub, suspended according to the same principle, is also under study.

Maxi and quick-releases

MAXI has just launched a special hub on the market, designed to be fitted with quick-releases requiring a hollow axle.

This hub is made of light metal, with normal flanges and adjustable small cone bearings.

The rear hub has a thread, with the left flange being moved towards the centre to avoid too great a difference in angle between the two spoke layers.

This model is obviously designed for racers, some of whom are still resistant to ring bearings and large flanges.

However, we expect to see soon MAXI-CARs with annular bearings and large flanges, equipped to receive the interesting French or Italian quick releases.

[19500812 Le Cycle Vol 05 No 18 p021](#)

POUR LE GONFLAGE RAPIDE

Cette bouteille remplie d'air comprimé à 100 kilos permet de gonfler largement deux boyaux à 4 kilos.

Chaque bouteille est essayée à une pression de 300 kilos avant mise en service..

Le raccord à angle droit, ne changeant pas le geste habituel du coureur, s'adapte facilement sur toutes les valves et a l'avantage de ne pas tordre les broches de mécanismes, à condition naturellement que le raccord soit bien emmanché à fond sur la valve.

Il suffit de visser le corps pour ouvrir la bouteille, et le dévisser pour arrêter la sortie de l'air comprimé.

La bouteille est munie à chaque extrémité d'un point de centre permettant son montage sur le cadre même de la bicyclette.

FOR QUICK INFLATION

This bottle filled with compressed air at 100 kilos allows you to largely inflate two tubulars to 4 kilos.

Each bottle is tested at a pressure of 300 kilos before being put into service...

The right-angled connector, which does not change the rider's usual gesture, fits easily on all valves and has the advantage of not twisting the mechanism pins, provided of course that the connector is fully engaged on the valve.

Simply screw the body on to open the bottle, and unscrew it to stop the compressed air outlet.

The cylinder is provided with a centre point at each end for mounting on the bicycle frame itself.

[19500826 Le Cycle Vol 05 No 19 p005 19501001 Le Cycliste 10 1950 p227](#)

Le Tour Cyclotouriste

1. - M. BONNEY : le réservoir du cadre du cyclomoteur constitue toute la poutre reliant l'avant à l'arrière ; fourche télescopique.
2. - EUROPE : Guy LAPEBIE : moteur E.M.A. sur la roue arrière.
3. - ALCYON - LA FRANÇAISE : potence souple et réglable sur les cyclomoteurs.
4. - DAUDON : moteur K.I.D. entièrement poli ; on remarque les trous supplémentaires de refroidissement.
5. - LE POULAIN : moteur type luxe de l'équipe officielle.

Tour Cyclotouriste

1. - Mr. BONNEY: the cyclomoteur frame tank is the entire beam connecting the front to the rear; telescopic fork.
2. - EUROPE: Guy LAPEBIE: E.M.A. engine on the rear wheel.
3. - ALCYON - LA FRANÇAISE: flexible and adjustable stem on cyclomoteurs.
4. - DAUDON: fully polished K.I.D. engine; note the additional cooling holes.
5. - LE POULAIN: luxury engine of the official team.

[19500826 Le Cycle Vol 05 No 19 p007](#)

NOUVEAUTES DOCUMENTS

LES MOYEUX A BROCHE P. J.

Ces moyeux, d'une conception très classique, sont équipés de roulements annulaires; le corps, en métal léger, est doté de grands flasques ajourés, celui de gauche, conique, suit la nappe des rayons.

L'entraînement se fait par clabots en acier traité, quatre sur le corps du moyeu, et quatre sur le porte-roue libre.

La broche est filetée à pas rapide; le papillon porte une fourchette dans laquelle un doigt peut se placer afin d'accélérer le vissage.

Ce moyeu arrière à broche est livré avec un moyeu avant de classe semblable et de même fabrication; dans le coffret, on trouve un socle d'acier permettant d'immobiliser dans un étau la pièce porte-roue libre, sans risquer d'endommager celle-ci.

Le moyeu arrière à broche P.J., partiellement démonté, avec sa broche à fourchette et son socle-démonte roue libre (en haut à gauche).

NEW DOCUMENTS

SPINDLE HUBS P. J.

These hubs, of a very classic design, are equipped with annular bearings; the body, made of light metal, is equipped with large cut-out flanges, the left one, conical, follows the spoke web.

The drive is by means of treated steel claws, four on the hub body and four on the freewheel carrier.

The spindle is threaded with a rapid pitch; the butterfly has a fork in which a finger can be placed to speed up the screwing process.

This rear spindle hub is supplied with a front hub of a similar class and manufacture; in the box you will find a steel base to hold the freewheel carrier in a vice without damaging the freewheel carrier.

The partially dismantled P.J. spindle rear hub with its fork spindle and freewheel mounting base (top left).

[19500826 Le Cycle Vol 05 No 19 p009 19501001 Le Cycliste 10 1950 p228](#)

Le Tour Cyclotouriste

1. - ALEX SINGER : sac de guidon dégageant le cintre et portant un «voyant» central pour l'itinéraire de l'étape.
2. - PEUGEOT : passage des fils de lumière dans des «passants» brasés au cadre.
3. - ALEX SINGER : commande de la dynamo le long du hauban.
4. - LIBERIA : porte-sac de guidon avec fixation par boutonnière.

5. - OLYMPIA : dynamo PYB 27.
6. - A. SINGER : support avant avec deux pattes permettant l'accrochage du sac dans les passants en cuir, sans autre fixation.
7. - DAUDON : porte-sac fixé sur la tête de fourche et les haubans.
8. - HUGONNIER-ROUTENS : dynamo SOUBITEZ et phare très réduit fixés sur une patte du porte-sacoche.
9. - DAUDON : catadioptré fixé sur une patte brasée aux haubans ; feu rouge protégé derrière le tube de selle.

The Cyclotourist Tour

1. - ALEX SINGER: handlebar bag clearing the handlebars and carrying a central " indicator " for the route of the stage.
2. - PEUGEOT: passage of the light wires through "loops" brazed to the frame.
3. - ALEX SINGER: control lever of the dynamo along the seatstay.
4. - LIBERIA: handlebar bag holder with buttonhole attachment.
5. - OLYMPIA: dynamo PYB 27.
6. - A. SINGER: front bag support with two tabs allowing the bag to be hooked into the leather loops, without further fixing.
7. - DAUDON: bag holder fixed on the fork crown and fork blades.
8. - HUGONNIER-ROUTENS: SOUBITEZ dynamo and very small head-light mounted on a bracket of the bag holder.
9. - DAUDON: reflector attached to a bracket brazed to the seatstays; red light protected behind the seat tube.

[19500826 Le Cycle Vol 05 No 19 p011 19501001 Le Cycliste 10 1950 p231](#)

LE TOUR CYCLOTOURISTE

1. - CHAPLAIT : guidon arrière du tandem, de Valance fixé sur le chariot de selle.
2. - DARDENNE : double frein arrière MAFAC sur le tandem motorisé.
3. - ROUBY-LOMBARDY : papillons en dentelle et rayonnage arrière mixte.
4. - PEUGEOT : porte-bagages arrière très simplifié sur la machine de Sikorsky.

5. - DAUDON : la potence contient, comme la tige de selle, une pile d'éclairage.
6. - HUGONNIER-ROUTENS : la selle arrière du tandem est la nouvelle IDEALE-SPORT pour femme.
7. - ROYAL-FABRIC : frein cantilever à balancier.
8. - DAUDON : manette du dérailleur SPIRAX.
9. - M. GUESNIER a, lui aussi, adopté le dérailleur SPIRAX.
10. - C.D.F. : porte-bidon sur tube diagonal, fixé sur 2 pattes brasées, et arrêté par un petit crochet inférieur.
11. - V.A.P. : dynamo CIBIE à grande mollette équipant les cyclomoteurs.

LE TOUR CYCLOTOURISTE

1. - CHAPLAIT: rear handlebars of the tandem, of Valance fixed on the seat post.
2. - DARDENNE: double MAFAC rear brake on the motorized tandem.
3. - ROUBY-LOMBARDY: lace butterflies and mixed rear spoking.
4. - PEUGEOT: very simplified rear luggage rack on Sikorsky's machine.
5. - DAUDON: the stem contains, like the seat post, a lighting battery.
6. - HUGONNIER-ROUTENS: the rear saddle of the tandem is the new IDEALE-SPORT for women.
7. - ROYAL-FABRIC: cantilever balancer brake.
8. - DAUDON: SPIRAX shifting lever.
9. - Mr GUESNIER has also adopted the SPIRAX derailleur.
10. - C.D.F.: bottle holder on down tube, fixed on 2 brazed tabs, and fixed by a small lower hook.
11. - V.A.P.: CIBIE dynamo with large wheel for cyclomoteurs.

[19500826 Le Cycle Vol 05 No 19 p013 19501001 Le Cycliste 10 1950 p224](#)

Le Tour Cyclotouriste

1. - WILLIAM : cyclomoteur avec cadre dont le réservoir forme poutre principal.
2. - HEMY : nouveau moteur 48 cmc., équipant également le tandem.
3. - ARLIGUIE : réservoir sous les tubes du cadre mixte.

4. - ALCYON : cadre berceau, réservoir vaste, moteur V.A.P. devant le pédalier.
5. - C. FOUCAUX : grand réservoir et fixation «suspendue» du V.A.P.
6. - GELEM : encore un réservoir de très grande capacité.

The Cyclotourist Tour

1. - WILLIAM: cyclomoteur with frame whose tank forms the main part.
2. - HEMY: new 48 cmc. engine, also equipping the tandem.
3. - ARLIGUATE: tank under the tubes of the mixte frame.
4. - ALCYON: cradle frame, large tank, V.A.P. engine in front of the crankset.
5. - C. FOUCAUX: large tank and "suspended" V.A.P.
6. - GELEM: another tank with very large capacity.

[19500909 Le Cycle Vol 05 No 20 p009 19501001 Le Cycliste 10 1950 p214](#)

Remarque à la "Poly" Lyonnaise

1. - LIBERIA : porte-bagages avant léger sur cadre BARRALUMIN.
2. - GENERAL-CYCLE : avertisseur avant LIBERATOR, fabrication ROTA.
3. - T.A. : couronne ajourée en métal léger pour roue libre.
4. - FOLLIS : montage du bloc SACHS 98 cm. sur machine légère genre cyclomoteur.
5. - GOELAND : butée de gaine arrière formant arrêt du câble à un enroulement, poulie et passage du câble cantilever dans un tube cintré pour frein MAFAC
6. - LONGONI : sortie du fil de lumière par la douille de direction d'un tandem.
7. - CASNAT : sortie de la gaine arrière par un canal latéral du raccord de selle.
8. - FERDINAND : ampoule de rechange vissée dans un support en fil d'acier fixé au bouchon de guidon.
9. - GENERAL-CYCLE : monogramme en relief sur le tube de selle.
10. - FERDINAND : potence «maison» avec bouchon orné d'un miroir, et manette commandant le frein arrière à tambour du tandem.

11. - C.I.M. : potence formant butée de frein et support de sonnette ; l'expendeur est caché par un bouchon-plaque d'identité.

Remarked at the "Poly" of Lyon

1. - LIBERIA: light front luggage rack on BARRALUMIN frame.
2. - GENERAL-CYCLE: LIBERATOR front bell, manufactured by ROTA.
3. - T.A.: light metal sprocket with cutouts for freewheel.
4. - FOLLIS: assembly of the SACHS unit 98 cm. on a light machine such as a cyclomoteur.
5. - GOELAND: rear cable stop with a rewinding, pulley and passage of the cantilever cable through a bent tube for MAFAC brake.
6. - LONGONI: exit of the light wire through the head tube of a tandem.
7. - CASNAT: Exit of the rear cable through a lateral channel of the saddle lug.
8. - FERDINAND: replacement bulb screwed into a steel wire holder attached to the handlebar cap.
9. - GENERAL-CYCLE: monogram in embossed form on the seat tube.
10. - FERDINAND: "À la maison" stem cap, ornated with mirror, and lever controlling the rear drum brake of the tandem.
11. - C.I.M.: stem that acts as a brake cable stop and bell mount; the expander is hidden by an identity plate plug.

[19500909 Le Cycle Vol 05 No 20 p013 19501001 Le Cycliste 10 1950 p215](#)

À l'Exposition de Limonest

- 1-2. - PRIMADOR : montage du nouveau CYCLO à un câble.
3. - CASNAT : support de la manette CYCLO sur la douille de direction, et sortie des câbles par le raccord.
4. - ETOILE DU SUD-EST : potence réglable en longueur.
5. - C.L.C. raccord et entretoises du cycle victorieux du concours d'élégance.
6. - FERDINAND : montage des tasseaux de frein MAFAC par vis ; en utilisant les 2 vis supérieures, on obtient le montage pour 700, et avec le montage représenté sur le croquis, celui pour 650.

7. - C.I.M. : cadre en métal léger avec fixation invisible de la tige de selle ; feu rouge protégé entre les haubans.
8. - CASNAT : haubans affilés et butée de frein arrière.
9. - GOELAND : commande du nouveau dérailleur avant «maison» par câble double.
10. - FERDINAND : grosse molette commandant la tension du ressort, sur la manette ajourée du dérailleur CYCLO.

At the Limonest Exhibition

- 1-2. - PRIMADOR: mounting of the new CYCLO with one cable.
3. - CASNAT: bracket for the CYCLO lever on the head tube, and cable exit through the lug.
4. - ETOILE DU SUD-EST: stem adjustable in length.
5. - C.L.C. Lug and bridges of the victorious cycle of the elegance competition.
6. - FERDINAND: mounting of the MAFAC brake pivots by screw; using the 2 upper screws, the mounting is obtained for 700, and with the mounting shown on the drawing, for 650.
7. - C.I.M.: light metal frame with invisible seat post fastening; red light protected between the seatstays.
8. - CASNAT: sharp seatstays and rear brake cable stop.
9. - GOELAND: operation of the new "À la maison" front derailleur by means of a double cable.
10. - FERDINAND: large knob controlling the spring tension on the perforated lever of the CYCLO derailleur.

[19500923 Le Cycle Vol 05 No 21 p005](#)

Les inventeurs au Salon d'Automne

1. — MARCHETTI : au même stand que la remorque Stabil, on remarquait cette fourche pour scooter avec biellettes inférieures, formant étrier.
2. — LIBERTY : détails de la tige de selle à suspension avec son coulis-seau arrière équipé de deux glissières en acier traité.

- 3.-4. — P. M. : la poignée de frein a une came multipliant la puissance exercée. On remarque que la butée de gaine est montée sur un tourillon, ce qui conserve au câble une traction parfaitement rectiligne.
Le frein alliant la tige du cantilever à la fixation du système à étrier assure un serrage parfaitement d'équerre.
- 5.-6. — MANCEAU : cette béquille repliable que nous voyons ouverte (fig. 5) et repliée (fig. 6) est d'une exécution heureuse en métal léger. En position de route, elle devient presque invisible. On remarque les bagues en caoutchouc assurant le contact et le silence contre le tube diagonal.
7. — PORTAPLAT : voici ce robuste porte-bagages solidaire du cadre.
8. — ZOLOTAREFF : grâce à ce petit viseur à deux miroirs inclinés, le « champion » peut « foncer » le nez sur la potence.
9. — HERGE : détails de la nouvelle attache de remorque avec suspension réglable vue par en-dessous.
10. — MOREL : ce dérailleur, à came étanche et soufflet caoutchouc, est très proprement réalisé.

Inventors at the Salon d'Automne

1. - MARCHETTI: at the same stand as the Stabil trailer, we noticed this scooter fork with lower links, forming a stirrup.
2. - LIBERTY: details of the suspension seatpost with its rear slide equipped with two treated steel slides.
- 3.-4. - P. M.: the brake handle has a cam that multiplies the power exerted. Note that the cable stop is mounted on a trunnion, which keeps the cable traction perfectly straight.
The brake combining the cantilever rod with the fixing of the caliper system ensures a perfect right angle clamping.
- 5.-6. - MANCEAU: this folding kickstand which we see open (fig. 5) and folded (fig. 6) is of a happy light metal design. In the driving position it becomes almost invisible. We notice the rubber rings that ensure contact and silence with the down tube.
7. - PORTAPLATE: Here is this sturdy luggage rack attached to the frame.
8. - ZOLOTAREFF: Thanks to this small viewfinder with two inclined mirrors, the "champion" can "run" his nose over the stem.
9. - HERGE: Details of the new trailer coupling with adjustable suspension seen from below.

10. - MOREL : this derailleur, with waterproof cam and rubber bellows, is very cleanly made.

[19501001 Le Cycliste 10 1950 p000](#)

Paturaud advertisement

[19501001 Le Cycliste 10 1950 p001](#)

Brampton advertisement

[19501001 Le Cycliste 10 1950 p002](#)

Huret advertisement

[19501001 Le Cycliste 10 1950 p003](#)

Mephisto advertisement

[19501001 Le Cycliste 10 1950 p004](#)

Narcisse advertisement

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p006](#)

MAFAC advertisemnt

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p009](#)

Salon 1950?

Salon de perfectionnement et de stabilité de fabrication
L'ère des grandes inventions semble passée

Salon 1950?

Exhibition for improvement and manufacturing stability
The era of great inventions seems to be over

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p011](#)

DERAILLEURS MODERNES
Le Simplex

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p013](#)

DERAILLEURS MODERNES
Le Cyclo

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p015](#)

DERAILLEURS MODERNES

Le « SPECIAL-RETRO » HURET s'adapte parfaitement du travail spécial moyeu-frein ; dans le travail du bras inférieur de la chaîne, le bras du dérailleur ne supporte aucun effort, la chaîne prenant la position absolument rectiligne.

Le voici monté avec un « PERRY » 2 Etoiles.

Le « RANDONNEUR » HURET d'une grande rigidité, est équipé en série avec manette et câble commandant la tension de chaîne à volonté.
Le support 2 bras à braser est également livré avec cet appareil.

Le Pare-chaîne HURET est prévu pour se fixer sur le dérailleur de pédalier ; il garde ainsi une parfaite rigidité, et ne risque pas de s'accrocher à la manivelle.

The "SPECIAL-RETRO" HURET is perfectly suited for special hub-brake work; in the work of the lower chain arm, the derailleur arm does not support any force, the chain taking the absolutely straight position. Here it is mounted with a 2-Star "PERRY".

The « RANDONNEUR » HURET is very rigid and comes standard with a lever and a cable to control the chain tension at will. The 2-arm brazing bracket is also delivered with this device.

The HURET chain guard is designed to be attached to the front derailleur; it is therefore perfectly rigid and does not risk being caught by the crank.

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p017](#)

DERAILLEURS MODERNES
Le Spirax

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p021](#)

La nouvelle roue-libre entièrement démontable MOYNE

Enfin, voici la roue-libre que nous réclamions depuis longtemps. Les Etablissements DUBAN présentent ce modèle à 4 dentures dont toutes les couronnes peuvent se dévisser. Voilà donc la fin de cet état de chose illogique qui obligeait l'usager à jeter une roue-libre au fonctionnement encore parfait, mais dont la denture fixe était usée.

Sur les nouvelles roues-libres J. MOYNE « 330 » (3 dentures , pour chaînes de 3) et « 420 » (4 dentures, pour chaînes de 2.38), démontables, la seconde couronne est obligatoirement de 17 dents' minimum. Pour le reste, les possibilités sont illimitées. Les couronnes sont filetées à droite

et comportent un molletage de repère aussi utile pour le fabricant que pour l'utilisateur.

The new fully dismountable MOYNE freewheel

Finally, here is the free wheel we have been asking for for a long time. Etablissements DUBAN presents this model with 4 sprockets, all the sprocket wheels can be unscrewed. This is the end of this illogical state of affairs, which forced the user to throw away a freewheel that was still working perfectly, but whose fixed toothing was worn out.

On the new J. MOYNE freewheels "330" (3 gears, for chains of 3) and "420" (4 gears, for chains of 2.38), which can be dismantled, the second sprocket must have a minimum of 17 teeth. For the rest, the possibilities are unlimited. The cogs are right-hand threaded and have a knurling for reference, which is as useful for the manufacturer as it is for the user.

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p041](#)

1949 fut le Salon du moteur auxiliaire... ...1950 sera le Salon du Cyclo-moteur

1949 was the Salon of the Auxiliary Motor... ...1950 will be the Salon du Cyclomoteur (Moped Show)

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p063](#)

LE GALET VOLO

Ce galet présente deux grandes différences avec le modèle classique; en effet, alors que l'axe est habituellement constitué par un simple boulon, celui du galet VOLO est percé et terminé par un graisseur, permettant ainsi à l'huile d'être envoyée sous pression au centre même du roulement ; un chambrage du corps de l'axe, à l'endroit où débouche le conduit, constitue également une réserve de lubrifiant.

Enfin, par la forme spéciale des flasques en laiton solidaires des cônes, le roulement est pratiquement étanche, et ni la pluie, ni la poussière ne

peuvent parvenir jusqu'aux billes; le galet de dérailleur VOLO donne donc un avantage certain par mauvais temps et après celui-ci.

THE VOLO ROLLER

This roller has two major differences from the classic model: whereas the axle is usually made up of a simple bolt, the VOLO roller's axle is drilled and finished with a grease nipple, thus allowing lubricant to be supplied under pressure to the very centre of the bearing; a recess in the body of the axle, at the point where the duct opens, also constitutes a lubricant reserve.

Finally, the special shape of the brass flanges attached to the cones ensures that the bearing is practically sealed and that neither rain nor dust can reach the balls. The VOLO derailleur roller therefore gives a definite advantage in bad weather and afterwards.

[19501005 Le Cycle Vol 05 No 22 p065](#)

Le relai-contacteur X

Le RÉLAI-CONTACTEUR X assure le contact entre le fil venant du cadre et celui solidaire de la direction. Le support en tôle se fixe à l'avant de l'axe du frein ou sur le boulon traversant la tête de fourche.

Sur ce support est articulé un bras en matière isolante, lequel est poussé par un ressort.

L'extrémité du bras porte un doigt métallique, lequel est relié à une borne sur laquelle vient se fixer le fil du phare.

Le doigt appuie sur un collier métallique, entourant la douille de direction, et isolé de celle-ci par une bague en caoutchouc.

A ce collier est relié le fil allant à la dynamo ou au feu rouge.

The relay-contactor X

The RELAY-CONTACTOR X ensures contact between the wire coming from the frame and the wire attached to the steering. The sheet metal bracket is attached to the front of the brake axle or to the bolt passing through the fork head.

An insulating arm is hinged to this holder, which is pushed by a spring.

The end of the arm carries a metal finger, which is connected to a terminal to which the headlight wire is attached.

The finger presses on a metal collar, which surrounds the head tube and is insulated from it by a rubber ring.

To this collar is connected the wire going to the dynamo or the red light.

[19501014 Le Cycle Vol 05 No 23 p013 19501101 Le Cycliste 11 1950 p253](#)

Croquis du Salon

1. - L. PITARD : sur cette sacoche, un porte-carte grâce à quatre boutons-pression, peut se fixer en longueur ou en largeur.

2. - ALCYON : la dynamo du modèle porteur est fixée de façon inhabituelle sur la partie supérieure du hauban.

3. - HURTU : l'ancêtre de la marque née en 1891 est exposé au stand. Les pattes arrière sont munies d'une échelle graduée pour le centrage de la roue.

4. - IDEALE : le ressort du nouveau modèle 46 est emmanché à force dans une cheminée rivée sur le croissant.

5. - ROUHET : ce cyclomoteur équipé du Mosquito est présenté au stand CHAPUIS FRERES. Les gros tubes reliés par un caisson intérieur constituent un réservoir suffisant.

6. - BABYMOTO - L.R.B. : fixation de la double fourche arrière di cyclomoteur.

7. - A BERTIN : détail du raccord de selle avant et de la triangulation sur le tandem junior à cadre arrière mixte.

8. - A. MAURY : sur la machine «compétition», la gaine du dérailleur passe à l'intérieur de la base.

9. - TALBOT : raccord de direction à double languette sur le modèle professionnel.

10. - PRESTO : fixation avant du réservoir-poutre des cyclomoteur: Mosquito «Sport» sur la douille de direction.

11. - RIVA-MILAN : raccord-entretoise sur le berceau des cyclomoteurs.

12. - BIANCHI : les boîtes à billes sont d'un dessin assurant une rigidité très grande.

Drawings of the Salon

1. - L. PITARD: on this bag, a card holder with four snap fasteners can be attached in length or width.
2. - ALCYON: the dynamo of the porteur model is unusually attached to the upper part of the seatstay.
3. - HURTU: the ancestor of the brand born in 1891 is exhibited at the stand. The rear dropouts are equipped with a graduated scale for centering the wheel.
4. - IDEALE: the spring of the new model 46 is forced into a chimney riveted to the crescent.
5. - ROUHET: this cyclomoteur equipped with the Mosquito is presented at the CHAPUIS FRERES stand. The large tubes connected by an inner box are a sufficient tank.
6. - BABYMOTO - L.R.B.: fixing of the double rear fork for cyclomoteurs.
7. - At BERTIN: detail of the front seat lug and triangulation on the mixte junior tandem rear mixte frame.
8. - A. MAURY: on the "competition" machine, the derailleur cable passes inside the chainstay.
9. - TALBOT: double tongue head lug on the professional model.
10. - PRESTO: Front mounting of the beam tank of Mosquito "Sport" cyclomoteurs on the head tube.
11. - RIVA-MILAN: bridge connection on the cradle of cyclomoteurs.
12. - BIANCHI: the bottom bracket shells are of a design ensuring very high rigidity.

[19501014 Le Cycle Vol 05 No 23 p021 19501101 Le Cycliste 11 1950 p254](#)

Croquis du Salon

1. - AUSTRAL : le cadre du cyclomoteur équipé d'un KID est d'un dessin très personnel.
2. - V.B.F. : commutateur d'éclairage sur le renfort avant du cadre pour cyclomoteur.
3. - Alex SINGER : potence arrière du tandem à expendeur invisible.
4. - RUCHE : les raccords de direction assurent un guidage robuste.
5. - ARLIGUIE : taillage élégant de la tête de fourche.

6. - LA PERLE : sur le modèle «randonneur» mixte chromé le porte-bagages avant est fixé sur le côté des fourreaux.
7. - LUTETIA : le tandem «motorisable» est présenté avec ce réservoir «maison» en forme encastrant le garde-boue arrière.
8. - Ch. GARIN : le cyclomoteur a maintenant un réservoir surbaissé placé derrière le tube de selle.
9. - CHAPLAIT : plusieurs machines sont équipées des pédales PIEL nouveau modèle. En voici une avec caoutchouc courbe et dont l'axe fixé par un clips est démonté.
10. - PEUGEOT : tendeur de la chaîne du cyclomoteur.
11. - NARCISSE : support deux tubes de la dynamo sur roue avant.
12. - C.D.F. : la boîte à billes du cyclomoteur de 130 mm. de long est déportée vers la droite et le plateau est fixé sur une chemise solidaire de la manivelle droite emboîtant partiellement la boîte de pédalier.

Drawings of the Salon

1. - AUSTRAL: the frame of the cyclomoteur equipped with a KID is of a very personal design.
2. - V.B.F.: Light switch on the front reinforcement of the cyclomoteur frame.
3. - Alex SINGER: rear stem of the tandem with invisible expander.
4. - RUCHE: the steering lugs provide a robust guidance.
5. - ARLIGUIE: elegant fork crown cutting.
6. - PERLE: on the chromed "randonneur" mixte model, the front luggage rack is fixed on the side of the forkblades.
7. - LUTETIA: the "motorizable" tandem is presented with this "À la maison" tank in the form of a built-in rear fender.
8. - Ch. GARIN: the cyclomoteur now has a lowered tank placed behind the seat tube.
9. - CHAPLAIT: several machines are equipped with the new PIEL pedals. Here is one with curved rubber and whose axle fixed by a clip is removed.
10. - PEUGEOT: tensioner of the cyclomoteur chain.
11. - NARCISSE: two-tube dynamo support on front wheel.

12. - C.D.F.: the 130 mm long cyclomoteur bracket shell is offset to the right and the chainring is attached to a sleeve integral with the right crank arm, partially fitting the bottom bracket.

[19501014 Le Cycle Vol 05 No 23 p031 19501101 Le Cycliste 11 1950 p249](#)

Croquis de Salon

1. - Charles PELISSIER : guidon A.V.A. d'un modèle spécial pour la machine «super-course junior».
2. - MAREZE : les pare-chaîne sont en tubes soudés sur le cadre. En voici un sur un vélo d'enfant.
3. - MERCIER : renfort du triangle arrière et butée de chaîne du tandem.
4. - MYA : 2 détails de fabrication de cadre par le procédé JEGUES. A gauche, douille de direction avec double épanoui pour les cadres à raccords brasés ; à droite, douille avec petits épanouis intérieurs assurant une fixation parfaite sur les cadres soudo-brasés.
5. - DILECTA : raccord à longue pointe sur le «super-course».
6. - AUTOMOTO : petit porte-sacoche monté sur le tandem.
7. - RAVAT : carter arrière en fonderie d'aluminium sur le tandem à double triangulation.
8. - COLOMB : nouveau blocage rapide Exceltoo équipant le modèle «compétition».
9. - MOTOBECANE : frein cantilever arrière de la Mobylette.
10. - FAVOR : détail du cadre du cyclomoteur pour montage en porte à faux du nouveau POULAIN.
11. - RHONSON : berceau supérieur du cadre mixte assurant un parfait dégagement.
12. - STELLA : la commande du cantilever arrière équipant le modèle mixte passe à l'intérieur du tube diagonal supérieur.
13. - FOLLIS : potence A.V.A. diminuée et à fixation invisible sur la machine de piste.

Drawings of the Salon

1. - Charles PELISSIER: A.V.A. handlebar of a special model for the "junior super-race" machine.

2. - MAREZE : the chain guards are made of tubes welded to the frame. Here's one on a child's bicycle.
3. - MERCIER: reinforcement of the rear triangle and chain stopper of the tandem.
4. - MYA: 2 details of frame manufacturing by the JEGUES process. On the left, head tube with double opening for frames with brazed connections; on the right, sleeve with small internal blossoms ensuring a perfect fixing on the brazed-welded frames.
5. - DILECTA: long tip lug on the "super race".
6. - AUTOMOTO: small bag holder mounted on the tandem.
7. - RAVAT: rear chainguard in cast aluminium on the tandem with double triangulation.
8. - COLOMB: new Exceltoo quick release for the "competition" model.
9. - MOTOBECANE: rear cantilever brake of the Mobylette.
10. - FAVOR: detail of the cyclomoteur frame for mounting of the new POULAIN.
11. - RHONSON: upper tubes of the mixte frame ensuring perfect clearance.
12. - STELLA: the operation of the rear cantilever on the mixte model is controlled inside the upper down tube.
13. - FOLLIS: reduced A.V.A. stem with invisible fixing on the track machine.

[19501014 Le Cycle Vol 05 No 23 p039 19501101 Le Cycliste 11 1950 p250](#)

Croquis de Salon

1. - OLYMPIA : fourche à parallélogrammes déformables avec biellettes à la tête de fourche sur un des nouveaux cyclomoteurs.
2. - HERSE : dérailleur CYCLO avec axes équipés de graisseurs par VOLO, présenté en exclusivité par le maître artisan de Levallois.
3. - SCOTO : clé de blocage rapide de la longue tige de selle de ces scooters légers.
4. - MOTOCONFORT : support du dépassant du garde-boue avant en tôle emboutie sur la MOBYLETTE.

5. - HELYETT : curieuse entretoise triangulée par un petit tube plié sur le cyclomoteur VAP.
6. - MERVIL : commande de la boîte VILEX à 5 rapports, placée au pédalier ; ce système comporte également un frein interne dont on voit le câble parallèle à celui du changement de vitesse.
7. - TERROT : un modèle de cyclotourisme est équipé de la nouvelle pédale ISO dont l'étrier primitif est remplacé par une plateforme en porte à faux légèrement incurvée.
- 8-9. - CAMILLE DAUDON : voici la version commerciale du frein HYDROVAL, à commande hydraulique par levier inversé.
10. - GITANE : le cyclomoteur est équipé du nouveau CYCLOLUX à cylindre inversé fixé sur la roue avant.

Drawings of the Salon

1. - OLYMPIA: deformable parallelogram fork with linkages at the fork crown on one of the new cyclomoteurs.
2. - HERSE: CYCLO derailleur with axles equipped with grease nipples by VOLO, presented exclusively by the master artisan from Levallois.
3. - SCOTO: quick release for the long seatpost of these lightweight scooters.
4. - MOTOCONFORT: support for the protruding part of the front fender made of stamped sheet metal on the MOBYLETTE.
5. - HELYETT: curious spacer triangulated by a small tube bent on the VAP cyclomoteur.
6. - MERVIL: operation of the 5-speed VILEX transmission, placed on the crankset; this system also includes an internal brake, the cable of which can be seen parallel to that of the shift cable.
7. - TERROT: a cyclotourism model is equipped with the new ISO pedal, whose original bracket is replaced by a slightly curved overhanging platform.
- 8-9. - CAMILLE DAUDON: this is the commercial version of the HYDROVAL brake, hydraulically controlled by a reverse lever.
10. - GITANE: the cyclomoteur is equipped with the new CYCLOLUX with inverted cylinder mounted on the front wheel.

Huret advertisement

SOUBITEZ présente au Salon un petit bloc d'un dessin très réussi. C'est le «type 53». Tous les modèles peuvent être équipés de la molette caoutchouc dont nous voyons une coupe partielle. On remarque que la matière souple est moulée sur un support en tôle emboutie lui assurant la rigidité et la minceur désirée.

SOUBITEZ presents at the Salon a small block of a very successful design. It is the "type 53". All the models can be equipped with the rubber wheel of which we see a partial cut. We notice that the flexible material is moulded on a pressed sheet metal support giving it the desired rigidity and thinness.

Une belle nouveauté chez GNUTTI. La marque de beaux accessoires italiens présente un nouveau système d'assemblage axe-manivelle par canelures et blocage au moyen d'une vis cônique. (Stand Canetti).

Nous voyons de haut en bas, l'axe partiellement fendu en trois pour obtenir une élasticité suffisante, la manivelle, la vis-cône de blocage et la clé spéciale de montage.

A nice novelty at GNUTTI. The brand of beautiful Italian accessories presents a new system for assembling bottom bracket axles by means of grooves and locking by means of a conical screw. (Canetti stand). From top to bottom [sic], we see the axle partially split in three to obtain sufficient elasticity, the crank, the locking cone screw and the special assembly key.

LE PETIT OUTILLAGE AU SALON

1. — V.A.R. : clés à pipe pour serrage des plateaux:
2. — CRISTINA : presse-clavette transformable en dérive-chaîne.
3. — V.A.R. : fraise ASKLIP à manche fixe.
4. — St-ETIENNE-SPECIALITES : pince
2 prises à serrage parallèle.
- 5: — SIMPLEX : clé démonte roue-libre.
6. — St-ETIENNE-SPECIALITES : demonte-roue-libre à serrage constant.
7. — SATTIN-MAILLET : dérive-chaîne à centrage automatique, assuré
par 2 pieds encadrant le rouleau.
8. — V.A.R. : mâchoires « SERRAX » immobilisant tous les axes de moyeu
sans abimer le filetage.
9. — CRISTINA : distributeur instantané de graisse, déposant dans la cu-
vette (direction ou pédalier) la quantité nécessaire de graisse, parfaite-
ment répartie
10. — CRISTINA : distributeur de billes, rangeant dans la cuvette, par
simple pression d'un doigt et en une seconde, les billes nécessaires
11. — V.A.R. : dérive-chaîne à centrage de maillon automatique; en bas,
détail du support assurant le centrage.

SMALL TOOLS AT THE SALON

1. - V.A.R.: socket wrenches for clamping the chainrings.
2. - CRISTINA: wrench press convertible into a chain tool.
3. - V.A.R.: ASKLIP milling cutter with stationary handle.
4. - St-ETIENNE-SPECIALITES : pliers
2 parallel-clamping holds.
- 5: - SIMPLEX: free-wheel wrench.
6. - St-ETIENNE-SPECIALITES: constant tightening freewheel remover.
7. - SATTIN-MAILLET: self-centring chain tool, provided by 2 feet fra-
ming the roller.
8. - V.A.R. : "SERRAX" jaws holding all the hub axles in place without da-
maging the threads.

9. - CRISTINA: instant grease dispenser, which deposits the necessary quantity of grease in the cup (headset or bottom bracket), perfectly dispersed.
10. - CRISTINA: ball dispenser, which stores the necessary balls in the cup by simply pressing a finger and in one second.
11. - V.A.R.: chain tool with automatic link centring; at the bottom, detail of the support ensuring centring.

[19501028 Le Cycle Vol 05 No 24 p027](#)

DETAILLONS LES STANDS

Le dispositif à broche, très original, de Préférence

Nous reprenons, mais complet cette fois, le document concernant le nouveau système de moyeu à broche d'un principe très personnel créé par PREFERENCE.

En effet, dans notre dernier numéro nous n'avions présenté que le moyeu. Réparons donc l'erreur et voici les précisions nécessaires à la bonne compréhension des croquis ci-dessus montrant le moyeu en question. Les roulements annulaires sont solidaires du cadre, fixés aux pattes dans un boîtier, le roulement de droite à l'extérieur, celui de gauche à l'intérieur.

La roue-libre d'un type particulier s'emmanche sur l'embout lisse tournant dans le roulement de droite. La face interne de la roue-libre comporte des dents de loup, lesquelles s'engrènent sur une dent de loup identique usinée dans le corps du moyeu.

Notons que ce dernier ne comporte aucun roulement. Une broche, que l'on peut immobiliser à la demande en vue du démontage de la roue au moyen d'un petit bonhomme travaillant dans un boîtier fixé au bas de la patte, réunit les divers éléments et permet un démontage rapide en faisant tourner la roue à l'envers après immobilisation de la broche par le bonhomme.

Outre un gain de poids certain, on obtient comme avantage un moyeu à broche permettant un dégagement extrêmement rapide de la roue et travaillant simplement sur deux roulements annulaires, donc parfaitement en ligne en toutes circonstances.

LET'S TAKE A LOOK AT THE STANDS

The very original pin device, by Préférence

We take up again, but this time complete, the document concerning the new spindle hub system of a very personal principle created by PRÉFÉRENCE.

Indeed, in our last issue we only presented the hub. So let's make up for the mistake and here are the details necessary for a good understanding of the above sketches showing the hub in question.

The annular bearings are integral with the frame, attached to the drop-outs in a housing, the right bearing on the outside, the left one on the inside.

The freewheel of a particular type fits onto the plain end cap rotating in the right-hand bearing. The inner face of the freewheel has wolf teeth, which mesh with an identical wolf tooth machined into the hub body. Note that there are no bearings on the hub body. A spindle, which can be immobilised if required for disassembly of the wheel by means of a small peg operating in a box fixed to the bottom of the dropout, joins the various elements and allows rapid disassembly by turning the wheel upside down after the spindle has been immobilised by the peg.

In addition to a definite weight saving, the advantage is a spindle hub which allows extremely quick release of the wheel and works simply on two annular bearings, therefore perfectly in line in all circumstances.

[19501028 Le Cycle Vol 05 No 24 p031](#)

Autour des Stands

Le « CENTREUR AUTOMATIQUE » de roues, créé par P. DEROUET, spécialiste du rayonnage, permet de tendre et de centrer de 25 à 30 pièces à l'heure.

Placé dans une perceuse, pistolet électrique ou machine à percer, cet appareil, réglé d'après la longueur des rayons utilisés, assure une tension constante, puisque le tournevis échappe lorsque le bout du rayon, s'appuyant contre l'axe central réglable, éloigne la lame de la profondeur de la fente de l'écrou.

Pour un rayonnage en parapluie, avec rayons de même longueur, on utilise d'abord l'outil no 1 (à gauche sur le croquis) pour serrer le côté pignon, les rayons dépassant de 2 mm. environ.

Pour l'autre côté, on prend l'outil n° 2, réglant le vissage de façon à amener les rayons à fleur.

Around the Stands

The " AUTOMATIC CENTRER " of wheels, created by P. DEROUET, spoking specialist, allows to tension and centre 25 to 30 pieces per hour. Placed in a drill, electric gun or drilling machine, this device, adjusted according to the length of the spokes used, ensures constant tension, since the screwdriver escapes when the end of the spoke, leaning against the adjustable central axis, moves the blade away from the depth of the slot in the nipple.

For an umbrella spoking, with spokes of the same length, tool no. 1 (left in the sketch) is first used to tighten the drive side, with the spokes protruding by approx. 2 mm.

For the other side, tool no. 2 is used, adjusting the screwing so that the spokes are flush.

[19501028 Le Cycle Vol 05 No 24 p033](#)

Le nouveau Super-leader

Le derailleur SUPER-LEADER compétition présente plusieurs particularités : la tension de chaîne reste pratiquement constante grâce à la came commandant l'orientation du levier sur lequel est fixée une extrémité du ressort.

Le travail de commande s'effectue par un câble fixé au flasque, sans chaînette.

The new Super-leader

The SUPER-LEADER competition derailleur has several special features: the chain tension remains practically constant thanks to the cam that regulates the orientation of the lever to which one end of the spring is attached.

The control work is carried out by a cable attached to the flange, without a small chain.

[19501111 Le Cycle Vol 05 No 25 p007 19501201 Le Cycliste 12 1950 p294](#)

Au Salon Freins et Leviers

- 1-2. - MAFAC : guidonnet et cantilever «BABY» pour vélos d'enfants.
3. - JEAN : cantilever avec tirant en corde à piano.
4. - M.D.L. : nouveau levier Sport
5. - S.M.G : levier et frein 1/2 course en métal léger
6. - J. DUNOIS et fils : levier avec manette pour commande à la position haute.
7. - ROTA : nouveau levier route avec arrêt de câble par vis.
8. - MAFAC : patin de frein en matière moulée à 5 pastilles, équipant le cantilever «tandem».
9. - 10. - BOWDEN : levier et frein à tasseaux, doté d'un réglage par 2 vis.
11. - TIGRA : levier inversé en bout de guidon, présenté serré, afin de montrer le renfort de son doigt de tirage.
12. - F.O.B. : levier à came de démultiplication, et permettant la détention instantanée du câble, équipant les freins SANPANNE.
13. - F.B.L. : agrafe pour gaines de frein, in aluminium recuit, aluminé couleur.
14. - L.C.L. : modèle course petit étrier, avec patins montés sur serre-tringle.
15. - C.L.B. : cantilever Sport 1951, avec tirage par étrier en corde à piano.
16. - C.L.B. : levier à double commande.
17. - LEWIS : détension par déplacement de la butée spérique de gaine.

At the Salon Brakes and Levers

- 1-2. - MAFAC: guidonnet and cantilever "BABY" for children's bicycles.
3. - JEAN: cantilever with spring wire pull.
4. - M.D.L.: new Sport lever
5. - S.M.G : lever and brake 1/2 race in light metal
6. - J. DUNOIS and sons: lever with bracket for using the upper position.

7. - ROTA: new road lever with cable stop by screw.
8. - MAFAC: brake pad in moulded material with 5 tips, fitted to the "tandem" cantilever.
9. - 10. - BOWDEN: lever and brake with brazed on pivots, equipped with an adjustment by 2 screws.
11. - TIGRA: lever reversed at the end of the handlebar, presented squeezed, in order to show the reinforcement of its pulling arm.
12. - F.O.B.: cam lever for leverage, and allowing the cable to be held instantly, equipping the SANPANNE brakes.
13. - F.B.L.: clip for brake cables, in tempered aluminium, colour anodized.
14. - L.C.L.: small caliper racing model, with pads mounted on eyebolts.
15. - C.L.B.: 1951 Sport cantilever, with spring wire stirrup pull.
16. - C.L.B.: double acting lever.
17. - LEWIS: tension relief by displacement of the spherical cable stop.

[19501111 Le Cycle Vol 05 No 25 p009 19501201 Le Cycliste 12 1950 p288](#)

Cadres, Pédaliers et Moyeux au Salon

1. - 2. - 3. - INDECA : Voici les trois points d'attache du a «Raidisseur de cadre» présenté sur la STELLA de Bobet. Un câble réunit direction et tube de selle, alors qu'un autre s'enroulant autour d'une poulie déjà occupée par le premier, va jusqu'aux pattes arrières : les tensions sont immobilisées par une double rondelle éventail.
4. - 5. - Marcel PERRIN vient de créer ce plateau immédiatement adaptable sur les «Mobylette», assurant un débrayage automatique dès que la vitesse tombe à zéro, et n'embrayant le moteur que lorsque l'allure dépasse 6 km/h. ; en haut, détail du mécanisme à 2 galets (vue no 4.).
6. - PERRY : la grande marque anglaise de moyeux-freins à créé ce modèle à ancrage instantané.
7. - SIMPLEX : étoile d'accouplage pour monter le double-plateau 3 attaches sur manivelle 5 branches.
8. - C.L.B. : réducteur de manivelle, diminuant la longueur de celle-ci de 30 mm., et permettant à de jeunes enfants l'usage d'une machine trop grande pour eux.

9. - 10. - SECAM : Moyeu à broche avec système de roue-libre à cliquet en croix d'un principe tout nouveau, travaillant latéralement.
11. - SIMPLEX : patte «Compétition» dont les faces de serrage et celle sur laquelle s'articule le dérailleur sont usinées avec précision.
12. - PIEL : ces pédales profondément modifiées, présentent maintenant, en modèles route, un corps en métal léger fondu avec surface d'appui métallique ou en caoutchouc.

Frames, Pedals and Hubs at the Salon

1. - 2. - 3. - INDECA: Here are the three attachment points of the "Frame stiffener" presented on Bobet's STELLA. One cable connects the steering and seat tube, while another cable, wrapped around a pulley already occupied by the first, extends to the rear dropouts: the tensions are immobilized by a double fan washer.
4. - 5. - Marcel PERRIN has just created this plate which can be immediately adapted to the "Mobylette", ensuring automatic disengagement as soon as the speed drops to zero, and only engaging the engine when the speed exceeds 6 km/h. ; at the top, detail of the 2 roller mechanism (view no 4.).
6. - PERRY: the leading British brand of brake hubs has created this instant anchored model.
7. - SIMPLEX: coupling star to mount the double-chainring with 3 attachments on 5-point crank arm.
8. - C.L.B.: crank reducer, reducing the length of the crank by 30 mm, and allowing young children to use a machine too big for them.
9. - 10. - SECAM: Split hub with cross ratchet freewheel system of a completely new principle, operating sideways.
11. - SIMPLEX: "Competition" dropout whose clamping faces and the one on which the derailleur is attached are machined with precision.
12. - PIEL: these deeply modified pedals now feature, in road models, a body made of cast light metal with a metal or rubber support surface.

Le dérailleur HURET « compétition » bascule automatiquement vers l'arrière lors du dévissage des papillons, ce qui permet le démontage et le remontage de la roue, sans toucher à la chaîne, celle-ci étant sur n'importe quelle denture.

The HURET "competition" derailleur automatically tilts backwards when the butterflies are unscrewed, allowing the wheel to be removed and reassembled without touching the chain, which is on any gear.

[19501111 Le Cycle Vol 05 No 25 p012 19501201 Le Cycliste 12 1950 p290](#)

Changements de Vitesses au Salon

1. - CYCLO : nouveau dérailleur de pédalier à mouvement hélicoïdal.
2. - CAPTIVANTE : emplacement imprévu de la manette du moyeu STURMEY-ARCHER 4 rapports sur la machine à 60 vitesses.
3. - CYCLO : le modèle sport commande la chaîne par un pignon denté.
4. - SIMPLEX : modèle «course» commercial à détention de chaîne, montrant le double guidage câble sur le tambour commandant le ressort.
5. - VOLO : axe principal du CYCLO à graissage central, présenté au stand HERSE.
6. - CYCLO : le modèle cyclotouriste à câble double est enfin doté de flasques évitant le saut de la chaîne hors du pignon de commande.
7. - SIMPLEX : le dérailleur avant a maintenant une butée contre le cadre, au Milieu du bras vertical.
8. - SIMPLEX : manettes doubles montées sur le même axe.

Gear changers at the Salon

1. - CYCLO: new front derailleur with spiral movement.
2. - CAPTIVANTE: Unexpected location of the STURMEY-ARCHER 4-speed hub lever on the 60-speed machine.
3. - CYCLO: the sport model operates the chain with a toothed sprocket.
4. - SIMPLEX: commercial "race" model with chain holding, showing the double cable guide on the drum controlling the spring.

5. - VOLO: main axle of the CYCLO with central lubrication, presented at the HERSE stand.
6. - CYCLO: the dual cable cycling model is finally equipped with flanges to prevent the chain from jumping out of the control pulley.
7. - SIMPLEX: the front derailleur now has a stopper against the frame, in the middle of the vertical arm.
8. - SIMPLEX: double levers mounted on the same axle.

[19501111 Le Cycle Vol 05 No 25 p013](#)

Une création C. M. P.

Ce catadioptré amovible est fixé par baïonnette, et peut aussi bien rester sur le garde-boue que sur la pédale. Cependant, afin le bénéficiaire du feu à mouvement alternatif très visible la nuit, il est alors préférable d'adopter la fixation à la pédale, et de replacer le catadioptré sur le garde-boue pendant la journée.

En bas, catadioptré fixe monté à demeure au centre de la cage d'une pédale.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Fixation rapide par douille-baïonnette.

Verrerie montée sur cercle pour faciliter le remplacement.

Possibilité d'enlèvement pour transport chemins de fer ou autre.

Position à l'extrême-gauche de la bicyclette pour sa signalisation nocturne.

Augmentation considérable de visibilité par le catadioptré en mouvement.

Indication sans erreur de la présence d'un vélo en circulation.

Butée de protection pour les pieds.

A creation C. M. P.

This removable reflector is fixed by bayonet, and can stay on the fender as well as on the pedal. However, in order to benefit from the rotating light, which is very visible at night, it is preferable to use the pedal attachment, and to replace the reflector on the mudguard during the day.

At the bottom, fixed reflector permanently mounted in the centre of a pedal cage.

GENERAL CHARACTERISTICS

Quick attachment with bayonet socket.

Glassware mounted on a circle for easy replacement.

Can be removed for transport by rail or other means.

Position on the extreme left of the bicycle for night-time signalling.

Considerable increase in visibility thanks to the moving reflector.

Error-free indication of the presence of a bicycle in motion.

Protective stop for the feet.

[19501111 Le Cycle Vol 05 No 25 p018 19501201 Le Cycliste 12 1950 p298](#)

Éclairages au Salon

1. - SOUBITEZ : catadioptr «Scotchlite» en forme de coeur.
2. - SOUBITEZ : dynamo 28 et support avec bec de sécurité.
3. - VITA : petit phare de 50 m/m.
4. - JOS : bloc avec phare de 50 m/m et borne de «sécurité».
5. - LUXOR : gros projecteur pour cyclomoteur avec commutateur pour l'éclairage par volant magnétique.
6. - PYB : étui à 2 places pour ampoules de rechange.
7. - PYB : moyeu-dynamo à aimant multipolaire ; on voit le système d'embrayage (en place ici) et de débrayage.
8. - AURORA-BOWDEN : patte universelle permettant le montage avec frein avant cantilever.
9. - ROB: feu rouge et catadioptr combinés.
10. - CIBIE : envers de la lentille réfléchissante aux formes pyramidales, en matière moulée, recouverte d'aluminium projeté.
11. - LUXOR : combiné feu rouge-catadioptr.
12. - COURBATON : feu arrière profilé, en laiton chromé.
13. - CIBIE : combiné arrière «CATAFEU».
14. - NOVI : support d'ampoule pour feu rouge avec montage sur caoutchouc, et ressort anti-choc.
15. - CIBIE: petit projecteur du 50 m/m. et support 2 vis.

16. - NOVI : dynamo 27 équipée de la clé métallique de commande et de la molette en caoutchouc.
17. - DELKO : bloc avant remarqué au Stand PROMO-VICHY.
18. - JOS : feu arrière avec verre réfléchissant de sécurité, en cas de panne de lumière.
19. - BIANCHI : catadioptré orientable, fixé sur le garde-boue.

Lighting at the Salon

1. - SOUBITEZ: heart-shaped "Scotchlite" reflector.
2. - SOUBITEZ: dynamo 28 and bracket with safety nozzle.
3. - VITA: small 50 m/m headlight.
4. - JOS: block with 50 m/m headlight and "safety" bracket.
5. - LUXOR: large headlight for motorcycles with lighting switch with magnetic wheel.
6. - PYB: 2-er case for spare bulbs.
7. - PYB : multipole magnet hub-dynamo; we see the clutch system (in place here) and the disengagement system.
8. - AURORA-BOWDEN: universal bracket allowing attachment with front cantilever brake.
9. - ROB: red light and reflector combined.
10. - CIBIE: back of the pyramid-shaped reflective lens, made of cast material, covered with projecting aluminium.
11. - LUXOR: combined red light and reflector.
12. - COURBATON: profiled rear light, in chrome-plated brass.
13. - CIBIE: rear combination "CATAFEU".
14. - NOVI : red light bulb bracket for red light with rubber mounting, and anti-shock spring.
15. - CIBIE: small 50 m/m. headlight and 2 screw bracket.
16. - NOVI : dynamo 27 equipped with the metal command stick and rubber wheel.
17. - DELKO: front block noticed at the PROMO-VICHY Stand.
18. - JOS: rear light with reflective safety glass, in case of light failure.
19. - BIANCHI: adjustable reflector, fixed on the fender.

Nouveautés au Salon

1. - TIGRA : modèle «Cyclomoteur» avec leviers inversés «TIGRA».
2. - TERRY : modèle nouvellement breveté, à 3 ressorts arrières, pour cyclomoteurs.
3. - PRYMA : selle courte (26 cm.), en cuir traité, pour la course.
4. - IDEALE : vue par dessous de la nouvelle selle courte « Professionnel » à monture acier et ressort fil démontable:
5. - PEARL : modèle confort «241» à coussins en caoutchouc alvéolé montés sur fond de toile emboutie en métal léger.
6. - PICARDIE : nouveau modèle en métal léger des Etablissements PELLET en profilé soudé, pour 650 et 700 C.
7. - D.F.V. : dernier modèle de potence en métal léger.
8. - PHILIPPE : bouchon de guidon métallique extra-léger (10 gr.) à pose instantanée.
9. - TIGRA : potence courte en métal léger et plongeur acier, équipant le guidon type cyclomoteur.
10. - C.L.B. : potence en bronze d'aluminium avec plongeur acier ; le boulon de serrage peut être prévu avec la marque du client.

New products at the Salon

1. - TIGRA: "Cyclomoteur" model with inverted levers "TIGRA".
2. - TERRY: newly patented model, with 3 rear springs, for cyclomoteurs.
3. - PRYMA: short saddle (26 cm.), made of treated leather, for racing.
4. - IDEALE: Bottom view of the new "Professional" short saddle with steel frame and removable wire spring:
5. - PEARL: Comfort model "241" with foam rubber cushions mounted on a stamped light metal base.
6. - PICARDIE: new light metal model of the PELLET Establishments in welded profile, for 650 and 700 C.
7. - D.F.V.: last model of light metal stem.
8. - PHILIPPE: extra-light metal handlebar plug (10 gr.) with instant installation.

9. - TIGRA: short stem in light metal and steel plunger, equipping the handlebars of the cyclomoteur type.
10. - C.L.B.: aluminium bronze stem with steel plunger; the clamping bolt can be provided with the customer's brand.

[19501111 Le Cycle Vol 05 No 25 p020 19501201 Le Cycliste 12 1950 p300 as shown in Le Cycliste](#)

Nouveautés au Salon

1. - TIGRA : modèle «Cyclomoteur» avec leviers inversés «TIGRA».
2. - TERRY : modèle nouvellement breveté, à 3 ressorts arrières, pour cyclomoteurs.
3. - PRYMA : selle courte (26 cm.), en cuir traité, pour la course.
5. - PEARL : modèle confort «241» à coussins en caoutchouc alvéolé montés sur fond de toile emboutie en métal léger.
6. - PICARDIE : nouveau modèle en métal léger des Etablissements PELLET en profilé soudé, pour 650 et 700 C.
7. - D.F.V. : dernier modèle de potence en métal léger.
8. - PHILIPPE : bouchon de guidon métallique extra-léger (10 gr.) à pose instantanée.
9. - TIGRA : potence courte en métal léger et plongeur acier, équipant le guidon type cyclomoteur.
10. - C.L.B. : potence en bronze d'aluminium avec plongeur acier ; le boulon de serrage peut être prévu avec la marque du client.

New products at the Salon

1. - TIGRA: "Cyclomoteur" model with inverted levers "TIGRA".
2. - TERRY: newly patented model, with 3 rear springs, for cyclomoteurs.
3. - PRYMA: short saddle (26 cm.), made of treated leather, for racing.
5. - PEARL: Comfort model "241" with foam rubber cushions mounted on a stamped light metal base.
6. - PICARDIE: new light metal model of the PELLET Establishments in welded profile, for 650 and 700 C.
7. - D.F.V.: last model of light metal stem.

8. - PHILIPPE: extra-light metal handlebar plug (10 gr.) with instant installation.
9. - TIGRA: short stem in light metal and steel plunger, equipping the handlebars of the cyclomoteur type.
10. - C.L.B.: aluminium bronze stem with steel plunger; the clamping bolt can be provided with the customer's brand.

[19501125 Le Cycle Vol 06 No 01 p005](#)

Blocages rapides

UNE ÉTUDE de Daniel REBOUR

Détail du serrage côté écrou fixe. On remarque la vis immobilisant l'écrou sur la broche après le réglage initial, le chambrage enfermant le ressort de décollement, et la strie circulaire des surfaces de serrage.

Voici le LAMPO, composé d'une double bague fendue, pivotant pour enfermer l'axe.

Noter la butée terminant celui-ci.

Détail en coupe partielle du GIU-BESTE montrant le ressort repoussant la butée conique vers le contre-écrou également conique, et serrant la patte en prenant place dans les chanfreins prévus sur les deux faces.

Quick releases

A STUDY by Daniel REBOUR

Detail of tightening on the fixed nut side. Note the screw securing the nut to the spindle after the initial adjustment, the recess enclosing the release spring, and the circular grooving of the clamping surfaces.

Here is the LAMPO, composed of a double split ring, pivoting to enclose the spindle.

Note the stop terminating it.

Partial section detail of the GIU-BESTE showing the spring pushing the conical stop towards the conical locknut, and clamping the dropout by taking place in the chamfers provided on both sides.

[19501125 Le Cycle Vol 06 No 01 p007 19510101 Le Cycliste 01 1951 p010](#)

Nouveaux Accessoires... nouvelle Modes

- 1, 2, 3, 4. - Quelques dessins des garde-boue CROCO, course et demi-ballon, avec ou sans bandeaux couleurs.
5. - Edmond KAHN présentait cette rallonge latérale de porte-bagage, triplant la surface portante de celui-ci. Sur ce croquis, le côté gauche est seul tiré ; on remarque le fixe-paquet à ressort, également monté sur la plateforme d'origine.
6. - Chez RHONSON, on voyait ce garde-boue dont la bande couleur était constituée par une mince bande de métal léger aluminé, et agrafé aux deux bouts.
7. - D.F.V. a réalisé ce prototype de porte-bidon, à fixation centrale sur bague caoutchouc, assurée par le bouton horizontal du serrage de la potence.
8. - Voici le décor de l'avant du garde-boue chez PEUGEOT.
9. - Cale-pied compétition RUHIER, de forme très haute.
10. - PATURAUD présente ce cale-pied de ville, sans courroie.
11. - Porte-bagage DUNOIS et FILS avec plateforme basculante, découvrant un petit coffre métallique, présenté chez COLOMB.
12. - Carter RIGID en métal léger fondu, pouvant recevoir dans le médaillon la marque du client.
13. - LEFOL a modifié ce LE PAON au goût du jour, avec deux nervures creuses et émaillées couleur.
14. - Original carter circulaire sur RADAR.
15. - MAVIC a présenté cet élégant profil de garde-boue.
- 16, 17, 18. - Modèles de décors sur les garde-boue CAGNION.
19. - Cale-pied PATURAUD, spécial pour le cyclo-cross.
20. - Timbre LE COQ à deux calottes profilées.

New Accessories.... new Modes

- 1, 2, 3, 4. - Some drawings of the CROCO fenders, race and half balloon, with or without color bands.
5. - Edmond KAHN presented this side rack extension, tripling the load-bearing surface of the rack. On this drawing, the left side is the only one pulled-out; we notice the spring-loaded package holder, also attached to the original platform.
6. - At RHONSON, we could see this fender whose color band was made of a thin strip of anodized light metal, and clamped at both ends.
7. - D.F.V. has produced this prototype of a bottle holder, with central attachment to a rubber ring, provided by the horizontal clamping bolt on the stem.
8. - This is the front of the fender at PEUGEOT.
9. - RUHIER competition toe clip, very high shape.
10. - PATURAUD presents this city toe clip, without strap.
11. - DUNOIS and FILS luggage rack with tiltable platform, uncovering a small metal box, presented at COLOMB.
12. - RIGID chainguard made of cast light metal, which can be fitted with the customer's brand in the medallion.
13. - LEFOL has modified this LE PAON to reflect the latest trends, with two hollow ribs and coloured enamels.
- i1. - Original circular housing on RADAR.
15. - MAVIC presented this elegant fender profile.
- 16, 17, 18 - Decorative models on CAGNION fenders.
19. - PATURAUD toe clip, special for cyclo-cross.
20. - THE COQ bell with two profiled caps.

[19501125 Le Cycle Vol 06 No 01 p010 19510301 Le Cycliste 03 1951 p058](#)

Nouvelles Silhouettes de Cyclomoteurs

1. - ARDENT : la ligne de ce petit cyclomoteur scooter est modifiée, avec la fourche à deux fourreaux (moteur VAP).
2. - GRANDIERE : Cadre original, dont la partie comprenant le réservoir peut se désaccoupler (moteur VIMER).

3. - ELVISH : ligne bien personnelle sur ce prototype à réservoir poutre horizontale, suspension arrière et fourche télescopique (moteur CUC-CIOLO).
4. - LE MOINEAU : fourche à suspension par anneaux de caoutchouc et biellettes inférieures (moteur MOSQUITO).
5. - CARLEY : véritable petite moto, sans pédalier, bloc deux temps, deux vitesses à embrayage automatique, cadre double berceau, fourche à suspension jumelée par lames et ressort central (moteur CARLEY).
6. - PITARD : remorque motorisée, évitant au cycle les vibrations du moteur, permettant le désaccouplage rapide, et prévue pour porter sacs et matériel de camping.
Transmission par chaîne sur roue arrière du cycle (moteur VAP).
7. - SCOTO : bien modifié depuis un an, ce petit scooter a maintenant un pédalier classique ; toute la partie motrice est recouverte d'une housse en toile, à fermeture éclair. Roue de rechange à l'avant (moteur MOSQUITO).
8. - ELVISH : autre réalisation originale de cette marque, ce scooter à suspension avant et arrière télescopique, roue de rechange, capotage enfermant le moteur (moteur CUCCILO).
9. - COLOMB : la MOTOCLETTE possède un vaste réservoir poutre de 6 litres, permettant le ravitaillement aux pompes, en gardant une ligne très élégante (moteur V.L.T.).

- not translated -

[19501125 Le Cycle Vol 06 No 01 p014](#)

[Technique et pratique du Cyclomoteur](#)

Cyclomoteur technique and practice

[19501201 Le Cycliste 12 1950 p000](#)

Alex Singer advertisement

ON AMÉLIORE TOUJOURS!

Une petite mais heureuse modification du bec sur la « 58 » IDEALE présentée au Salon, et depuis baptisée « CYCLO-CROSS » est déjà adoptée par plusieurs coureurs.

Un embouti en tôle cache le bout de la vis de tension, évitant ainsi l'accroc lors de la remise en selle.

ALWAYS IMPROVING!

A small but welcome modification of the nose on the "58" IDEALE presented at the Salon, and since named "CYCLO-CROSS" is already adopted by several riders.

A stamped sheet metal hides the end of the tension screw, thus avoiding the tear when getting back in the saddle.

La mode du cycle aux U.S.A.

Bicycle fashions in the U.S.A.

La Mode Cycliste aux U.S.A.

1. - Porte-bagages WALD avec plateforme chromée.
2. - Pare-chocs avant sur la fourche suspendue de ROADMASTER.
3. - Coupe direction MERCURY, montrant les renforts brasés.
4. - Porte-bagages arrière avec feu rouge incorporé, et pare-chocs latéral en tubes chromés portant un catadioptre, sur les MERCURY
5. - Eclairage NORTHEAST par piles, à fixer sur le guidon.

6. - MONARK équipe ses machines pour enfants d'un décor inspiré du harnachement des chevaux de cow-boys.
7. - WESTERN a créé cet équipement également très «Far-West» pour les vélos d'enfants.
8. - On aime le confort en Amérique, et en voici la preuve donnée par la monture de selle TROXEL...
9. - ... et par la fourche suspendue adaptable HUFFMAN.
10. - Les revolvers des cow-boys ont évidemment inspiré le créateur du cornet avertisseur GENE AUTRY.

Cycling Fashion in the U.S.A.

1. - WALD luggage rack with chrome platform.
2. - Front shock absorbers on the ROADMASTER suspension fork.
3. - MERCURY steering section, showing brazed reinforcements.
4. - Rear luggage rack with integrated red light, and side protection made of chrome tubes with reflector, on MERCURY
5. - NORTHEAST lighting by batteries, to be attached to the handlebars.
6. - MONARK equips its children's machines with a decor inspired by the harnessing of cowboy horses.
7. - WESTERN has also created this very "Far-West" equipment for children's bicycles.
8. - We love comfort in America, and here is the proof given by the TROXEL saddle frame...
9. - ... and by the adjustable HUFFMAN suspension fork.
10. - The cowboys' revolvers obviously inspired the creator of the GENE AUTRY horn.

[19501223 Le Cycle Vol 06 No 03 p010 19510301 Le Cycliste 03 1951 p061](#)

Quatre Nouveautés Motorisées Transalpines

Le cyclomoteur BIANCHI comporte un moteur auxiliaire personnel fixé contre le tube de selle, et entraînant la roue arrière par un galet sur le pneu.

Un carter protège la jambe droite de tout contact avec le cylindre ; le carburateur est également masqué par un demi-couvercle évitant de tacher les vêtements du pilote.

On remarque combien ce montage s'apparente à celui du nouveau VAMPIRE.

Si la ligne générale du cadre reste très cycliste, le réservoir en selle, la fourche à parallélogramme déformable et la fixation du phare sont de conception motocycliste.

La MACCHI 125 cmc présente plusieurs originalités : d'abord, un capotage, contenant un coffre à outils et d'une forme rappelant un réservoir de selle, peut prendre deux positions : replié verticalement contre l'élément avant du cadre, il laisse à la machine sa ligne «scooter», idéale pour l'usage en ville, et l'utilisation féminine.

Mais le sportif voulant piloter une moto donne à ce faux réservoir la position horizontale (en pointillé sur le dessin) et la MACCHI prend la silhouette motocycliste.

Cette machine se démonte très rapidement en trois éléments principaux, facilitant son transport ou une réparation éventuelle ; on obtient d'une part, le châssis avant, avec la roue, la fourche et les repose-pieds, puis la selle, le capotage central supérieur et le garde-boue arrière, enfin le moteur, fixé sur la fourche arrière oscillante et la roue.

Notons encore la suspension avant par fourche horizontale, réduisant au maximum le poids non suspendu, et le refroidissement du moteur par air forcé.

Voici enfin quelques précisions techniques :

Bloc-moteur deux temps, de 123 cmc (52 X 58) , à trois vitesses.

Rapport volumétrique : 6,7 à 1.

Puissance : 5 CV à 4.300 tours ; Vitesse : 70 km/h. ; Consommation : 2 litres 500 aux 100 km. ; Poids 65 kilos.

Le CICALA est encore un cyclomoteur, dont le moteur deux temps de 48 cmc, entraînant la roue arrière par un galet sur le pneu, est fixé sous la selle, entre le tube et la roue.

Un capotage efficace, et facilement démontable, protège le cycliste ; une large ouverture donne accès au carburateur, et permet l'aspiration d'air. Le réservoir, de lignes aérodynamiques, est fixé sur le garde-boue arrière par des petites pattes boulonnées.

La fourche, en tôle emboutie, est à parallélogramme déformable.
Le reste de ce cyclomoteur est d'une réalisation technique très cycliste.
Le VITTORIA est, avec ses 65 cmc., un «MICRO-SCOOTER».
Son dessin est très personnel, et la protection du pilote a été fort bien étudiée.

Voici quelques caractéristiques de ce petit véhicule : Moteur deux temps de 65 cmc ; course 44, alésage 43.

Puissance : 3 CV 2 ; Régime : 5.450 tours ; Boîte à trois rapports faisant bloc ; Commande des vitesses à main ou à pédale ; Embrayage à trois disques travaillant dans l'huile ; Allumage par volant magnétique ; Pneus de 3,50 X 7 ; Consommation : 1 litre 750 aux 100 kilomètres à la vitesse de 50 km/h. ; Poids total : 48 kilos.

- not translated -

[19501223 Le Cycle Vol 06 No 03 p014 19510301 Le Cycliste 03 1951 p063](#)

Moteurs et Motorisés à la Mostra

POLENGHI, moteur auxiliaire adaptable sous le pédalier ; cylindrée : 32 cmc ; vitesse 32 kilomètres à l'heure ; consommation : 1 litre 200 aux 100 kilomètres. On remarque la pédale double permettant l'embrayage et le débrayage, par recul ou avancement du bloc, la transmission s'effectuant comme cela se généralise en Italie, par galet sur le pneu.

PIROTTA présente ce petit bloc de 40 cmc baptisé PIROTTINO. Ce moteur se fixe sous le pédalier, et entraîne la roue arrière par un galet sur pneu.

C'est un deux temps classique, fonctionnant avec mélange essence-huile à 13 p. 100 et consommant 1 litre 200 aux 100 kilomètres. Sa puissance est de 1 CV à 4.500 tours. La vitesse est de 32 kilomètres à l'heure.

Le poids du groupe est de 5 kilos, avec réservoir de 2 litres de capacité.

Les côtes jusqu'à 7 p. 100 sont gravies sans l'aide des pédales.

JOLLY est également un deux temps, à fixer sous le pédalier, entraînant la roue arrière par un gros galet cannelé.

Voici quelques caractéristiques de ce moteur auxiliaire :

Culasse en métal léger. Cylindre en fonte.

Course : 42 mm. Alésage : 37 mm. Cylindrée : 45 cmc. Puissance : 1 CV 2 à 4.200 tours. Poids : 6 kg. 500. Vitesse : 45 km. Consommation : 1 litre 200 aux 100 kilomètres. Allumage par volant magnétique. Graissage par mélange huile-essence. Réservoir de 2 litres. Commande de l'embrayage par levier.

ARIZ est un deux temps de 48 cmc. Alésage de 39 mm. Course : 40 mm. Régime : 4.000 tours/minute. Puissance : 1 CV 4. Vitesse 35 km/h: Consommation : 1 litre 300 aux 100 kilomètres. Allumage par volant magnétique assurant également l'éclairage et l'alimentation d'un avertisseur.

L'embrayage se fait par pédale.

La fixation par deux tirants et contre-plaque sous les bases, est extrêmement facile.

ASSO se fixe au-dessus de la roue arrière ; en voici les caractéristiques : Moteur deux temps à déflecteur. Culasse en métal léger. Cylindre en fonte au nickel. Alésage 40 mm. Course 39,5 cmc. Cylindrée 49 mm. 5. Rapport de compression : 5,5 à 1. Puissance : 0,6 à 0,9 CV. Régime normal : 3.000 tours. Graissage par mélange de 6 p. 100 d'huile à l'essence. Réservoir : 1 litre 500. Consommation : 1 litre 300 aux 100 km. Vitesse d'utilisation : 30 à 35 km. à l'heure. Poids total : 9 kilos, 500. Transmission par galet à profondes cannelures sur le pneu. Allumage par volant magnétique alimentant l'éclairage et l'avertisseur.

Le silence du «MICRO ASSO» est particulièrement étudié.

ICEM a perfectionné son modèle déjà connu, lequel porte maintenant le nom de EOLO.

Voici les caractéristiques de ce bloc deux temps fixé sous le pédalier et avec transmission par chaîne sur la roue arrière.

Alésage : 39 mm. Course : 39 mm. Cylindrée : 46 cmc. Graissage : par mélange de 5 p 100 d'huile à l'essence. Allumage par volant magnétique alimentant l'éclairage 6 V. 5 W. Poids : 7 kilos.

Deux modèles sont prévus, un dont la vitesse est de 35 km/h, l'autre atteignant 45 km/h.

- not translated -

Nouveautés Italiennes

Nombreux sont les modèles de pompes distributrices fournissant automatiquement le mélange huile-carburant pour les moteurs à deux temps. Voici le METRON-OIL, type 49 T.T. (fig 1.).

Le système à deux vitesses MICROCAMBIO, adaptable aux moteurs avec transmission par galet sur pneu se compose d'un galet, solidaire du moteur, et assurant la plus petite vitesse, et d'un deuxième galet coulissant sur le premier, commandé par un doigt travaillant dans une gorge (celle-ci est visible à l'extrémité gauche de ce galet) et procurant, par son diamètre supérieur, la deuxième vitesse (fig. 2).

Ce moyeu arrière PALLADINI, avec frein à tambour et blocage rapide est prévu pour les cyclomoteurs (fig. 3).

On peut commander facilement sa dynamo, grâce au système EUREKA M.B., transmission flexible et manette au guidon (fig.4).

Plus de secousses dans les mains grâce au «MANUBRIO MOLEG-GIATO» pour cycles et cyclomoteurs, de O.M.V. (fig. 5).

La fabrique de raccords et douilles CIDEM, en plus de nombreux modèles très intéressants, présente des douilles de direction embouties d'une pièce avec les deux épanouis pour tubes transversal et diagonal ; une nervure représente le dessin classique du raccord brasé (fig. 6).

Le changement de vitesse LAROS est du type à denture extensible ; mais, sur les quatre segments, deux seulement comportent des dents, les deux autres, lisses, ne servent qu'à conserver à la chaîne une forme à peu près circulaire (fig. 7 et 8).

OLYMPIA présente une machine à suspension par biellettes inférieures, d'un dessin très sobre (fig. 9).

Voici le dérailleur CAMPAGNOLO, type «Grand Sport» à déplacement latéral par parallélogramme déformable (fig. 10).

Italian News

Many models of vending pumps automatically provide the oil-fuel mixture for two-stroke engines. This is the METRON-OIL, type 49 T.T. (fig 1.). The MICROCAMBIO two-speed system, adaptable to motors with roller transmission on wheels, consists of a roller, fixed to the motor, and en-

sure the lowest speed, and a second roller sliding on the first, controlled by a finger working in a groove (this one is visible at the left end of this roller) and providing, by its larger diameter, the second speed (fig. 2).

This PALLADINI rear hub, with drum brake and quick release is designed for cyclomoteurs (fig. 3).

You can easily control your dynamo, thanks to the EUREKA M.B. system, flexible transmission and handlebar lever (fig. 4).

No more shaking in the hands thanks to the "MANUBRIO MOLEGGIATO" for cycles and cyclomoteurs, by O.M.V. (fig. 5).

The CIDEM lugs and fittings factory, in addition to many very interesting models, offers one-piece pressed steerers with both top and diagonal tube cutouts; a rib represents the classic design of the brazed lug (fig. 6).

The LAROS gear change is of the extensible gear type; but of the four segments, only two have teeth, the other two are smooth and only serve to keep the chain approximately circular (Figs. 7 and 8).

OLYMPIA presents a machine with suspension by lower linkages, of a very sober design (fig. 9).

Here is the CAMPAGNOLO derailleur, type "Grand Sport" with lateral displacement by deformable parallelogram (fig. 10).

[19501223 Le Cycle Vol 06 No 03 p018](#)

[Luxe britannique](#)

Quels riches décors à la direction et à la fourche de ce cadre DAYTON « AMALGAM » nouvellement mis sur le marché.

[Le frein Géminiani](#)

M. Geminiani, père du populaire routier auvergnat, est, on le sait, vélociste à Clermont-Ferrand. Il vient de mettre au point le frein cantilever ci-contre.

[British Luxury](#)

What rich decorations at the steering and fork of this newly introduced DAYTON "AMALGAM" frame.

The Gémiani brake

Mr. Geminiani, father of the popular Auvergne road-racer, is, as we know, a cyclist in Clermont-Ferrand. He has just developed the cantilever brake shown opposite.

[19501223 Le Cycle Vol 06 No 03 p023 19510201 Le Cycliste 02 1951 p034](#)

Porte-Bagages Sacoques Pédale Frein

1. - D.M. porte-bagages arrière surbaissé.
- 2, 3. - MANSARD : porte-sac de guidon et sac à attaches spéciales à fixation ultra rapide présenté chez FOLLIS.
4. - HERSE : prototype d'une pédale en métal léger à roulements annulaires.
5. - PITARD : porte-sacoques avant surbaissé.
6. - FOLLIS : porte-bagages avant fixé sur amortisseurs caout.
7. - YVAN-MARIE : protection du phare par arceaux.
8. - PITARD : sacoques à contenu variable par coffres télescopiques.
9. - CAPTIVANTE : frein arrière à segment enrouleur monté sur moyeu STURMEY-ARCHER à 4 vitesses.

Luggage rack, Bags, Pedal, Brake

1. - D.M. Lowered rear luggage rack.
- 2, 3. - MANSARD: handlebar bag holder and bag with special ultra-fast attachment presented at FOLLIS.
4. - HERSE: prototype of a light metal pedal with annular bearings.
5. - PITARD: lowered front bag holder.
6. - FOLLIS: front luggage rack mounted on rubber shock absorbers.
7. - YVAN-MARIE: protection of the headlight by hoops.
8. - PITARD: bags with variable capacity by telescopic boxes.
9. - CAPTIVE: rear brake with reel segment mounted on a 4-speed STURMEY-ARCHER hub.

[19501223 Le Cycle Vol 06 No 03 p024 19510201 Le Cycliste 02 1951 p028](#)

Progrès au Salon

1. - TERROT : raccord de selle du modèle «ASPIRANT».
2. - FONLUPT : carter de chaîne, en métal léger fondu, portant le nom de la marque en lettres découpées.
3. - ROCHET : raccords de direction en tête de fourche finement ajourés.
4. - MAURY : serrage de selle «rempli». Câble intérieur sur modèle compétition.
5. - MOTOBECANE : initiale de la marque en ajour sur les raccords de direction.
6. - DAUDON : simplification du repos de chaîne, par un petit bouton fixé derrière le serre-tringle.
7. - COLOMB : cadre renforcé du type «EXPORTATION».
8. - Alex SINGER : potence dont la tête d'expendeur sert de plaque d'identité, et peut être facilement serrée avec une tige d'acier (un clou....) et desserrée pour faire antivol.
9. - MANUFRANCE : raccord massif sur la machine de course.
10. - RADAR : enjoliveur de la tête de fourche en chromé guilloché.
11. - BIANCHI : raccords chromés à longues pointes et tête de fourche de la machine de course de F. Coppi.
12. - CAPTIVANTE : commutateur électrique du système d'éclairage en bout de poignée.
13. - MAURY : renfort intérieur des fourreaux et découpe en dentelle de la tête de fourche du «COMPETITION».

Progress at the Salon

1. - TERROT: seat lug of the "ASPIRANT" model.
2. - FONLUPT: chain guard, made of cast light metal, bearing the brand name in cut-out letters.
3. - ROCHET: finely cut head lugs at the fork crown.
4. - MAURY: saddle clamp "filled". Internal cable on competition model.
5. - MOTOBECANE: initial of the brand as a cutout on the head lugs.
6. - DAUDON: simplification of the chain rest, by a small button fixed behind the fender eyebolt.
7. - COLOMB: reinforced frame of the "EXPORT" type.

8. - Alex SINGER: stem whose expander head serves as an identity plate, and can easily be tightened with a steel rod (a nail.....) and loosened to make it anti-theft.
9. - MANUFRANCE: solid lug on the racing machine.
10. - RADAR: chrome plated guilloched fork crown cover.
11. - BIANCHI: chrome-plated long tip lugs and fork crown of F. Coppi's racing machine.
12. - CAPTIVE: electrical switch of the lighting system at the end of the grip.
13. - MAURY: inner reinforcement of the fork blades and lace cutting of the "COMPETITION" fork crown.

1951

Jan.	Febr.	March	April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19510101 Le Cycliste 01 1951 p000](#)

Alex Singer advertisement

[19510113 Le Cycle Vol 06 No 04 p005 and p006 and p007](#)

Un beau cadre pour une belle bicyclette

Une étude de Daniel Rebour

Un beau cadre est toujours cher, car il demande un temps de fabrication très long, des matériaux coûteux, et pour des raisons d'économie est fabriqué par un artisan, soit à la pièce, soit sur mesures.

Mais, en vertu de ces conditions, un beau cadre est considéré par les amateurs de mécanique soignée, comme un véritable bijou. Il reste, dans la construction d'une machine hors série, la seule pièce faite à la main, et à laquelle l'artisan peut donner, avec son cachet personnel, la preuve de ses capacités.

Quels sont donc les points, qui font, qu'un cadre est ou n'est pas remarquable? Nous pouvons les compter facilement: d'abord la ligne, puis la technique, en enfin le fini.

LA LIGNE

Il y a peu de pièces constituant le vélo qui firent écrire ou dire autant d'inexactitudes que le cadre.

Et nous devons reconnaître (notre courrier le prouve), qu'il existe, encore des professionnels du cycle incapables de donner les cotes nécessaires et suffisantes à la construction d'un cadre.

Voyons donc les dimensions qui régissent ce travail.

Comme il s'agit d'un dessin, procédons comme si nous devions tracer sur

du papier la silhouette du cadre désiré.

D'abord, indiquons le sol par un trait horizontal. Puis, plus haut, une autre ligne horizontale donnera la position des axes de roue. Ces deux traits seront séparés par la longueur du demidiamètre de la roue choisie, avec le pneu gonflé. Cette dimension varie suivant que l'on adopte soit des boyaux, soit des pneus de 700 C ou B, soit des 650 standard ou demiballon.

Vers le milieu de notre papier, situons l'axe du pédalier. Celui-ci sera, tracé par une croix, à 265 mm au-dessus du sol. (B sur le croquis ci-contre). Cette mesure est la meilleure pour la route; on peut augmenter cette cote sur un cadre de piste, 270 et même 275 pour la vitesse et l'américaine, et 280 derrière moto (afin d'augmenter la protection des jambes du stayer). Mais nous allons rester ici dans le domaine routier.

Nous devons maintenant tracer une ligne verticale, passant par l'axe du pédalier.

Puis, avec le pédalier pour centre, dessinons un arc de cercle dans la partie supérieure, un peu en arrière; cet arc de cercle aura comme rayon la hauteur de cadre désirée (A sur le croquis).

Précisons dès à présent qu'il convient de prendre toutes ces mesures d'axe en axe des tubes, du pédalier ou des roues. Si, par exemple on prend la hauteur totale d'un cadre, c'est-à-dire jusqu'au bord supérieur du raccord de selle, c'est la hauteur de ce raccord qui déterminera la taille du cadre, alors que le tube horizontal pourra être plus ou moins bas.

Donc, quand nous parlerons de cotes, elles seront toujours prévues d'axe en axe.

Une des mesures principales du cadre est celle de l'angle formé par le tube de selle avec une ligne horizontale.

Mais comme cet angle, généralement situé entre 70 et 74° est assez difficile à mesurer, on donne au fabricant la cote C, séparant l'axe supérieur du tube de selle à la ligne verticale passant par l'axe de pédalier.

Evidemment, la cote C, pour un même cycle, varie suivant la taille du cadre; on a généralement 15 à 18 centimètres pour C. Rappelons au sujet de la grandeur du cadre, que plus une carcasse est petite, plus elle est rigide. En effet, en réduisant la hauteur de la douille de direction, on améliore la forme triangulaire de la partie avant du cadre.

Puis nous placerons les axes des roues sur la ligne prévue.

L'axe arrière sera séparé du pédalier par la cote D; cette dimension est très variable, mais nous devons rappeler qu'il est imprudent de descendre au-dessous de 44 cm si on veut monter un dérailleur de pédalier et des garde-boue.

Si les pattes du cadre sont inversées, l'axe est situé à l'endroit de la glissière qui serait coupé fictivement par le prolongement du hauban.

Puis nous chercherons la place de l'axe de roue avant.

Comme la cote D, la cote E est très variable.

Bien des usagers refusent d'utiliser un cycle dont les cale-pieds (ou le bout des chaussures) touchent au garde-boue avant si on tourne fortement la direction.

Rappelons qu'il n'y a aucun danger à cela, et que jamais, en route, on ne tourne assez son guidon pour que les pieds entrent en contact avec le garde-boue.

Enfin, il est assez difficile de dessiner un beau cadre, surtout de petite taille, si on veut satisfaire à ce désir sans fondement.

Pourtant, voici quelques cotes (prises sur roues de 700 C).

Si E égale 62 cm les cale-pieds passent, même avec garde-boue.

E égale 60, bonne cote pour un grand cadre de course sans garde-boue, les cale-pieds passent sans toucher le boyau avant.

E égale 59; à notre avis, la meilleure dimension, même avec garde-boue.

(Voilà plus de 10 ans que j'utilise dans Paris, et en pignon fixe, une machine munie de garde-boue ayant un avant de 59 cm, avec manivelles de 170 et cale-pieds longs; jamais je n'en fus gêné).

Puis, choisissons le cintre des fourreaux de fourche F. Celui-ci ira de 4 cm à 6 cm. Nous conseillerons 4 pour la compétition sur bonnes routes, 5 sur mauvaises routes, le cyclotourisme rapide et 6 pour les amateurs de confort. Au-dessus, on obtient une fourche trop souple, sans rendement ni précision.

Rappelons que ce cintre ne doit pas s'appeller « chasse ». La chasse, déterminée par ce cintre et par l'inclinaison de la douille de direction, est la distance au sol séparant le point de contact du pneu d'un point imaginaire déterminé par le prolongement de l'axe du tube de direction. Plus on incline la direction, plus on obtient une chasse importante; plus on cintre les fourreaux, plus on réduit la chasse. Une chasse trop faible diminue la bonne tenue de route; trop forte, elle gêne dans les virages. Une chasse correcte se situe dans les environs de 5 cm.

Si la chasse arrive à zéro, ou même devient négative, la bicyclette est inconduisible.

Généralement, les deux seules cotes fournies, surtout par des jeunes débutants, à leur fabricant, sont les cotes A et G, lesquelles sont souvent semblables; on a ainsi ce qu'on appelle un cadre «au carré».

Ceci ne rime à rien.

Si on peut faire un beau cadre au carré de 52 à 58 de haut, cela devient impossible au-dessus, et bien risqué en dessous.

On doit donc considérer que la cote G ne sera donnée qu'à titre indicatif, et que la douille de direction doit être parallèle au tube de selle, à la condition que ce tube ait été incliné correctement, comme nous l'avons démontré.

Cette longueur G du tube horizontal est facilement adaptable à la longueur des bras du cycliste, lequel choisira une potence plus ou moins longue.

LA TECHNIQUE

Nous parlerons d'abord des tubes pour mémoire; ceux-ci serront de première qualité, assez fins pour être légers, renforcés aux extrémités pour être solides, et assez épais pour rester dans les limites de la sécurité.

Il est bien difficile, sur une carcasse brasée, montée avec des raccords de série, d'adopter le tube diagonal en 30 mm de diamètre, mais cela donne une grande rigidité au cadre, n'augmentant pas sensiblement le poids.

Mais il est toujours possible de choisir les haubans et les bases de diamètre suffisant. Nous ne comprenons pas l'intérêt qu'il y a à choisir ces tubes gros comme des aiguilles à tricoter ?

D'abord, cela manque de rigidité; et puis, comment arriver à encastrier une patte en 5 mm d'épaisseur dans un tube dont l'alesage est à peine supérieur à cette dimension?

Le fourreau de fourche sera-t-il ovale ou cylindrique?

Ce dernier est plus souple et travaille sur une longueur supérieure; il est donc plus confortable. Il fléchit moins latéralement et tient mieux dans l'effort dit « en danseuse ».

Mais il donne de moins bons résultats avec des freins à tasseaux soudés, car lors du freinage, la partie du fourreau comprise entre la tête de fourche et le tasseau tend à fléchir et donner une très désagréable et dangereuse vibration dans la direction.

Espérons seulement voir nos fabricants de tubes imiter les Italiens, dont les fourreaux de fourche présentent une section ovale, en haut, de 29 mm sur 20 mm. Avec ce diamètre, on est certain de fabriquer une fourche rigide dans les deux sens à la partie supérieure.

Pour en terminer avec les fourreaux, le fabricant de cadre sera prudent en commandant des fourreaux non cintrés. Rarement le cintre de série correspond à la demande de la clientèle exigeante, et il est plus facile de cintrer (à froid, sur un calibre) un profilé droit que de corriger un cintre existant, trop prononcé, ou mal situé.

Il faudra toujours obtenir un galbe bien arrondi, sans angle, et mettre les tubes à la longueur correcte en chutant la petite extrémité.

Si le cadre doit recevoir des garde-boue, prévoir entre la tête de fourche et le pneu un espace libre de 20 mm; rien n'est aussi disgracieux qu'une roue dont la partie protégée disparaît sous un garde-boue trop près du pneu. Combien cela devient gênant sur route boueuse et enneigée, lors d'un bris de rayon ou simplement si on adopte des pneus un peu plus gros.

La fente où s'encastre profondément la patte sera faite avec une grande précision, autant que possible à la fraise, aussi bien pour la fourche que pour les haubans et les bases.

Les pattes du commerce sont rarement satisfaisantes. Elles sont presque toujours trop minces et trop grandes. L'épaisseur de 5 mm semble la meilleure si on veut garder sécurité et rigidité.

Nous donnons ci-contre un croquis d'une patte, suivant le dessin qui nous semble le plus logique; ne pas oublier de cambrer ces pattes avant brasage sur les fourreaux, afin qu'elles soient bien parallèles, la fourche étant terminée.

La tête de fourche peut être réalisée de deux façons: en «fraisé» dans la masse, ce qui est le plus courant sur les belles réalisations, ou en plaquettes découpées dans l'acier plat.

Si nous parlions des cadres soudés ou soudo-brasés ou en métal léger, nous n'aurions plus grand chose à préciser.

Mais il reste la question des raccords pour les cadres brasés.

Il sera prudent de vérifier les angles, et de corriger ceux-ci au besoin en maintenant les raccords avec deux mandrins très précis. Ce réglage est fait à froid.

Mais que doit-on demander à un bon raccord?

D'abord, de donner aux tubes une bonne surface pour la brasure; ensuite, d'être rigides.

Le premier point est réalisé par un alésage bien cylindrique, allant jusqu'à la rencontre avec l'autre alésage; il ne faut pas que ce logement se termine par un arrondi, le vide existant alors entre le raccord et le tube manquerait de rigidité.

C'est surtout à la boîte à billes qu'il faut éviter ce défaut.

La découpe de série sera évidemment modifiée et allégée; parfois même on allongera la pointe principale grâce à un petit bout de tôle soudé.

Il convient de limer les bords des raccords bien d'équerre, et de ne pas chercher à diminuer leur épaisseur, ce travail se faisant au limage final.

Mais ces raccords manquent de rigidité; on augmentera celle-ci en rechargeant à l'autogène l'angle extérieur par un fort congé, lequel sera limé en finition. Ce travail est surtout long et délicat à la boîte de pédalier, mais pourtant indispensable.

A l'assemblage, les tubes doivent être ajustés l'un contre l'autre; ne pas oublier de percer la douille de direction et le tube de selle, en face du tube horizontal, pour déboucher celui-ci, et au besoin permettre le passage d'un fil d'éclairage. Déboucher également, pour cette dernière raison, la douille en face du diagonal.

Nous ne nous étendrons pas sur les opérations de goupillage et de brasure, évidemment réalisées avec tout le soin possible.

La question des pattes arrières sera résolue en les découpant dans l'acier plat de 5 mm, suivant un dessin permettant d'encaster les bases et les haubans au maximum, ce qui, naturellement, interdit tout ajourage. Notre croquis, assez semblable aux pattes de course utilisées en Italie, tout en pouvant être amélioré, peut pourtant donner satisfaction.

Il sera prudent de cambrer ces robustes pattes avant de les braser sur les bases, afin de leur conserver leur parallélisme final. Un cabrage final serait presque impossible à cause de leur très grande rigidité.

Un autre point très important est l'attache des haubans au raccord de selle; de sa bonne fixation dépend en grande partie la tenue de route du cadre. Nous avons eu une machine dont la tenue, plutôt quelconque, fut rendue parfaite après renfort de ce point d'attache.

Il existe deux façons d'assurer un excellent assemblage; la fixation par deux points, le hauban croisant le tube de selle quelques centimètres plus bas que le raccord, et se terminant contre le tube diagonal; fixation par un seul point, le hauban se terminant par un long sifflet s'enroulant autour du raccord, les pointes des deux haubans arrivant même à se toucher.

En Italie et en Angleterre on utilise généralement un raccord de selle comportant deux tétons sur lesquels les haubans sont emmanchés.

Le cadre réglé et dégauchi, il reste les entretoises à placer; attention de bien les mettre d'équerre !

Si le frein arrière est monté sur axe, braser une cheminée de 6 mm dans le trou de l'entretoise supérieure, afin d'éviter l'écrasement de celle-ci au serrage.

Si les freins sont à tasseaux, un écrou de 5 x 75, brasé à l'intérieur de l'entretoise, à ras de la face côté garde-boue, sans que le trou ne débouche au-dessus, permet une fixation invisible et élégante.

L'entretoise inférieure peut toujours être faite ainsi.

LA FINITION

Celle-ci consiste en un limage très soigné, avec des outils à taille fine, et terminé par un polissage à la toile émeri. Il est regrettable de voir, comme cela nous est arrivé, un cadre très beau, chromé, et dont les raccords finement découpés portaient encore la trace des coups de lime.

Il reste à poser les attaches : attention surtout de ne pas en oublier, car, après émaillage, il est bien gênant de constater l'absence d'une butée de gaine

Les tasseaux de frein seront autant que possible posés avec un montage leur assurant un parallélisme rigoureux.

Le support de dérailleur sera d'une parfaite rigidité latérale; rappelons que des tubes de trop petit diamètre conviennent mal à cet usage Cette petite étude, bien incomplète, n'apprendra rien à beaucoup, mais si elle permet à certains d'améliorer quelque peu une fabrication et de contenter un client pointilleux, notre but aura été atteint.

D . R .

Croquis:

Page 1

Voici les cotes déterminant un cadre.

A : hauteur

B : distance du pédalier au sol

C : pente du tube de selle

D : longueur arrière axe de pédalier - axe de roue

E : longueur avant axe de pédalier - axe de roue

F : cintre de la fourche

G : longueur du tube horizontal.

(Nous n'avons pas indiqué la longueur des fourreaux de fourche ni la place des entretoises, déterminées par le diamètre des roues adoptées).

Page 2, top left

Ne pas confondre cintre de la fourche (cote F sur le croquis général) avec chasse de la direction.

La chasse est la distance au sol X séparant le point de contact de la roue avec une ligne imaginaire prolongeant le tube de direction.

Page 2, bottom left

Ce raccord de direction, genre italien, est logiquement découpé. Le tube se trouve renforcé en haut et en bas, dans le sens où l'on doit cher; cher à obtenir la plus grande rigidité; la découpe française (en pointillé) est plus légère, mais moins rationnelle.

Page 2, top right

Patte arrière inversée logiquement étudiée. Les tubes, profondément fraisés; arrivent au plus près de l'axe de roue.

La base en est plus éloignée, car on doit garder l'emplacement libre pour permettre à la rondelle du papillon d'échapper librement lors du démontage.

Les deux tubes, hauban et base, sont tous deux dirigés vers l'axe, ce qui évite un travail anormal de torsion à la patte.

Naturellement, aucun ajour dans la tôle. En pointillé, la trace de serrage du papillon.

Page 2, bottom right

Bon dessin de patte avant: la forme en est parfaitement ronde et concentrique avec le logement de l'axe; en pointillé, on voit la trace de serrage du papillon.

Evidemment, le fourreau est fendu à la fraise, et descend à ras du papillon; la queue de la patte est profondément encastrée.

Page 3

Voici trois coupes de raccords sur la boîte à billes.

1) Le raccord présente intérieurement un alésage parfait pour le tube. Celui-ci, serré et brasé sur une longueur suffisante, donnera une bonne rigidité au cadre.

Malheureusement, cette rigidité ne sera pas parfaite, à cause de l'angle vif extérieur, lequel ne donne pas d'assise lors des efforts.

2) Si l'aspect extérieur de ce raccord est plus séduisant, l'arrondi intérieur est à peu près impossible à remplir par la brasure (en hachuré) et la tenue de route de ce cadre sera toujours défectueuse.

3) La bonne solution, malheureusement très coûteuse; choisir le raccord No 1, et recharger les angles par un congé à l'autogène (en noir).

A beautiful frame for a beautiful bicycle

A study by Daniel Rebour

A beautiful frame is always expensive, because it requires a very long manufacturing time, expensive materials, and for reasons of economy is manufactured by a professional artisan, either piece by piece or made to measure.

But, under these conditions, a beautiful frame is considered by enthusiasts of careful craftsmanship, as a real jewel. In the building of a custom machine, it remains the only hand-made part to which the craftsman can give, with his personal stamp, proof of his abilities.

So what are the points that make a frame being remarkable or not? We can easily count them: first the lines, then the techniques, and finally the finish.

THE LINES

There are few parts of the bicycle that made people write or say as many inaccuracies as the frame.

And we must recognize (our letter proves it), that there are still bicycle professionals who are unable to give the necessary and sufficient dimensions for the construction of a frame.

Let us look at the dimensions that guide this work.

As it is a drawing, let's proceed as if we had to draw on paper the silhouette of the desired frame.

First, let's mark the ground with a horizontal line. Then, higher up, another horizontal line will give the position of the wheel axles. These two lines will be separated by the length of the half-meter of the chosen wheel, with the inflated tire. This size varies depending on whether you adopt either tubulars, 700 C or B tires, or standard or half balloon 650 tires. In the middle of our paper, let's locate the pedal axle. This will be marked by a cross at 265 mm above the ground. (B on the drawing). This measure is the best for the road; you can increase this value on a track frame, 270 and even 275 for speed and American, and 280 behind motorcycle (to increase the protection of the stayer's legs). But we're going to stay here in the road sector.

We now have to draw a vertical line, passing through the bottom bracket axis.

Then, with the pedals for center, draw a circle arc in the upper part, a little backwards; this circle arc will have as radius the desired frame height (A on the sketch).

It should be noted that all these measurements should be taken from centre to centre of the tubes, bottom bracket or wheels. If, for example, the total height of a frame is taken, i. e. to the upper edge of the saddle connection, it is the height of this connection that will determine the size of the frame, while the top tube may be more or less lower.

So when we talk about dimensions, they will always be provided from axis to axis.

One of the main dimensions of the frame is the angle formed by the seat tube with a horizontal line.

But since this angle, usually between 70 and 74° is quite difficult to measure, the manufacturer is given dimension C, separating the upper axis of the seat tube from the vertical line through the bottom bracket axis. Obviously, the C dimension, for the same cycle, varies according to the size of the frame; we generally have 15 to 18 centimetres for C.

Remember about the size of the frame, that the smaller a frame is, the more rigid it is. Indeed, by reducing the height of the head tube, the triangular shape of the front part of the frame is improved.

Then we will place the wheel axles on the planned lines.

The rear axle will be separated from the crankset by dimension D; this dimension is very variable, but we must remember that it is unwise to go below 44 cm if you want to mount a crankset derailleur and mudguards.

If the dropouts are reversed, the axis is located where the slide would be cut fictitiously by the extension of the seatstay.

Then we will look for the place of the front wheel axle.

Like the D rating, the E rating is highly variable.

Many users refuse to use a cycle where the toe clips (or the toe of the shoes) touch the front fender if the wheel is turned sharply.

Remember that there is no danger in this, and that never, on the road, do you turn your handlebars enough for your feet to come into contact with the mudguard.

Finally, it is quite difficult to design a beautiful frame, especially a small one, if we want to satisfy this unfounded desire.

However, here are some dimensions (taken on 700 C wheels).

If E equals 62 cm the toe clips pass, even with mudguards.

E equals 60, good dimension for a large racing frame without mudguards, the toe clips pass without touching the front tubular.

E equals 59; in our opinion, the best dimension, even with mudguards (I've been using in Paris for more than 10 years, and as a fixed gear, a machine equipped with mudguards with a 59 cm front, with 170 cranks and long toe clips; I've never been bothered by them).

Then, let's choose fork offset F. This one will go from 4 cm to 6 cm. We will advise 4 for competition on good roads, 5 on bad roads, fast Cyclo-tourism and 6 for comfort lovers. Above this, we obtain a fork that is too soft, without efficiency or precision.

Remember that this offset should not be called "trail". The trail, determined by this offset and by the angle of the head tube, is the distance on the ground between the point of contact of the tyre and an imaginary point determined by the extension of the axis of the head tube. The more you angle the steering, the more trail you get; the more you bend the blades, the more you reduce the trail. A too low trail reduces good "road holding"; too high, it hinders in cornering. A correct trail is around 5 cm.

If the trail reaches zero, or even becomes negative, the bicycle is unrideable.

Generally, the only two dimensions provided, especially by young beginners, at their manufacturer, are dimensions A and G, which are often similar; this results in what is called a "squared" frame. This doesn't make any sense.

If you can make a beautiful square frame from 52 to 58 high, it becomes impossible above, and risky below.

It must therefore be considered that the dimension G will only be given as an indication, and that the head tube must be parallel to the seat tube, provided that this tube has been correctly angled, as we have shown.

This length G of the top tube is easily adaptable to the length of the cyclist's arms, who will choose a more or less long stem.

TECHNICAL

We will first talk about tubes; they will be of the highest quality, thin enough to be light, reinforced at the ends to be strong, and thick enough to stay within the limits of safety.

It is very difficult, on a brazed frame, mounted with standard lugs, to adopt the 30 mm diameter down tube, but this gives great rigidity to the frame, not significantly increasing the weight.

But it is always possible to choose seat and chainstays of sufficient diameter. We don't understand the interest in choosing these tubes as small as knitting needles?

First, it lacks rigidity; and second, how do you manage to embed a 5 mm thick dropout in a tube whose diameter is barely greater than this dimension?

Will the fork blade be oval or round?

The latter is more flexible and operates over a longer length, making it more comfortable. It flexes less laterally and holds better in the exercise called "as a dancer" (i.e. out of the saddle).

But it gives less good results with brakes brazed on studs, because when braking, the part of the forkblade between the fork head and the stud tends to flex and gives a very unpleasant and dangerous vibration in the steering.

Let's just hope to see our tube manufacturers imitate the Italians, whose fork blades have an oval cross-section at the top of 29 mm x 20 mm.

With this diameter, it is certain to produce a rigid fork in both directions at the top.

To finish with the blades, the framebuilder will be careful when ordering unbent forkblades. Rarely does the standard bend meet the requests of demanding customers, and it is easier to bend (cold, on a gauge) a straight profile than to correct an existing bend, too pronounced, or badly located.

It is always necessary to obtain a well rounded curve, without any corners, and to put the tubes to the correct length by dropping the small end.

If the frame is to be fitted with mudguards, provide a 20 mm clearance between the fork head and the tyre; nothing is as disgraceful as a wheel whose protected part disappears under a mudguard too close to the tyre.

How embarrassing it becomes on muddy and snowy roads, when a spoke breaks or simply if you adopt slightly larger tires.

The slot where the dropout is deeply embedded will be made with great precision, as much as possible with a milling cutter, for the fork as well as for the seatstays and the chainstays.

The dropouts of commercial trade are rarely satisfactory. They are almost always too thin and too large. The 5 mm thickness seems to be the best if we want to keep safety and rigidity.

We give opposite a drawing of a dropout, according to the design which seems to us the most logical; do not forget to bend these dropouts before brazing on the forkblades, so that they are well parallel, the fork being finished.

The fork head can be made in two ways: in " machine-made " in the mass, which is the most common on beautiful constructions, or in inserts cut in flat steel.

If we were talking about welded or fillet brazed or light metal frames, we would not have much more to say.

But there is still the question of lugs for brazed frames.

It will be prudent to check the angles, and correct them if necessary by holding the lugs with two very precise mandrels. This adjustment is done cold.

But what should you ask a good lug for?

First, to give the tubes a good surface for brazing; second, to be rigid.

The first point is made by a well cylindrical boring, going as far as the junction with the other boring; this housing must not end in a rounded shape, the vacuum existing between the lug and the tube would lack rigidity.

It is especially at the bottom bracket shell that this flaw must be avoided. The standard shape will obviously be modified and lightened; sometimes even the main tip will be lengthened with a small piece of welded sheet metal.

It is advisable to file the edges of the lugs square, and not to try to reduce their thickness, this work being done with the final filing.

But these lugs lack rigidity; this will be increased by recharging the external corner with autogenous material by a strong fillet, which will be

filed down as a finish. This work is especially long and tricky with the bottom bracket, but nevertheless essential.

When assembling, the tubes must be adjusted against each other; do not forget to drill the head tube and seat tube, where they are facing the horizontal tube, to open it, and if necessary allow the passage of a lighting wire. For this reason, also open the head tube in front of the diagonal tube.

We will not go into the pinning and brazing operations, which are obviously carried out with the greatest possible care.

The issue of the rear dropouts will be resolved by cutting them out of 5 mm flat steel, following a design that allows the chainstays and seatstays to be embedded as much as possible, which, of course, prevents any opening. Our drawing, quite similar to the racing bicycles dropouts used in Italy, although it could be improved, can nevertheless give satisfaction.

It will be advisable to bend these sturdy dropouts before brazing them to the chainstays, in order to maintain their final parallelism. A final bending would be almost impossible because of their very high rigidity. Another very important point is the attachment of the seatstays to the seatlug; its proper attachment is very important for the handling of the frame. We had a machine whose handling, rather unspecified, was made perfect after reinforcing this attachment point.

There are two ways to ensure excellent assembly; two-point attachment, the stay crossing the seat tube a few centimetres lower than the lug, and ending against the downtube (sic! Should be toptube); single-point attachment, the stay ending with a long whistle wrapping around the lug, the tips of the two stays even coming into contact with each other.

In Italy and England, a seatlug with two studs on which the stays are fitted is generally used.

Once the frame has been adjusted and aligned, the bridges still need to be placed; be careful to put them in the correct angle!

If the rear brake is mounted on an axle, braze a 6 mm diameter threaded eyelet into the hole in the seatstaybridge to prevent it from being crushed when applied.

If the brakes are on studs, a 5 x 75 nut, brazed inside the seatstaybridge, flush with the face on the mudguard side, without the hole opening above, allows an invisible and elegant fixing.

The lower spacer can always be made this way.

THE FINISHING

This consists of a very careful filing, with fine tools, and finished by a polishing with emery cloth. It is a pity to see, as it happened to us, a very beautiful frame, chrome-plated, and whose finely cut lugs still showed the marks of the file strokes.

It remains to install the attachments: be careful not to forget any, because, after enamelling, it is very embarrassing to notice the absence of a cable stop

The brake studs should be installed as much as possible with a mounting that ensures rigorous parallelism.

The derailleur holder will be perfectly rigid laterally; it should be remembered that tubes of too small a diameter are not suitable for this use.

This small and incomplete study will not teach much to many, but if it allows some to improve manufacturing somewhat and satisfy a demanding customer, our goal will have been achieved.

D . R .

Drawings:

Page 1

Here are the dimensions that determine a frame.

A: height

B: distance from the bottom bracket to the ground

C: saddle tube inclination

D: rear length of bottom bracket axle - wheel axle

E: length of the front bottom bracket axle - wheel axle

F: fork offset

G : length of the horizontal tube.

(We did not indicate the length of the fork blades or the position of the bridges, determined by the diameter of the wheels adopted).

Page 2, top left

Do not confuse the fork offset (dimension F on the general drawing) with trail.

Trail is the distance on the ground X between the point of contact with the wheel and an imaginary line extending the head tube.

Page 2, bottom left

This Italian-style head lug is logically cut. The tube is reinforced at the top and bottom, in the sense that it is expensive; expensive to obtain the highest rigidity; the French cut (dotted line) is lighter, but less rational.

Page 2, top right

Reverse rear dropout logically designed. The tubes, deeply milled, arrive as close as possible to the wheel axis.

The chainstay end is further away, as the location must be kept free to allow the butterfly nut to slide freely when disassembled.

The two tubes, seatstay and chainstay, are both directed towards the axis, which avoids abnormal torsion work on the dropout.

Naturally there are no holes in the plate. In dotted line, the tightening mark of the wingnut.

Page 2, bottom right

Good design of the front dropout: the shape is perfectly round and concentric with the axle seat; in dotted line, you can see the tightening trace of the wingnut.

Of course, the forkblade is split with a cutter, and goes down flush with the wingnut; the end of the dropout is deeply recessed.

Page 3

Here are three cuts of the bottom bracket shell.

1) The lug has a perfect internal bore for the tube. This one tightened and brazed on a sufficient length, will give a good rigidity to the frame. Unfortunately, this rigidity will not be perfect, because of the sharp external angle, which does not provide a support during the stresses.

2) If the exterior appearance of this fitting is more attractive, the inner roundness is almost impossible to fill with solder (hatched) and the handling of this frame will always be poor.

3) The right solution, unfortunately very expensive; choose connection No. 1, and recharge the corners with an autogenous fillet (in black).

[19510127 Le Cycle Vol 06 No 05 p007](#)

Autres nouveautés remarquées à Bruxelles

1. — ALCYON avait équipé une belle randonneuse avec deux petits phares LUCIFER.
2. — Sur cette TERROT, nous voyons un guidon AVA, des guidonnets MAFAC, et un porte-bagage avant protégeant le phare.
- 3.-4. — Le dernier type de dérailleur VERSOL-RECORD possède une commande placée le long du hauban droit; on peut bloquer cette commande par une clé spéciale, ce qui verrouille aussi bien la commande des changements de vitesses que le bras tendeur, celui-ci ne pouvant plus battre sur pavés et mauvaise route.
5. — PEUGEOT a marié les guidonnets MAFAC aux freins cantilever LEFOL. On remarque la trousse en cuir MAFAC marquée PEUGEOT.
- 6-7. — Nouveau dérailleur allemand combiné ALTENBURGER, groupent, sur le même corps de manette, le changement de vitesses (grande manette), la tension de chaîne (Petite manette) et le dérailleur de pédalier (par rotation verticale de la commande, entre les deux colliers). Les deux câbles passent dans le tube rigide, lequel sert également au mouvement du dérailleur avant.
8. — Le mouvement du dernier dérailleur VITTORIA est protégé par une gaine en caoutchouc.

Other new products noticed in Brussels

1. - ALCYON had equipped a beautiful randonneuse with two small LUCIFER headlights.
2. - On this TERROT, we see an AVA handlebar, MAFAC guidonnets, and a front luggage rack protecting the headlight.
- 3.-4. - The last type of VERSOL-RECORD derailleur has a lever on the right hand side of the right seat stay; this lever can be locked with a special spanner, which locks both the gear shift lever and the tension arm, so that it can no longer swing on cobblestones and bad roads.

5. - PEUGEOT has combined MAFAC guidonnets with LEFOL cantilever brakes. Note the MAFAC leather case marked PEUGEOT.
- 6-7. - New German combined derailleur ALTENBURGER, grouping, on the same shifter body, the gear change (large shifter), the chain tension (small shifter) and the front derailleur (by vertical rotation of the lever). Both cables run through the rigid tube, which also serves for the movement of the front derailleur.
8. - The movement of the last VITTORIA derailleur is protected by a rubber sheath.

[19510127 Le Cycle Vol 06 No 05 p008 19510401 Le Cycliste 04 1951 p081](#)

Croquis sur le Vif au Salon de Bruxelles

1. - PEUGEOT : selle SUPER-SELECTA à suspension par ressort à lames sur le cyclomoteur (origine allemande).
2. - BAM : dynamo italienne de forme aérodynamique (stand J. DEVOS).
3. - WEINMANN : nouvelle poignée de frein course, plus large et avec cambrage supérieur augmenté.
4. - PLETSCHER : fixe-carte, tenu par l'expandeur (stand DONCKERS).
5. - UNIVERSAL : attache du câble sur le frein par une vis fendue permettant le montage même avec un câble effiloché.
6. - JRC : nouvelle pédale rectangulaire à pans coupés.
7. - LA PERLE : entretoise et porte-phare soudé sur la tête de fourche.
8. - SUPER-VOLTSON-SIX : phare très profilé (DONCKERS).
9. - JIREL : détail de l'expandeur à cône dural et bague acier.
10. - SILCA : raccord rendu indévissable par le manchon en métal léger, sur la pompe type IMPERO (J. DEVOS).
11. - ALUVAC : dernier type de potence en alliage léger, avec plongeur en 22 et 22,2.
12. - PEUGEOT : support de phare brasé sur la fourche, et enjoliveur de garde-boue, sur le type touriste «Grand-Duché».
13. - ALE : cale-pied italien enrobé de caoutchouc strié (TALA).
14. - JONE : poignée de la pompe course portant un simple creux pour la fixation (TALA).

15. - SHEFFIELD : nouveau modèle en aluminium et blocs feutre comprimé (BEYLTJENS).

Drawings on the Spotlight at the Brussels Salon

1. - PEUGEOT: SUPER-SELECTA saddle with leaf spring suspension on the cyclomoteur (German origin).
2. - BAM: Italian dynamo with an aerodynamic shape (stand J. DEVOS).
3. - WEINMANN: new, wider race brake lever with increased upper curvature.
4. - PLETSCHER: a map holder, held by the expander bolt (DONCKERS stand).
5. - UNIVERSAL: cable is attached to the brake with a slotted screw allowing it to be mounted even with a frayed cable.
6. - JRC: new rectangular pedal with cut corners.
7. - LA PERLE: crosspiece and headlight holder soldered to the fork crown.
8. - SUPER-VOLTSON-SIX: highly profiled headlight (DONCKERS).
9. - JIREL: detail of the expander with dural cone and steel ring.
10. - SILCA: coupling made unscrewable by the light metal socket on the IMPERO type pump (J. DEVOS).
11. - ALUVAC: last type of light alloy stem, with shaft in 22 and 22.2.
12. - PEUGEOT: headlight holder brazed on the fork, and fender decoration, on the tourist type "Grand Duchy".
13. - ALE: Italian toe clip coated with grooved rubber (TALA).
14. - JONE: handle of the race pump with a single hole for attachment (TALA).
15. - SHEFFIELD: new model in aluminium and compressed felt blocks (BEYLTJENS).

[19510127 Le Cycle Vol 06 No 05 p017 19510401 Le Cycliste 04 1951 p088](#)

A Bruxelles

1. - BRUSCO. Guidon anglais avec ressorts sous capot de l'UNIVERSAL.
2. - Système de détention du frein course (TALA).
3. - ALUVAC Carter ajouré pour fixation en trois points.

4. - PELLERIN. Bidon avec timbale (NOTERMAN).
5. - TERROT. Phare RAD-SONNE orientable sur rotule.
6. - Balancier pour la coupe d'onglet des tubes du cadre (DE BRIER).
7. - BERTIN. Raccords et longs sifflets sur les haubans du modèle course.
8. - VITTORIA. Poignée repliable automatiquement se fixant au bas du tube de selle (AMBROSIO).
9. - MERCIER. Cadre berceau à trois tubes supérieurs.
10. - BERTIN. Départ de l'élément supérieur sur le cadre de dame, par deux tubes parallèles coudés.
11. - MONDIAL. Phare italien à deux ampoules, l'interrupteur sert également de voyant (TALA).
12. - ALUVAC. Fixation de la nouvelle béquille en alliage léger ; crevé laisse voir le ressort de rappel.
- 13-14. - UNIVERSAL. Détail de la butée de gaine formant tension. Nouveau repose-main en caoutchouc.

In Brussels

1. - BRUSCO. English handlebar with springs under the cover of the UNIVERSAL.
2. - Race brake quick release system (TALA).
3. - ALUVAC Cutout chainguard for three-point mounting.
4. - PELLERIN. Bottle with drinking cup (NOTERMAN).
5. - TERROT. RAD-SONNE headlight can be rotated on a ball joint.
6. - Swinging device for mitre cutting of frame tubes (DE BRIER).
7. - BERTIN. Lug and long tips on the seatstays of the race model.
8. - VITTORIA. Automatically folding handle that attaches to the bottom of the seat tube (AMBROSIO).
9. - MERCIER. Mixte frame with three upper tubes.
10. - BERTIN. Start of the upper element on the lady frame, by two parallel bent tubes.
11. - MONDIAL. Italian headlight with two bulbs, the switch also serves as an indicator (TALA).
12. - ALUVAC. Fixing of the new light alloy kickstand; the return spring can be seen.
- 13-14. - UNIVERSAL. Detail of the tensioning cable stop. New rubber hand rest.

[19510201 Le Cycliste 02 1951 p000](#)

Alex Singer advertisement

[19510210 Le Cycle Vol 06 No 06 p016](#)

Un dérailleur à tension de chaîne à tension

Le dérailleur TRANSALPINO type 1951 exposé à Milan, assure à la chaîne une tension pratiquement constante, grâce au décalage du point d'articulation du bras-tendeur.

L'assembleur de gaine A.J.L.

Ce n'est pas parce qu'un accessoire est modeste, et qu'il n'est pas indispensable, qu'il peut être étudié à la diable.

L'assembleur AJL, de forme rationnelle, laissant aux gaines leur inclinaison naturelle, est en métal léger, aluminé en nombreuses teintes vives; de plus, sa forme intérieure ovoïde évite de serrer la gaine, car seuls les arrêts extrêmes entrent en contact avec elle.

A tension derailleur with chain tensioning

The TRANSALPINO type 1951 derailleur exhibited in Milan ensures a practically constant tension of the chain, thanks to the offset of the articulation point of the tensioner arm.

The housing assembler A.J.L.

Just because an accessory is modest, and not indispensable, does not mean that it can be designed to the devil.

The AJL assembler, with its rational shape, leaving the housings with their natural inclination, is made of light metal, aluminium in many bright colours; moreover, its ovoid inner shape avoids tightening the housing, as only the end stops come into contact with it.

Quelques nouveautés Comodo

Voici quelques accessoires créés par ULDRY, le spécialiste de Levallois. En haut, à droite, le porte boyaux présente une surface plate nervurée, plus « logeable » pour les petits paquets, tout en permettant toujours l'emploi des sacoches latérales.

A gauche, ces simples petits arceaux, en métal léger fondu, se vissent sur le garde-boue et donnent aux courroies serrant un paquet une assise robuste.

En bas, deux catadioptres agréés : l'un, orientable, et monté sur ressort, pour la pose sur le hauban; l'autre, pour garde-boue, et augmentant la protection offerte au cycliste par un large disque blanc en matière plastique.

Some Comodo novelties

Here are some accessories created by ULDRY, the specialist in Levallois. On the top right, the tubular carrier has a flat ribbed surface, more "accommodating" for small packages, while still allowing the use of side bags.

On the left, these simple little hoops, made of cast light metal, are screwed onto the fender and give the straps tightening a packet a sturdy seat.

At the bottom are two approved reflectors: one swivelling, spring-loaded reflector for use on the seatstay and the other for fenders, increasing the protection offered to the cyclist by a large white plastic disc.

Nouveautés Anglaises

1. Le MOTAMITE, moteur auxiliaire de 49 cmc, présente l'originale particularité d'être fixé sur un bâti tubulaire, fixé à l'axe de roue et au guidon, et évitant un travail supplémentaire à la fourche.
2. Cette béquille latérale, se fixant derrière le pédalier sur les bases, est signée W. A. LLOYDS - CYCLES, et s'appelle «DE Fiant».

3. Le POWER PAK, de 49 cmc, se fixe très rapidement au-dessus de la roue arrière, et permet de dépasser le 45 km. à l'heure !
5. Une pompe très originale ! Voici la TRYCYL, qui se manoeuvre avec le pied. L'étrier se replie par-dessus la tige, et le tout, fermé, tient dans la main... et aussi sans doute dans la sacoche.
6. COVENTRY-EAGLE a modifié l'aspect de sa direction par ce cache-cu-vette chromé.
7. Le moteur auxiliaire CYMOTA se cache derrière ce capotage. Il permet de circuler entre 8 et 30 kilomètres à l'heure.
8. Une sirène pour cycles ! Voici la GILTOY, avec molette sur la roue avant.
9. Adaptable en cinq minutes sur n'importe quel vélo, la suspension avant PALCOS se fixe sur le moyeu avant et les pattes de fourche, et absorbe tous les chocs.
10. Une pédale FEAROUGHTE ultra-légère, et dont le capuchon est tenu par deux vis.

- not translated -

[19510224 Le Cycle Vol 06 No 07 p005](#)

Motorisation hollandaise
Aux Pays-Bas le cyclomoteur

Dutch motorization
In the Netherlands the cyclomoteur

[19510224 Le Cycle Vol 06 No 07 p012](#)

Les nouvelles pattes Simplex

Etudiées pour les cadres de compétition, les nouvelles pattes SIMPLEX présentent deux principaux avantages : la grande rigidité et le parfait parallélisme des portées, grâce à un usinage précis des deux faces.

Contrairement aux modèles standard en tôle découpée, celles-ci sont en acier matricé, laissant les portées en surépaisseur sur les deux faces, ce qui permet un parfait dressage à l'outil. Les fentes de passage pour les axes sont fraisées.

L'épaisseur constante des pattes est de 4 mm; aux faces de serrages, de 5 mm pour l'avant, et de 6 mm pour l'arrière.

Naturellement, la patte arrière droite est munie d'un œil taraudé prévu pour recevoir le dérailleur SIMPLEX compétition.

Voici donc une intéressante réalisation qui donnera satisfaction aux nombreux amateurs de blocages rapides, lesquels nécessitent des pattes rigides, aux faces bien parallèles, et d'épaisseur rigoureusement constante.

The new Simplex dropouts

Designed for competition frames, the new SIMPLEX dropouts have two main advantages: high rigidity and perfect parallelism of the seats, thanks to precise machining on both sides.

Unlike the standard models in cut sheet metal, these are made of die-cast steel, leaving the surfaces with an extra thickness on both sides, which allows perfect straightening with the tool. The through slots for the axes are milled.

The constant thickness of the dropouts is 4 mm; on the clamping faces, 5 mm for the front and 6 mm for the rear.

Naturally, the right rear dropout is equipped with a threaded eye for the SIMPLEX racing derailleur.

This is an interesting design that will satisfy the many fans of quick releases, which require rigid dropouts with parallel sides and a strictly constant thickness.

[19510224 Le Cycle Vol 06 No 07 p018](#)

DEUX NOUVELLES JANTES « RECORD »

Nous voyons ici les coupes de deux nouvelles jantes RECORD, type « RUBAN BLEU », en métal léger traité pour boyaux et démontables.

En haut, le premier modèle, en « profilé creux » et non en tube, présente une épaisseur constante de 1 mm., sauf à la partie inférieure, sur laquelle s'exerce la traction des rayons, et qui est épaisse de 2 mm.

Restant pourtant légère, cette jante est destinée à équiper les machines à boyaux dont le prix de vente doit être très étudié, et sera bien accueillie par les coureurs pour l'entraînement, car sa résistance est fort intéressante.

En bas, voici le profil de la jante destinée aux démontables; très étroite (22 mm.) elle est d'une belle présentation, et offre une large surface de freinage.

Son intérêt réside principalement dans son système de « fermeture » sans soudure; une plaquette en métal léger d'un profil spécial est emmanchée à force dans la partie inférieure, et est arrêtée par deux rayons la traversant; ce procédé supprime donc la soudure, d'une réalisation parfaite toujours délicate.

Enfin, nous voyons les larges repos de tringle, et le talon intérieur formant bourrelet, accrochant et verrouillant le renflement circulaire formé sur l'enveloppe par la tringle.

TWO NEW "RECORD" RIMS

We see here the cuts of two new RECORD rims, type " RUBAN BLEU ", in treated light metal for tubulars and demountable.

The top of the first model, in "hollow profile" and not in tube, has a constant thickness of 1 mm, except for the lower part, on which the traction of the spokes is exerted, which is 2 mm thick.

This rim, although still light, is intended to equip tubular machines whose selling price must be very carefully calculated, and will be well accepted by the racers for training purposes, as its resistance is very interesting.

At the bottom, here is the profile of the rim intended for demountables; very narrow (22 mm.) it is a nice presentation and offers a large braking surface.

Its main interest lies in its seamless "iron meture" system; a light metal plate with a special profile is pressed into the lower part of the rim and is stopped by two spokes passing through it; this process eliminates the need for welding, which is always a delicate process.

Finally, we see the wide wire rests, and the inner bead heel forming a bead, which hooks and locks the circular bulge formed on the casing by the wire.

[19510301 Le Cycliste 03 1951 p000](#)

Alex Singer advertisement

[19510301 Le Cycliste 03 1951 p065](#)

Quelques Moteurs et leurs Caracteristiquea Nouvelles

1. - POULAIN présentait un modèle entièrement nouveau, à fixer au bas du cadre ; réalisé en formule «adaptable», il est fourni avec une manivelle et un pignon spéciaux ; en «constructeur», avec boîtier de pédalier venu de fonderie avec le carter, il nécessite un cadre très spécial.
2. - PEUGEOT a un moteur dont le carter, côté volant magnétique, est dissimulé par un capotage profilé, de même que le carburateur A.B.G. On remarque combien culasse et cylindre rappellent la ligne VAP.
3. - CARLEY, petit scooter de 50 cmc, sans pédalier, est équipé de cet original bloc deux vitesses à embrayage automatique ; on remarque que, malgré sa position horizontale, le cylindre est muni d'ailettes qui seraient classiques sur un moteur vertical.
4. - SINAMEC est le nom désignant, au stand WALBA, ce moyeu-moteur destiné au montage à la roue avant ; il est d'origine hollandaise et se nomme MECA-NICA au pays des tulipes.
5. - MOTOX, bloc suisse exposé chez METROPOLE a une alimentation assurée par un carburateur directement monté sur le carter.
6. - VELOSOLEX n'a reçu que peu de modifications visibles ; on remarque le capotage recouvrant le carter, et le levier de basculage, fixé «souple» à la culasse, et commandant également le décompresseur.

- not translated -

Tandems

Le tandem Emva «Aérolithe» entièrement carrossé, rappelle la ligne du «Hurtu» présenté au dernier Salon de Paris. Le moteur est également un «Sachs» 98 cmc deux vitesses, mais ce tandem belge, également vu au Salon de Bruxelles, a une fourche en tôle emboutie à parallélogramme déformable, des guidons bien relevés et de larges selles suspendues.

Tandem motorisé présenté au Salon de Bruxelles. Bien typique, c'est le «Omega» à moteur «Ilo» de 125 cmc, 2 vitesses. La position des passagers - ne parlons. jas des cyclistes - est très droite et les pédales ne sont utilisées que pour la mise en marche.

- not translated -

LES CYCLOMOTEURS DANS PARIS-NICE

Cyclomoteur DAUDON, classé 2e de Paris-Nice (pilote LESAINT), équipé du moteur KID.

CARACTÉRISTIQUES MOTEUR :

Emplacement : sur la fourche avant, transmission par galet sur le pneu.
2 temps, course 40 m m., alésage 38 m m., cylindrée 48 cmc., régime 4.500 tours, puissance 1 CV.

Cylindre inversé en alpac chemisé de fonte centrifugée.

Embiellage sur aiguilles.

Vilebrequin sur roulements à billes. Carburateur A.B.G.

Allumage par volant magnétique assurant également l'éclairage.

Réservoir de 2 litres faisant bloc avec le carter.

Débrayage par basculage avec levier muni d'un blocage de sécurité.

Vitesse : 40 kms à l'heure.

Consommation : 1 litre 600 aux 100 kms.

PARTIE CYCLE :

Cadre : homme haubanné.

Roues : 650 1/2 ballon.

Freins : cantilever.

Moyeu arrière avec frein tambour.

Porte-bagages arrière avec réservoir supplémentaire.

CYCLOMOTEURS IN PARIS-NICE

DAUDON cyclomoteur, ranked 2nd in Paris-Nice (pilot LESAINT), equipped with the KID engine.

ENGINE CHARACTERISTICS :

Location: on the front fork, roller transmission on the tire.

2 strokes, stroke 40 mm, bore 38 mm, capacity 48 cmc, speed 4.500 rpm, power 1 HP.

Inverted alpac cylinder lined with centrifugal cast iron.

Connecting rod on needles.

Crankshaft on ball bearings. A.B.G. carburettor.

Ignition by magnetic flywheel which also provides lighting.

Tank of 2 liters making block with the housing.

Disengagement by tilting with a lever fitted with a safety lock.

Speed : 40 kms per hour.

Consumption: 1 litre 600 per 100 kms.

CYCLE PART:

Frame : man with stays.

Wheels : 650 1/2 balloon.

Brakes : cantilever.

Rear hub with drum brake.

Rear luggage rack with extra tank.

[19510310 Le Cycle Vol 06 No 08 p019](#)

[Améliorer les manivelles?](#)

[Improve the cranks?](#)

[19510310 Le Cycle Vol 06 No 08 p022](#)

UN NOUVEAU MOYEU "MAXI" à frein tambour pour Cyclomoteurs

Ce moyeu dont le frein tambour est placé côté droit, reçoit du même côté une roue libre à une ou plusieurs vitesses du type commercial. Le côté gauche comporte une grande joue pour le rayonnage, ainsi que la roue dentée entraînée par la chaîne moteur.

Le flasque du frein tambour est traversé par le corps du moyeu, lequel tourne dans le flasque par l'intermédiaire d'un roulement approprié. Cette disposition permet de donner au corps de moyeu une longueur maximum, d'où un maximum d'écartement pour les roulements et plan de freinage.

Lorsque sur un moyeu la chaîne moteur et le tambour sont placés côté gauche, le diamètre de la roue dentée pour chaîne moteur doit être forcément plus grand que le tambour devant la recevoir.

Or ceci n'est pas possible avec certains moteurs nécessitant une roue dentée arrière d'un diamètre inférieur au diamètre du tambour.

Dans le moyeu considéré ici avec tambour côté droit, cet inconvénient disparaît et il est donc possible de monter côté gauche une roue dentée d'un diamètre pratiquement égal ou plus réduit que le diamètre du tambour envisagé.

A NEW "MAXI" DRUM BRAKE HUB for Cyclomoteurs

This hub, whose drum brake is placed on the right side, receives on the same side a commercial type single or multi-speed freewheel.

On the left side, there is a large flange for the spoking, as well as the sprocket wheel driven by the motor chain.

The flange of the drum brake is traversed by the hub body, which rotates in the flange via a suitable bearing.

This arrangement gives the hub body a maximum length, resulting in maximum bearing spacing and braking area.

When the motor chain and the drum are placed on a hub on the left side, the diameter of the motor chain sprocket must be larger than the drum to which it is to be fitted.

This is not possible with some motors that require a rear sprocket wheel with a smaller diameter than the diameter of the drum.

In the hub considered here with a right-hand drum, this disadvantage disappears and it is therefore possible to fit a sprocket wheel on the left-hand side with a diameter practically equal to or smaller than the diameter of the drum in question.

[19510407 Le Cycle Vol 06 No 10 p007](#)

NOUVEAUTES * DOCUMENTS *

MOYEUX PORTHOR POUR SERRAGES RAPIDES

Afin de satisfaire les amateurs de serrage rapide, PORTHOR présente une paire de beaux moyeux en dural forgé à grand flasques, équipés d'axes creux pouvant recevoir les systèmes commerciaux les plus classiques.

LES LEVIERS INVERSÉS FREXEL

FREXEL vient d'apporter quelques perfectionnements à son levier inversé.

Son nouveau modèle « 85 » permet le passage de 1 ou 2 câbles à l'extérieur ou à l'intérieur du cintre, ce dernier cas étant le plus souvent réservé à l'usage d'une poignée tournante.

Sur le croquis central, nous voyons les 2 butées de gaine, une au centre du système de serrage interne, l'autre inférieure, et dégageant le tube du guidon.

A gauche, voici le levier « 105 » avec crochitage du levier par un basculeur à ressort.

La libération du levier se fait par un léger recul de la main.

Ce levier convient aux commandes de débrayage ou de décompresseur. Ces leviers peuvent être dotés de l'accrochage du câble par goupille spéciale sans soudure, dont nous voyons le détail sur le croquis de droite; Outre l'avantage de ne pas nécessiter de soudure, le bloque-câble FREXEL permet un facile montage des câbles doubles.

NEWS * DOCUMENTS *

PORTHOR HUBS FOR QUICK RELEASES

In order to satisfy the lovers of quick releases, PORTHOR presents a pair of beautiful forged dural hubs with large flanges equipped with hollow axles that can accommodate the most classic commercial systems.

THE FREXEL INVERTED LEVERS

FREXEL has just made some improvements to its reverse lever.

Its new "85" model allows the passage of 1 or 2 cables on the outside or inside of the handlebar, the latter case being most often reserved for the use of a twist grip.

On the central sketch, we see the 2 cable stops, one in the centre of the internal clamping system, the other lower, and releasing the handlebar tube.

On the left, here is the lever " 105 " with hooking of the lever by a spring toggle.

The release of the lever is done by a slight recoil of the hand.

This lever is suitable for clutch or decompressor controls.

These levers can be fitted with a special seamless cable hooking pin, as shown in detail on the sketch on the right. In addition to the advantage of not requiring welding, the FREXEL cable lock allows easy installation of double cables.

[19510407 Le Cycle Vol 06 No 10 p025](#)

QUELQUES NOUVEAUTÉS REMARQUÉES A TURIN

3 - La selle SARTI, dont les ressorts parallèles coulissent dans les 2 tubes terminant la tige de selle, peut être avancée ou reculée au gré du cycliste, sans que celui-ci ne soit obligé de descendre. Un petit levier permet le blocage ou le déblocage.

4 - Le dérailleur VITTORIA DUPLEX, des Etablissements Nied-du, peut être, à volonté, isolé absolument de la transmission ce qui peut donner à la machine sur un parcours à profil constant l'avantage du monovitesse. Le basculeur portant les 2 galets est alors ramené vers l'avant et fixé par un petit crochet lequel tient à la base du cadre par un collier. Dans cette position, la chaîne passe entre les 2 galets, sans entrer en contact avec aucun d'entre eux.

SOME NOVELTIES NOTICED IN TURIN

3 - The SARTI saddle, whose parallel springs slide in the 2 tubes ending the seat post, can be moved forward or backward at the rider's discretion, without the rider having to dismount. A small lever allows the seat to be locked or unlocked.

4 - The VITTORIA DUPLEX derailleur, from Etablissements Nieddu, can be, at will, absolutely isolated from the transmission, which can give the machine the advantage of single speed on a constant profile course.

The tilter carrying the 2 rollers is then brought forward and fixed by a small hook which is held at the chainstay of the frame by a collar. In this position, the chain passes between the 2 pulleys, without coming into contact with any of them.

[19510421 Le Cycle Vol 06 No 11 p007](#)

AU SALON DES SPORTS ET DU CAMPING

1. L.L.B. spécialiste des imperméables, présente cette pellerine transformable YAC, en plastique. laquelle donne une protection complète : les manches recouvrent les ouvertures dans lesquelles on passe les mains pour tenir le guidon.

2. ARDENT isole le VAP de son cyclomoteur par une grille en forme.

3, 4, 5. .. C.N.C. : transmission avec relai sur le tandem à moteur CUC-CIOLO. Potence du tendeur à triple serrage et tension du câble par excentrique à pans. Manette double commandant les dérailleurs CYCLO avant et arrière.

6. JUDENNE : liaison des tubes de diamètres différents avec la poutre-réservoir du tandem à moteur.

7. HERGE : remplissage du réservoir-cadre par la tige de selle; la selle bascule vers l'avant et ceci rappelle beaucoup le B.M.G.-Mosquito.

8. ORLY : montre de guidon pour bicyclette.

AT THE SPORTS AND CAMPING FAIR

1. L.L.B., specialist in mackintoshes, presents this YAC transformable plastic pellerine which gives complete protection: the sleeves cover the openings in which the hands pass to hold the handlebars.
2. ARDENT isolates the VAP from its moped by means of a shaped grid.
- 3, 4, 5. .. C.N.C.: transmission with relay on the CUCCILOLO motor tandem. Stem with triple tightening of the tensioner and tensioning of the cable by means of an eccentric with sides. Double lever controlling the CYCLO front and rear derailleurs.
6. JUDENNE: Connection of the tubes of different diameters to the tank beam of the motorised tandem.
7. 7. HERGE : filling of the frame tank through the seat post; the saddle tilts forward and this is very reminiscent of the B.M.G.-Mosquito.
8. ORLY: handlebar watch for bicycle.

[19510421 Le Cycle Vol 06 No 11 p015](#)

Un nouveau porte-sac réglable en hauteur

Chacun sait combien il est délicat de fabriquer un porte sac fixé au garde boue et la potence; et bien plus, il devient alors impossible de changer de hauteur de guidon.

REMY vient de créer ce porte-sac réglable en hauteur avec : oeil supérieur vertical ou horizontal, passants pour maintenir sac ou trousse d'outils et porte phare latéral.

Ce bel accessoire en tub d'acier brasé et chromé est léger et très rigide.

Follis nous a montré cette pédale à roulements annulaires

Voici démontée la nouvelle pédale de MM. Peyre, que F. FOLLIS nous a présentée.

La cage en métal léger contient deux roulements annulaires de dimensions différentes. le gros côté manivelle (en place dans son logement sur le croquis); le petit, côté opposé

Une rondelle à profil particulier assure l'étanchéité du gros roulement, et fait office de cache-poussière. Un bouchon plat ferme la cage à l'autre bout.

Les deux flasques d'appui sont protégés par une milice bande de tôle ajourée, évitant l'usure et formant également une surface antidérapante.

La douceur de roulement de cette pédale est remarquable; nous sommes en train d'en faire l'essai sur route et bientôt nous pourrions donner l'avis de l'utilisateur.

A new height-adjustable bag holder

Everyone knows how tricky it is to make a bag holder attached to the mudguard and the stem, and what's more, it's impossible to change the height of the handlebars.

REMY has just created this height-adjustable bag holder with: vertical or horizontal top eyelet, loops to hold bag or tool kit and side headlight holder.

This beautiful accessory made of brazed steel tubing and chrome-plated is light and very rigid.

Follis showed us this pedal with annular bearings.

Here is dismantled the new pedal of Misters. Peyre, which F.[rancois] FOLLIS presented to us.

The light metal cage contains two annular bearings of different sizes, the large one on the crank side (in its housing on the sketch); the small one on the opposite side.

A specially profiled washer seals the large bearing and acts as a dust cover. A flat cap closes the housing at the other end.

The two bearing shields are protected by a militia strip of perforated sheet metal, preventing wear and also forming an anti-slip surface.

The smooth ride of this pedal is remarkable; we are currently testing it on the road and soon we will be able to give the user's opinion.

[19510421 Le Cycle Vol 06 No 11 p023 19510601 Le Cycliste 06 1951 p141](#)

À la Foire de Bale

1. - MAKO : tête de fourche à raccord étagé, et ornée sur la partie supérieure d'un cache chromé.
2. - TITAN : fourreau de fourche ovale avec nervure latérale extérieure.

3. - TOUR DE SUISSE-RAD : découpe originale des raccords chromés.
4. - WEINMANN : nouvelle gaine de cocotte en caoutchouc.
5. - ZESAR : robuste raccord de selle du modèle «militaire».
6. - CILO : détail de l'arrêt gauche sur le moyeu à serrage rapide SIAMT ; on remarque le petit levier basculant et s'accrochant dans la gorge extrême de la broche.
7. - DURALCA : nouvelle cocotte course avec réglage de tension du câble.
8. - WEINMANN : patin de frein à pastilles.
9. - DURALCA : profil de la jante à boyaux pour la route.
- 10.- V.L. : deux solutions des bandes réfléchissantes en matière plastique blanche dotées de pastilles rouges à fixation par deux vis.
11. - UTO : fourche à fourreaux ronds et nervurés à l'intérieur
12. - TOUR DE SUISSE-RAD : type de moyeu F.B.
13. - LUCIFER : nouveau bloc avant, avec molette en caoutchouc.

At the Basel Fair

1. - MAKO: fork crown with stepped lugs, and decorated on the upper part with a chrome cover.
2. - TITAN: oval fork blade with external lateral groove.
3. - TOUR DE SUISSE-RAD: unique cutting of the chrome plated lugs.
4. - WEINMANN: new rubber bracket cover.
5. - ZESAR: robust saddle lug of the "military" model.
6. - CILO: detail of the left locking on the SIAMT quick-release hub; we notice the small lever tilting and hanging in the end groove of the spindle.
7. - DURALCA: new race bracket with cable tension adjustment.
8. - WEINMANN: brake pad with pellets.
9. - DURALCA: profile of the tubular rim for the road.
- 10 - V.L.: two solutions of white plastic reflective strips with red pads attached with two screws.
11. - UTO: fork with round fork blades grooved on the inside
12. - TOUR DE SUISSE-RAD: hub type F.B.
13. - LUCIFER: new front block, with rubber wheel.

Chez Rouby-Lombardy

Nous avons remarqué, au rassemblement cyclotouriste pascal, cette machine signée ROUBY-LOMBARDY; on voit la fixation très personnelle des haubans et du dérailleur de pédalier à câble interne; notons l'absence d'entretoise inférieure.

At Rouby-Lombardy

We noticed, at the Easter cyclotourist gathering, this ROUBY-LOMBARDY machine; we can see the very personal fixing of the seat stays and the front derailleur with internal cable; note the absence of chainstay bridge.

[19510505 Le Cycle Vol 06 No 12 p017](#)

Les freins MAFAC améliorés

Trois améliorations viennent d'être apportées au cantilever MAFAC. Le ressort ne repose plus sur le dessus de la branche arrière du basculeur, mais son extrémité est arrêtée dans un petit trou percé au centre dudit basculeur; voici une amélioration d'ordre esthétique.

Les tasseaux sont modifiés; grâce à un déport du support à braser, les patins dégagent plus largement la jante : voilà qui sera certainement apprécié par les possesseurs de cadres aux fourches étroites

Enfin, les nouveaux modèles sont dotés d'un décrochage aussi pratique qu'élégant, puisque absolument invisible. Un côté du câble-étrier reste serré par la vis percée entre les deux flasques du basculeur.

L'autre extrémité du câble passe dans un perçage du bouton d'accrochage dont les deux têtes à 6 pans gardent l'aspect symétrique du serrage de l'autre basculeur, et possède enfin une goupille soudée.

La seule petite critique que l'on faisait encore aux MAFAC n'est donc plus fondée.

Nous voyons sur ces croquis, à gauche, l'alignement des nouvelles pièces, et à droite, l'aspect du système de décrochage

Improved MAFAC brakes

Three improvements have just been made to the MAFAC cantilever. The spring no longer rests on the top of the rear branch of the cantilever, but its end is held in a small hole drilled in the center of the cantilever; this is an aesthetic improvement.

The studs have been modified; thanks to an offset of the brazing bracket, the pads are now more widely exposed to the rim: this will certainly be appreciated by owners of frames with narrow forks.

Finally, the new models are equipped with a release that is as practical as it is elegant, since it is absolutely invisible. One side of the bowden cable remains tightened by the screw between the two flanges.

The other end of the cable passes through a hole in the notch knob whose two hexagonal heads keep the symmetrical aspect of the other arms's clamping, and has a welded pin.

The only minor criticism still made of the MAFAC is therefore no longer justified.

We see on these sketches, on the left, the alignment of the new parts, and on the right, the aspect of the release system.

[19510505 Le Cycle Vol 06 No 12 p019](#)

NOUVEAUTES * DOCUMENTS *

Spirax se prépare

Tous les problèmes de technique commerciale sont abordés et résolus par SPIRAX, qui a terminé la mise au point de ses pattes « constructeur » et adaptables.

Voici, en haut, la patte en 5 mm. très rigide pour le fabricant du cadre; puis le support adaptable à la patte « CYCLO », livrée avec découpe. arrière à retoucher d'après la forme de la patte existante.

Enfin, nous présentons la manette SPIRAX à verrouillage. destinée à équiper tous les modèles et marques de dérailleurs.

La rondelle perforée donne d'un côté, les positions du quatre et cinq vitesses, et de l'autre, celles du trois vitesses.

Une telle manette semble destinée à bien des cyclomoteurs, dont le bruit d'échappement couvre celui d'un alignement peu rigoureux, et causé par une manette mal serrée ou déréglée.

NEWS * DOCUMENTS *

Spirax gets ready

All technical and commercial problems are addressed and solved by SPIRAX, which has completed the development of their " constructor " and adaptable dropouts.

Here, at the top, is the very rigid 5 mm. dropout for the frame manufacturer; then the support adaptable to the "CYCLO" dropout, delivered with a cut-out. The rear part can be retouched according to the shape of the existing dropout.

Finally, we present the SPIRAX lever with locking system. intended to equip all models and brands of derailleurs.

The perforated washer gives the positions of the four and five gears on one side and the three gears on the other.

This type of shifter seems to be intended for many mopeds, where the exhaust noise covers the noise of a loose alignment, caused by a loose or maladjusted shifter.

[19510526 Le Cycle Vol 06 No 13 p006 19510801 Le Cycliste 0809 1951 p171](#)

Au "Salon de plein air" de la Poly

1. CHAPLAIT : les câbles du cyclomoteur passent dans les 2 tubes du berceau avant.
- 2, 3. VALANCE : feu rouge brasé sur la tige de selle et phare avant à l'extrémité de la potence.
4. REMY : passage du câble à travers le hauban et sortant par un petit tube de guidage ; serrage de la tige de selle par bague ASKLIP.
5. GOELAND : remorque monoroue à suspension arrière par sandow et direction sur billes.
6. COLOMB : passage des câbles de commande du CYCLO dans le ressort de rappel.
7. HERSE : combiné feu rouge-catadioptre VITRALUX.
8. COLOMB : dessin des raccords et haubans terminés par plaquette en relief.

9. RAPID : axe creux spécial, avec long cône fixe remplaçant la bague entretoise.
10. CAVE : butée du frein MAFAC prise sur les haubans.
11. HERSE : détail du CYCLO équipé des spécialités VOLO : graissage de l'axe supérieur par graisseur sur la noix tournante, graissage du galet inférieur en bout d'axe.
12. ROLL : axe de l'avertisseur brasé sur la potence.

At the "Salon de plein air" at the Poly

1. CHAPLAIT: the cables of the cyclomoteur pass through the 2 tubes of the front cradle.
- 2, 3. VALANCE: red light brazed on the seat post and headlight at the end of the stem.
4. REMY: cable passage through the seatstay and out through a small guiding tube; clamping of the seat post by ASKLIP ring.
5. GOELAND: single-wheel trailer with rear suspension by bungee cord and ball bearing steering.
6. COLOMB: passage of the CYCLO control cables through the return spring.
7. HERSE: combined red light and VITRALUX reflector.
8. COLOMB: drawing of the lug and seatstays finished with a raised plate.
9. RAPID: special hollow axle, with long fixed cone replacing the spacer ring.
10. CAVE: MAFAC brake cable stop connected to the seatstays.
11. HERSE: detail of the CYCLO equipped with the VOLO specialities: lubrication of the upper axle by grease nipple on the rotating nut. lubrication of the lower roller at the end of the axle.
12. ROLL: bell axis brazed on the stem

[19510526 Le Cycle Vol 06 No 13 p013 19510701 Le Cycliste 07 1951 p152](#)

Au Salon de plein air de Chanteloup

1. REMY terminait le levier de ce dérailleur de pédalier par un dé à jouer.

2, 3, 4, 5, VALANCE exposait une machine pleine de solutions personnelles ; voici son dérailleur avant à parallélogramme déformable ; le serrage des manivelles, les écrous et vis du frein étaient bloqués par cette clé à 6 pans, comme d'ailleurs les attaches de selle, du guidon, des garde-boue, etc... Enfin l'attache des tringles était réalisée par une petite vis soudée à angle droit à l'extrémité de la tringle.

6. SINGER équipait ses belles machines avec ce roulement annulaire de réalisation «maison».

7. NARCISSE a amélioré la protection sur son solo en adoptant des carter fermés à la partie supérieure ; le réservoir était encoché à l'emplacement des genoux, afin de ne pas gêner le pédalage.

8. SPIRAX avait créé ce FLECTEUR réunissant les plateaux et la manivelle, suivant un accouplage rigide dans le sens de l'effort, mais souple dans le plan latéral, afin d'aligner automatiquement les dentures et la chaîne.

9. VALANCE : passage des câbles dans les raccords de la douille de direction.

10. SINGER : détail du démontage de la roue avec axe en deux pièces, et repos de chaîne sur la patte de cadre.

11. RAPID : support de chaîne brasé au cadre, évitant de toucher la transmission lors du démontage et du remontage de la roue arrière.

At the Salon de plein air in Chanteloup

1. REMY completed the lever of this front derailleur with a play dice.

2, 3, 4, 5, VALANCE exhibited a machine full of personal solutions; here is its front derailleur with deformable parallelogram; the tightening of the cranks, nuts and screws of the brake were fastened by this Allen wrench, as were the seat, handlebar and fender fasteners, etc....

Finally, the fender stays were attached by a small screw welded at right angles to the end of the stays.

6. SINGER equipped his beautiful machines with this "À la maison" annular bearing.

7. NARCISSE improved the protection on his solo by adopting closed casings at the top; the tank was notched at the knee location, so as not to interfere with pedaling.

8. SPIRAX had created this FLECTEUR connecting the chainrings and the crank arm, following a rigid coupling in the direction of force, but

flexible in the lateral direction, in order to automatically align the teeth and the chain.

9. VALANCE: Cable routing in the lugs of the head tube.

10. SINGER: detail of the disassembly of the wheel with two-piece axle, and chain rest on the drop out.

11. RAPID: Chain rest brazed to the frame, avoiding touching the transmission when dismantling and reassembling the rear wheel.

[19510526 Le Cycle Vol 06 No 13 p017 19510801 Le Cycliste 0809 1951 p179](#)

Remarque a Chanteloup

1, 2. René HERSE présentait pour la première fois un «motorisé», tandem équipé d'un MOSQUITO : en voici le réservoir, et la sacoche de guidon arrière.

Ce porte-sac de guidon, déporté vers l'avant, dégage le serrage de potence.

3, 4. T.A.. commercialisait ces 2 types d'intercalaires en métal léger, pour manivelles à 3 attaches et à 5 vis. Les mêmes couronnes dentées sont ainsi utilisées.

5. Sur sa bicyclette de course, CAVE avait adopté le nouveau dérailleur de pédalier JUY-SIMPLEX, avec commande double, par levier et câble.

6. CANETTI présentait cet amortisseur PALCO, qui fixé entre la patte de fourche avant et le moyeu, remplace la fourche suspendue ; il sera à n'en pas douter apprécié sur les cyclomoteurs.

7. Le cyclo-scooter DUCHERON, équipé du POULAIN, avait un cadre double berceau d'une parfaite rigidité.

8. Le «Solo» de NARCISSE avait. une poignée tournante à droite, commandant le changement de vitesse.

9, 10. COLOMB, cadre mixte, et léger porte-bagages arrière en fil d'acier.

11, 12. L'accrochage S. B., éloignant le sac du guidon, permet de tenir le cintre sans fatigue, à la partie centrale ; on voit le détail de ce petit accessoire, rivé en place sur le sac.

Seen at Chanteloup

1, 2. René HERSE presented for the first time a "motorized", tandem equipped with a MOSQUITO: here is the tank, and the rear handlebar bag.

This handlebar bag holder, offset forward, releases the stem clamp.

3, 4. T.A.. marketed these 2 types of light metal adapters, for cranks with 3 attachments and 5 screws. The same chainrings are used.

5. On its racing bicycle, CAVE had adopted the new JUY-SIMPLEX front derailleur, with dual control, lever and cable.

6. CANETTI introduced this PALCO shock absorber, which is fixed between the front fork dropout and the hub and replaces the suspended fork; it will undoubtedly be appreciated on cyclomoteurs.

7. The DUCHERON cyclo-scooter, equipped with the POULAIN, had a double cradle frame with perfect rigidity.

8. The "Solo" of NARCISSE had a rotating handle on the right, controlling the gear change.

9, 10. COLOMB, mixte frame, and lightweight steel wire rear luggage rack.

11, 12. Hooking S. B., moving the bag away from the handlebar, allows the handlebar to be held without fatigue, in the central part; you can see the detail of this small accessory, riveted in position on the bag.

[19510609 Le Cycle Vol 06 No 14 p005 and p009](#)

Où passent les fils?

1. S'il est impossible de percer la patte arrière, celle-ci Pouvant. être trop mince, où bien les tubes, de diamètre trop faible, on peut faire déboucher le fil par le serrage de selle, la tige étant percée, mais un tel montage n'a rien de commercial. parce que trop délicat pour l'utilisateur distrait qui modifierait sa position.

On voit que le fil venant du serrage, peut entrer à l'intérieur du hauban; ce dernier est renforcé au perçage par une rondelle de rayon brasée.

2. Un cadre n'est nullement affaibli par un trou de 2,5 dans le raccord de direction.

3. Il est préférable de renforcer les sorties de fil par une rondelle de rayon brasée sur le tube.

4 Ce passage du cadre à la fourche est discret et économique à réaliser; il nous donne satisfaction depuis de nombreuses années.

5. Comment plier l'extrémité du fil à carcasse pour passer les fils électriques dans les tubes; la boucle doit être assez petite pour franchir facilement le trou de 2,5.

6. A l'intérieur de la patte, contre le côté gauche du moyeu, le fil, passant de la hase au hauban, doit être bien protégé.

Where do the wires run?

1. If it is impossible to drill the rear dropout, the rear dropout may be too thin or the tubes too small in diameter, the wire can be inserted through the saddle clamp, with the post drilled, but such an assembly is not commercially viable. because it is too delicate for the distracted user, who would change his position.

It can be seen that the wire coming from the clamp can enter the inside of the seat stay; the latter is reinforced for drilling by a brazed-on spoke washer.

2. A frame is not weakened in any way by a 2.5 [mm] hole in the head lugs.

3. 3. It is preferable to reinforce the wire outlets with a spoke washer brazed to the tube.

4 This transition from frame to fork is discreet and economical to carry out and has given us satisfaction for many years.

5. How to bend the end of the tire bead [?] wire to pass the wires through the tubes; the loop should be small enough to easily pass through the 2.5 [mm] hole.

6. On the inside of the dropout, against the left side of the hub, the wire, passing from the hase to the shroud, must be well protected.

On the inside of the dropout, on the left side of the hub, the wire, passing from the chainstay to the seatstay, must be well protected.

[19510623 Le Cycle Vol 06 No 15 p007 19510801 Le Cycliste 0809 1951 p184](#)

Vu au passage du "Tour Cyclo"

1. FOLLIS : porte-bagage arrière léger.

2. RIVA-SPORT : plaquettes incurvées au sommet des haubans et fixation des garde-boue BLUEMELS.
3. REGEL : passage du fil d'éclairage dans le porte-sac.
4. Position originale des 2 porte-bidons sur une machine de la catégorie touriste.
5. BOURDEL : renfort rapporté au sommet du tube de selle.
6. SINGER : catadioptré constitué par une bande peinte en scotchlite collée à l'arrière du garde-boue.
7. CHAPLAIT : éclairage avec borne isolée.
8. DAUDON : tête de fourche à longues pointes de renfort, et fixation du porte-sac par pattes brasées et chapes.
9. GITANE : fil d'éclairage, sous gaine, reliant directement la dynamo au garde-boue.

Seen at the passage of the "Cyclo Tour"

1. FOLLIS: light rear luggage rack.
2. RIVA-SPORT: curved plates at the top of the seatstays and attachment of the BLUEMELS fenders.
3. REGEL: passage of the lighting wire through the bag holder.
4. Unique position of the 2 bottle holders on a machine in the tourist category.
5. BOURDEL: reinforcement attached to the top of the seat tube.
6. SINGER: reflector made up of a painted scotchlite strip glued to the back of the fender.
7. CHAPLAIT: lighting with insulated connection.
8. DAUDON: fork crown with long reinforcement tips, and attachment of the bag holder by brazed tabs and clevis.
9. GITANE: lighting wire, in housing, directly connecting the dynamo to the fender.

[19510623 Le Cycle Vol 06 No 15 p011](#)

Quelques particularités des machines du Tour Cyclo

1. PEUGEOT : porte-sac de guidon avec support de phare surbaissé.

2. DAUDON : feu rouge sur le tube de selle, et catadioptre fixé entre les haubans.
3. REMY : passage du câble du SPIRAX dans un petit tube à l'intérieur du cadre.
4. BOURDEL : renfort aux extrémités de la douille sur cadre en soudo-brasé.
5. URAGO : serrage de tige de selle par deux petits boulons, dont l'un supporte la sonnette, et butée de frein sur les haubans.
6. A. THOMANN : phare fixé sur le serre-tringle.
7. REBOUL : porte-bagage supporté par quatre petites tringles horizontales.
8. SINGER : grands flasques rapportés et feu rouge PHILIPS sous la base.
9. LA PERLE : support du porte-sac par une tringle courte.
10. FOLLIS : tête de fourche ajourée.
- 11-12. ENER : éclairage avec bornes-relais isolées.

Some particularities of the Tour Cyclo machines

1. PEUGEOT: handlebar bag holder with lowered headlight support.
2. DAUDON: red light on the seat tube, and reflector fixed between the seat stays.
3. REMY: passage of the SPIRAX cable through a small tube inside the frame.
4. BOURDEL: reinforcement at the ends of the head tube on brazed welded frame.
5. URAGO: clamping of the seat post by two small bolts, one of which supports the bell, and brake cable stop on the seat stays.
6. A. THOMANN: headlight fixed on the fender eyebolt.
7. REBOUL: luggage rack held by four small horizontal rods.
8. SINGER : large flanges attached and PHILIPS red light under the chainstay.
9. THE PEARL : bag holder held by a short fender stay.
10. FOLLIS : cut out fork head.
- 11-12. ENER : lighting with insulated transfer terminals.

Les Motorisés au Tour Cyclotouriste

1. LE FOLLIS, équipé du V.L.T., présentait son cadre classique dont les deux gros tubes forment réservoir. L'avant était en double-berceau.
- 2, 3. AUSTRAL éprouvait deux types très différents de cadres, sur ses cyclomoteurs dotés du POULAIN ; sur l'un, la fixation du moteur était prévue à l'avant et à l'arrière du bloc ; sur l'autre le montage était en porte-à-faux, avec point de soutien sur la culasse.
4. Le tandem motorisé GELEM faisait les essais du prototype de la nouvelle fourche suspendue SOUPLESS pour tandem.
5. Le OUBRON-V.L.T. avait deux tubes arrondis formant pare-chocs, et protégeant le moteur.
6. Double alimentation sur le moteur KID du cyclomoteur DAUDON, permettant de mettre en service le réservoir normal et la nourrice de secours.

Motorized at the Cyclotourist Tour

1. LE FOLLIS, equipped with the V.L.T., presented its classic frame with two large tubes forming a tank. The front was double-cradle.
- 2, 3. AUSTRAL had two very different types of frames on its cyclomoteurs equipped with the POULAIN; on one, the motor was attached at the front and rear of the block; on the other, the assembly was cantilevered, with a support point on the cylinder head.
4. The GELEM motorized tandem was testing the prototype of the new SOUPLESS tandem suspension fork.
5. The OUBRON-V.L.T. had two rounded tubes forming a bumper, and protecting the engine.
6. Double power supply on the KID motor of the DAUDON cyclomoteur, allowing the normal tank and emergency tank to be put into service.

[19510701 Le Cycliste 07 1951 p156](#)

Nouveautés Le "Coffret Cycloutil"

Le «Coffret Cycloutil» contient :

Un dérive-chaîne, un tournevis, un étau pour roues-libres, une burette, une clé à rayons trois déblocage-roue-libre à ergots, une clé à ergots, un

manche à longue tige 6 pans et une tige coudée 6 pans, pouvant utiliser une série de douilles à 4 et à 6 pans, deux clés à cônes contre-coudées, une clé contre-coudée pour dérailleurs, deux manches standard en acier, servant aux outils suivants : un démonte couronnes à chaîne, trois clés plates pour direction, deux clés plates pour pédalier, une clé plate pour démonte-roue-libre, une clé à griffe, deux clés contrecoudées à pédales.

Une protection électrolytique rend ces outils pratiquement inoxydables.

The "Cycloutil Box" contains:

A chain tool, a screwdriver, a vice for freewheels, a oil can, a spoke wrench, a three-spoke unlock freewheel wrench, a pin wrench, a long handle with a hexagonal shaft and a hexagonal bent shaft, which can use a series of 4 and 6-sided sockets, two counter-corner keys, a counter-angles key, two standard steel handles used for the following tools: a chain ring dismounter, three flat keys for steering, two flat keys for crankset, one flat key for freewheel dismounter, one claw key, two counter-angled pedal keys.

An electrolytic protection makes these tools practically rustproof.

[19510707 Le Cycle Vol 06 No 16 p007 19510801 Le Cycliste 0809 1951 p183](#)

Quelques Particularités sur les Vélos du Tour de France

1. Nouvelle silhouette des guidons italiens, équipés des deux «Passvites-ses» CAMPAGNOLO pour les dérailleurs avant et arrière.
2. Le dérailleur HURET à tension commandée, équipant les STELLA de Bobet et Barbotin, possède un petit levier facilitant le réglage initial du ressort.
3. Le dérailleur course SIMPLEX 1951 a une chaînette protégée par un petit carter, une butée évitant le retournement en arrière et l'axe de pivotement des galets placé entre ceux-ci.
- 4, 5. Porte-pompe sur l'ATALA de Pezzi.
6. Patte arrière gauche de la STELLA de Bobet, épaissie par une tôle rivée de 1mm.
7. Entretoise renforcée et crantée sur les ATALA.

8. Porte-pompe BIANCHI avec petits crochets entourant le raccord fixe de la pompe SILCA.
9. Protection en caoutchouc du bord des plaques officielles.
10. Porte-pompe soudé au serrage de selle sur la FRANCE-SPORT de Lazaridès.
11. Koblet a équipé sa LA PERLE des dérailleurs CAMPAGNOLO, des manivelles DURAX et des plateaux T.A.

Some special features on Tour de France bicycles

1. New silhouette of the Italian handlebars, equipped with the two "Pass-vitesses" CAMPAGNOLO for front and rear derailleurs.
2. The HURET derailleur with regulated tension, which equips the STELLAs of Bobet and Barbotin, has a small lever to facilitate the initial setting of the spring.
3. The SIMPLEX 1951 race derailleur has a chain protected by a small housing, a stop to prevent it from turning backwards and the pivot axis of the rollers placed between them.
- 4, 5. Pump holder on the ATALA in Pezzi.
6. Left rear dropout of the Bobet STELLA, thickened by a 1mm riveted sheet metal.
7. Reinforced and notched bridge on the ATALAs.
8. BIANCHI pump holder with small hooks surrounding the fixed connection of the SILCA pump.
9. Rubber protection of the edge of the official plates.
10. Pump holder soldered to the saddle clamp on the FRANCE-SPORT of Lazaridès.
11. Koblet has equipped his LA PERLE with CAMPAGNOLO derailleurs, DURAX cranks and T.A. chainrings.

[19510707 Le Cycle Vol 06 No 16 p025 19510801 Le Cycliste 0809 1951 p181](#)

Au championnat de France

1. - Couple T.A. et manivelles Stronglight standardisés par le service des courses «Peugeot».

2. - Chez La Perle, haubans de forte section enroulés très largement autour du raccord de selle.
3. - Fourche «Automoto» très allégée et dégagée latéralement.
4. - Câble de frein arrière aux butées brasées passant exactement au-dessus du tube horizontal sur une machine La Française.
5. - Peugeot avait adopté guidon et potence AVA en alliage léger.
6. - Notre champion Bobet avait abandonné la patte renversée pour la patte Cyclo, un peu plus allongée à l'arrière pour faciliter le montage du dérailleur Huret.
7. - Guidon et Potence AVA, type «compétition» chez Automoto, plus lourd mais sans doute plus «raide».
8. - Alcyon avait équipé ses machines de l'adaptateur T.A. et du dérailleur de pédalier Simplex.
9. - Potence Centrix, en métal léger, à double serrage avait été adoptée par Alcyon.
10. - Mercier présentait une découpe très soignée avec de fins haubans terminés en angle.
11. - La Perle utilisait des roues en alliage léger à 24 rayons ligaturés et soudés.

At the French championship

1. - Chainring set T.A. and Stronglight cranks standardised by the "Peugeot" racing department.
2. - At La Perle, seatstays with a large cross-section are wrapped very widely around the saddle lug.
3. - Very lightweight and laterally clear "Automoto" fork.
4. - Rear brake cable with brazed stops passing exactly above the top tube on a La Française machine.
5. - Peugeot had adopted light alloy handlebars and AVA stem.
6. - Our champion Bobet had dropped the reversed dropout and replaced it with the Cyclo dropout, which is a little longer at the rear to facilitate the assembly of the Huret derailleur.
7. - Handlebar and stem AVA, type "competition" at Automoto, heavier but probably stiffer.
8. - Alcyon had equipped its machines with the T.A. adapter and the Simplex front derailleur.

9. - Centrix stem, made of light metal, with double clamping, had been adopted by Alcyon.
10. - Mercier had a very neat cut out with thin seatstays finished in an angle.
11. - The Pearl used 24-spoke, tied and soldered light alloy wheels.

[19510707 Le Cycle Vol 06 No 16 p028](#)

Les adaptateurs T.A. apportent une solution mécanique et élégante au problème des changements de plateaux.

Le coureur, le mécanicien du service des courses, sont obligés a de nombreux changements de plateaux : pour chaque épreuve, à chaque arrivée d'une course par étapes, il faut étudier les rapports de multiplication et fixer les plateaux simples, doubles ou triples répondant aux besoins nés du profil de l'épreuve.

Il est bien difficile de standardiser toutes les manivelles sur les machines des coureurs. Tel champion veut des trois branches en acier, tel autre exige des « dural », évidemment à cinq vis, tel autre ne veut que des cinq vis en acier.

Si la manivelle à trois branches permet un changement facile, sans l'ôter de son axe, on rencontre des entre-axes différents, le français n'étant pas le même que l'italien, par exemple, et voilà déjà deux séries de plateaux à prévoir dans les ateliers.

Avec la manivelle à cinq vis (encore un nouveau stock) il est alors pratiquement obligatoire de retirer la manivelle de son axe pour changer les plateaux; si ce n'est pas très agréable avec des clavettes, c'est souvent difficile avec un axe carré.

En voulant éviter cette opération, on doit pouvoir retirer la pédale afin que le plateau puisse passer.

Fort de sa grande expérience dans les plateaux spéciaux pour coureurs et cyclotouristes, T.A. a présenté à Chanteloup, et livre actuellement deux adaptateurs en métal léger. un pour cinq vis, et un pour trois attaches, destinés à être fixé à demeure sur la manivelle.

Ces adaptateurs, d'une grande rigidité, possèdent à l'extérieur de la couronne principale six nattes sur lesquelles les couronnes dentées sont fixées par cheminées et vis en acier.

Il suffit donc d'équiper toutes les machines de course d'adaptateurs T.A., à trois attaches ou cinq vis, pour standardiser tous les plateaux. et n'avoir à constituer qu'un seul stock de couronnes dentées rapidement interchangeables, aussi bien en simple, double ou triple, sans obliger le mécanicien à démonter manivelle ou pédale. Précisons que ces couronnes ont toutes une fixation semblable, et peuvent indifféremment se monter en première, deuxième ou troisième denture.

Ces couronnes en duralumin CEGEDUR, extra-légères bien que très résistantes, ont leur denture taillée à la fraise, la précision en est donc, parfaite.

Nous voyons, sur les dessins ci-contre, en haut, un couple démonté. avec l'adaptateur à trois attaches. On remarque qu'il n'y a aucun intercalaire, les six pattes servant d'entretoise.

En dessous, utilisant des couronnes semblables, voici l'adaptateur à cinq vis, équipé en triple plateau.

Là, on utilise des cheminées et des vis plus longues, avec rondelle d'écart, en métal léger, entre la troisième et la deuxième dentures.

Enfin, en bas, voici les deux adaptateurs montés avec couronnes et manivelles, ces pièces sont indiquées en traits fins.

Nous avons, sur plusieurs machines, solo et tandem, essayé au long de nombreuses centaines de kilomètres les adaptateurs T.A. en couple et triple; nous avons ainsi pu constater la grande rigidité de ces productions, leur excellent centrage. La bonne taille des dents, et leur résistance à l'usure.

On dit souvent que l'industrie du cycle ne peut plus s'améliorer; voilà une preuve du contraire, car dans le domaine des plateaux, les adaptateurs T.A. présentent un progrès certain.

The T.A. adapters provide a mechanical and elegant solution to the problem of tray changes.

The racer, the race service mechanic, is obliged to change the chain-rings many times: for each event, at each finish of a stage race, it is ne-

cessary to study the gear ratios and to attach the single, double or triple chainrings that meet the needs arising from the profile of the event. It is very difficult to standardise all the cranks on the riders' machines. One champion wants three steel branches, another requires "dural", obviously with five screws, another only wants five steel screws.

While the three branches crank allows easy change without removing it from its axle, there are different between-axes, French is not the same as Italian, for example, and here are already two series of chainrings to be provided in the workshops.

With the five-screw crank (still a new stock) it is then almost obligatory to remove the crank from its axle to change the chainrings; while it is not very pleasant with cotter pins, it is often difficult with a square axle. If you want to avoid this operation, you have to be able to remove the pedal so that the chainring can pass through.

Based on his extensive experience with special chainrings for racers and cyclotourists, T.A. presented at Chanteloup, and currently delivers two light metal adapters. One for five screws, and one for three attachments, to be attached permanently to the crank.

These adapters, which are very rigid, have on the outside of the main ring six tabs on which the toothed rings are fixed by means of steel chainring bolts.

It is therefore sufficient to equip all racing machines with T.A. adapters, with three attachments or five screws, in order to standardise all the chainrings. and to have to build up a single stock of quickly interchangeable chainrings, whether single, double or triple, without requiring the mechanic to remove the crank or pedal. It should be noted that these rings all have a similar attachment and can be mounted in first, second or third gear.

These CEGEDUR duralumin rings, extra-light but very resistant, have their teeth cut with a milling cutter, so the precision is perfect.

We see, on the drawings opposite, at the top, a dismantled couple, with the adapter with three attachments. We notice that there are no spacers, the six tabs serving as spacers.

Below, using similar rings, here is the five-screw adaptor, equipped with a triple chainring set.

Here, longer chainring bolts are used, with a light metal spacer washer between the third and second chainring.

Finally, at the bottom, here are the two adapters mounted with crowns and cranks, these parts are shown in thin lines.

We have, on several machines, solo and tandem, tested the T.A. adapters in couple and triple along many hundreds of kilometers; we could thus note the great rigidity of these products, their excellent centering. The good size of the teeth, and their resistance to wear.

It is often said that the cycle industry cannot improve any more; here is a proof of the opposite, because in the field of chainrings, the T.A. adapters present a definite progress.

D.R.

[19510721 Le Cycle Vol 06 No 17 p013](#)

TOUR DE FRANCE

1. Le dérailleur CAMPAGNOLO de la bicyclette de Coppi est adapté sur un cadre possédant encore les anciennes pattes à crémaillère.
2. Ce porte-bidon italien REG, remarqué sur une machine ARBOS, se décroche instantanément; le verrouillage se fait par un petit téton monté sur une lame à ressort.
3. Manivelle et double plateau DUPRAT utilisé par un coureur de l'équipe Nord-Africaine,
4. Vue arrière du dérailleur de pédalier CAMPAGNOLO, à commande par câble,
5. Détail du « Passvitesses » CAMPAGNOLO, fixé en bout de guidon.
6. Râclette LOUVIOT, remarquée sur une GITANE.
- 7 La METROPOLE de Géminiani était assez spéciale; nous y avons remarqué les freins fixés par axes dans la tête de fourche et l'entretoise arrière; solutions élégantes, mais rendant difficile le changement rapide : aussi la commande est-elle dotée d'un écrou à oreilles.

TOUR DE FRANCE

1. The CAMPAGNOLO derailleur of Coppi's bicycle is fitted on a frame that still has the old toothed dropouts.

2. This Italian REG bottle cage, noticed on an ARBOS machine, can be unhooked instantly; the locking is done by a small pin mounted on a spring blade.
3. Crank and double chainring DUPRAT used by a rider of the North African team,
4. Rear view of the CAMPAGNOLO cable operated front derailleur.
5. Detail of the CAMPAGNOLO "Passvitesses", attached to the end of the handlebar.
6. Scraper LOUVIOT, noticed on a GITANE.
- 7 Gémiani's METROPOLE was quite special; we noticed the brakes fixed by axles in the fork head and the rear seatstay bridge; elegant solutions, but making quick change difficult: also, the command is equipped with a wing nut.

[19510721 Le Cycle Vol 06 No 17 p017](#)

TOUR de FRANCE

1. Pas d'attache-pompe sur la STELLA de Bobet, simplement des pinces pour le gonfleur. Notons le dérailleur HURET.
2. Koblet a équipé sa LA PERLE des dérailleurs CAMPAGNOLO; le câble de commande du guidon est fixé par quelques bouts de tresse collante.
3. Bartali avait apporté au départ cette robuste et massive manivelle FB à 4 attaches.
4. Pédale italienne FOM modifiée sur les indications du coureur Pezzi, afin d'augmenter la surface d'appui par l'adjonction d'une plaque de métal léger soudée.
5. Manivelle italienne à 4 attaches équipée d'un double plateau TA, forcément très spécial

TOUR de FRANCE

1. No pump attachment on the Bobet STELLA, just clamps for the inflator. Note the HURET derailleur.
2. Koblet equipped his LA PERLE with the CAMPAGNOLO derailleurs; the handlebar control cable is fixed by a few pieces of sticky braid.

3. Bartali had brought at the start this robust and massive FB crank with 4 attachments.
4. Italian FOM pedal modified according to the indications of the Pezzi rider, in order to increase the support surface by adding a welded light metal plate.
5. Italian crank with 4 attachments equipped with a double chainring TA, very special strength

[19510721 Le Cycle Vol 06 No 17 p023](#)

La Pédale BERTHET-LYOTARD

Une nouvelle conception de grand intérêt

Pour répondre aux exigences de la compétition et du grand tourisme, cette pédale pratiquement indestructible et invulnérable, a été étudiée puis conçue pour donner au mouvement une grande souplesse et surtout un effort « centré ».

Alors que la cage classique de la pédale à scies n'offre à la semelle de la chaussure qu'une surface d'appui de 3 cm répartie sur deux lames qui le plus souvent pénètrent peu à peu dans le cuir amoli par l'usage et l'eau, en provoquant la douloureuse sensation de « sentir la Pédale », la Bert-het-Lyotard présente une plateforme de plus de 18 cm² parfaitement lisse et légèrement cambrée tenant ainsi compte, s'il y a lieu, des cale-pédales.

Ce profil illustre le mouve- ment de cette dernière, et met en évidence l'ajustage de l'entrée du cale-pédale avec la saillie de la plateforme.

Une butée côté manivelle évite le glissement du pied et permet le péda- lage parfaitement centré.

The BERTHET-LYOTARD Pedal

A new concept of great interest

To meet the demands of competition and grand touring, this practically indestructible and invulnerable pedal has been studied and designed to give the motion a great flexibility and above all a "centred" effort.

Whereas the classic cage of the saw pedal provides the sole of the shoe with a bearing surface of only 3 cm distributed over two blades that

most often penetrate little by little into the leather softened by use and water, causing the painful sensation of "feeling the Pedal", the Berthet-Lyotard has a platform of over 18 cm² that is perfectly smooth and slightly cambered, thus taking into account, if necessary, the toe clips. This profile illustrates the movement of the platform, and shows the adjustment of the pedal cleat entrance with the platform protrusion. A stop on the crank side prevents the foot from slipping and allows the pedalling to be perfectly centred.

[19510801 Le Cycliste 0809 1951 p000](#)

Cycloutil advertisement

[19510804 Le Cycle Vol 06 No 18 p013](#)

Voici la «mécanique» qui permet à Geminiani et à sa METROPOLE de remporter le titre de « Roi de la Montagne 1951 ».

Dérailleur avant et arrière LE SIMPLEX, ce dernier à tension de chaîne constante; manivelles DURAX, plateaux et accoupleur T.A., chaîne YELLOREX, roue-libre J. MOYNE.

This is the "mechanics" that allowed Geminiani and his METROPOLE to win the title of "King of the Mountain 1951".

Front and rear derailleur LE SIMPLEX, the latter with constant chain tension; DURAX cranks, T.A. chainrings and coupler, YELLOREX chain, J. MOYNE freewheel.

[19510804 Le Cycle Vol 06 No 18 p014](#)

**UN AS SUISSE, KOBLET avait fait confiance à une BICYCLETTE FRANÇAISE
Pour gagner LE TOUR...**

A SWISS ace, KOBLET had trusted a FRENCH BICYCLE To win THE TOUR...

[19510804 Le Cycle Vol 06 No 18 p017 19511001 Le Cycliste 10 1951 p208](#)

Quelques détails de la "La Perle" victorieuse du "Tour"

1. Le grand Hugo Koblet (1 m. 86) avait une monture en rapport avec ses longs membres ; on remarque que le cadre est assez incliné afin d'équilibrer le triangle arrière, très long aux bases (475 mm.) . Le pédalier, à 275 mm. du sol, est relativement haut.

2. Le gonfleur, fixé en haut et en arrière du tube de selle est pris entre deux pinces, et encore attaché au centre par une bande de tresse collante.

On remarque le diamètre des haubans, et leur bonne fixation au raccord.

3. Notons, sur le nouveau CAMPAGNOLO la position verticale du double bras tendeur et du basculeur porte-galets, lorsque la chaîne est détendue sur les petites couronnes.

4. Nous connaissons le dérailleur avant CAMPAGNOLO, dont le parallélogramme déformable travaille dans un petit carter. Le couple est un SIMPLEX, les manivelles mesurent 172 mm. de long. Koblet utilisa principalement ces développements : Pour les étapes plates, couple de 47 x 51 et 48 x 52. A la première étape contre la montre, il avait : 48 x 52 et 14 x 16 x 17 x 18 x 19. A la seconde, 50 x 52 et 15 x 16 x 17 x 18 x 19.

Dans le Ventoux et les Pyrénées, 48 x 50 et 14 x 16 x 18 x 22 x 24.

Dans les Alpes, 46 x 50 et 14 x 16 x 18 x 22 x 23.

5. La potence, de 11 cm. de long, est une PHILIPPE en acier, et le cintre est en métal léger.

6. Les pattes de cadre CAMPAGNOLO présentent une glissière sans crémaillère. On remarque la position de la roue, très à l'avant et arrêtée par une butée.

Some details of the victorious " La Perle " of the " Tour "

1. The tall Hugo Koblet (1 m. 86) had a frame in proportion to his long legs; we notice that the frame is inclined enough to balance the rear tria-

ngle, very long at the chainstays (475 mm.). The bottom bracket, at 275 mm. from the ground, is relatively high.

2. The tyre inflator, fixed at the top and back of the seat tube, is caught between two clamps, and still attached to the centre by a sticky braid band.

Note the diameter of the seatstays, and their good fixing to the lug.

3. Note, on the new CAMPAGNOLO, the vertical position of the double tensioning arm and the roller carrier swing, when the chain is relaxed on the small sprockets.

4. We know the CAMPAGNOLO front derailleur, whose deformable parallelogram works in a small housing. The double chainring is a SIMPLEX, the cranks are 172 mm long. Koblet mainly used these gears: For flat stages, chainring set of 47 x 51 and 48 x 52. In the first stage against the clock, he had: 48 x 52 and 14 x 16 x 17 x 18 x 19. To the second, 50 x 52 and 15 x 16 x 17 x 17 x 18 x 19.

In the Ventoux and the Pyrenees, 48 x 50 and 14 x 16 x 18 x 18 x 22 x 24.

In the Alps, 46 x 50 and 14 x 16 x 18 x 18 x 22 x 23.

5. The stem, 11 cm. long, is a steel PHILIPPE, and the handlebars are made of light metal.

6. The CAMPAGNOLO frame dropouts have a slide without a toothed rack. We notice the position of the wheel, very much at the front and arrested by a stopper.

[19510804 Le Cycle Vol 06 No 18 p019](#)

VU A L'ARRIVEE DU TOUR DE FRANCE

La bicyclette « METROPOLE » avec laquelle Raphael Géminiani remporta le titre de « Roi de la Montagne »

SEEN AT THE ARRIVAL OF THE TOUR DE FRANCE

The "METROPOLE" bicycle with which Raphael Géminiani won the title of "King of the Mountain".

[19510825 Le Cycle Vol 06 No 19 p005](#)

C. Longoni avait déjà présenté cette patte permettant le démontage rapide de la roue AR. sans avoir à toucher à la chaîne, lors de la « Poly » lyonnaise. Il la montrait à nouveau au Grand-Bois, ce qui tend à prouver qu'elle appartient maintenant au domaine commercial.

C. Longoni had already presented this dropout, which allows the rear wheel to be quickly removed without having to touch the chain, at the Lyon "Poly". He showed it again at the Grand-Bois, which tends to prove that it now belongs to the commercial domain.

[19510825 Le Cycle Vol 06 No 19 p009 and p011](#)

Graissage d'entretien

LA MEILLEURE BICYCLETTE.

ne saurait assurer un bon usage sans un graissage périodique. Et pourtant, a-t-on fait tout ce qu'il fallait pour faciliter cet entretien ?

A) On peut réaliser, sans grandes modifications, ce cache-poussière pour le roulement le moins protégé de la pédale.

Une coiffe en tôle, prise entre l'axe de la pédale et la rondelle en feutre dans un logement prévu sur le corps. rendant impossible la sortie de la graisse et l'introduction d'eau et de poussière.

B) Deux applications du graisseur à graisse sous pression existant déjà dans le commerce; en haut, le graisseur est bien protégé, facilement accessible à la pompe, ainsi qu'à une clé en tube pour reblocage éventuel. En bas, sur un moyeu, le graisseur coudé à 45°, orienté n'importe comment, permet toujours le contact aisé avec la pompe, malgré les rayons.

Maintenance lubrication

THE BEST BICYCLE.

cannot ensure proper use without periodic lubrication. And yet, has everything been done to facilitate this maintenance?

A) It is possible to make, without major modifications, this dust cover for the least protected bearing of the pedal.

A sheet metal cover, taken between the pedal axle and the felt washer in a housing provided on the body. making it impossible for grease to escape and water and dust to enter.

B) Two applications of the commercially available pressure grease nipple; at the top, the nipple is well protected, easily accessible to the pump and to a tube spanner for possible re-locking.

At the bottom, on a hub, the 45° angled grease nipple, oriented in any way, always allows easy contact with the pump, despite the spokes.

[19510908 Le Cycle Vol 06 No 20 p005](#)

A propos de rayons... [rayons can also be translated with "rays"]

Quelques réflexions sur le rayonnement, lequel, s'il est correct, ne saurait être une cause d'ennuis

Speaking of spokes...

A few thoughts about spoking, which, if it is correct, should not be a cause for trouble

[19510908 Le Cycle Vol 06 No 20 p011](#)

Un nouveau roulement à billes " Le Stark "

Le roulement STARK comporte deux rangées de billes. L'une portant sur la partie cylindrique de l'axe, l'autre, travaillant sur la partie cônica vient s'appuyer sur la première rangée et joue en raison de sa position, sur le cône de l'axe, un rôle de compensation rattrapant automatiquement le jeu.

Le montage s'effectue de la façon suivante :

Garnir chaque cuvette de 22 billes. La cuvette fixe étant bloquée, monter l'axe et la cuvette réglable jusqu'à ce que l'on sente la butée.

Continuer à serrer la cuvette réglable tout en faisant tourner l'axe, afin de permettre aux billes de prendre leur place correcte, et ceci jusqu'au

point dur. Dévisser alors la cuvette réglable d'un quart de tour, et bloquer le contre-écrou.

A new bottom bracket "The Stark".

The STARK bearing has two rows of balls. One of them is located on the cylindrical part of the spindle, the other one, working on the tapered part, is supported on the first row and, due to its position on the spindle taper, plays a compensating role that automatically compensates for the play.

The assembly is carried out as follows:

Fill each cup with 22 balls. With the fixed cup blocked, mount the shaft and the adjustable cup until the stop is felt.

Continue to tighten the adjustable cup while rotating the axle to allow the balls to take their correct position until the hard point is felt. Then unscrew the adjustable bowl by a quarter turn and lock the lock nut.

[19510922 Le Cycle Vol 06 No 21 p005](#)

Le materiel dans Paris-Brest-Paris 1951

Grâce à un temps exceptionnellement beau, ne fut pas soumis à un travail exagéré, malgré les performances réalisées

Un gros effort fut fait dans le domaine de l'éclairage, et pour le placement des porte-bidons

par Daniel REBOUR

EXAMINER, au passage, les machines des concurrents d'une épreuve aussi spéciale, par sa longueur et par sa durée, que Paris-Brest-Paris, est bien intéressant pour le technicien, l'utilisateur et le curieux averti. Mais si l'on est soi-même un concurrent, qui a cherché comment avoir un éclairage sûr, puissant, n'offrant pas de tirage, comment fixer les porte-bidons pour ne pas sentir, le long du molet, un léger frottement bien vite insupportable, comment bénéficier de toutes les positions qu'offre le cintre-guidon, malgré la pose du sac avant; lequel généralement occupe l'emplacement idéal dans le cintre; on double l'intérêt de cet examen. Parfois, on constate avec un peu de fierté que sa solution personnelle est supérieure à celle du collègue, plus souvent on doit reconnaître que le

constructeur et l'artisan sont mieux armés et plus logiques que le simple amateur-indépendant.

LA MACHINE ELLE-MÊME

D'abord, nous partons d'une machine parfaitement mise au point par plusieurs années de concours techniques, brevets de longue distance, nombreuses épreuves cycloportives et bénéficiant d'une expérience récente sur le même parcours.

Donc, à quelques exceptions près, la bicyclette sera exactement semblable à celle utilisée dans le Tour cyclotouriste, à Chanteloup ou à Lyon, dans les brevets montagnards ou routiers.

Nous connaissons parfaitement ce modèle : cadre « course », roues de 700 x C, pneus façon main de 30 à 32, selle cuir deux fils à monture acier ou dural, guidon trois positions ou course, freins cantilevers, dérailleur à double enroulement, deux ou trois plateaux, petit phare sur garde-boue, dynamo à l'arrière, porte-sac avant. Le maximum de pièces en métal léger, jantes, moyeux, guidon, freins, tige de selle, garde-boue, phare, plateau et souvent manivelles, etc...

Il faut pourtant accommoder cette machine à la tâche un peu spéciale qu'il y a à remplir.

Peut-être quelques concurrents bien avisés modifieront-ils pour la circonstance la position, en éloignant la selle et en relevant le guidon ?

Mais il restait trois grands problèmes : les développements, l'éclairage, les bidons !

LES DÉVELOPPEMENTS

Voilà une question essentiellement personnelle ! Celui-ci s'accommode bien des 52 x 15, cet autre tricotte sans fatigue son 44x20 ! Enfin, il y a ceux qui veulent que Paris-Brest soit une course, avec ses records et son arrivée au sprint; il y a aussi ceux qui veulent boucler les 1.200 kilomètres dans les délais limités et avec le moins de fatigue possible.

Bornons-nous à constater que deux tandems hommes, dont les « recordmen » Routens-Fourmy possédaient un développement maximum de 56 x 14 ! alors que l'un des vainqueurs en solo, Che-tiveau, utilisait 44 x 18, ne dépassant jamais les 16 dents, et encore le passait bien rarement !

Bien sûr, il n'est pas nécessaire d'avoir plus de 8 mètres pour faire 25 de moyenne, mais, se rappelant le départ ultra rapide de 48, Jo Routens

n'avait pas voulu risqué d'être décollé au démarrage, et désirait aussi « enrouler » doucement dans les descentes.

Sur les tandems, généralité de triples plateaux; cela est logique, puisque, comparativement aux vélos, les tandémistes tirent plus grand sur le plat, mettent plus petit en côte, et, dans quelques bosses particulièrement brutales, doivent passer un plateau très réduit.

Le triple, même en solo, avait bien ses avantages et, par exemple, j'en-viais, au long du parcours, le président de l'A.C.P. qui, sur le plat et en descente, utilisait son 46 dents, passait le 42 dans les longues côtes à pourcentage normal et, pendant la nuit, dans les passages vallonnés, pour ne prendre le 32 dents que dans Saint-Thégonnec ou Plounevez-Moedec !

Pourtant, je dois reconnaître que j'étais bien équipé avec mon 44x36, et roue libre de 15 x 16 x 18 x 20 x 22; combien il serait souhaitable de trouver en série et en magasin des machines pourvues de tels développements, pratiques et peu fatiguants, au lieu des 48 x 14 x 16 x 18 x 20, équipant généralement les bicyclettes pour hommes comme pour femmes !

L'ECLAIRAGE

Afin d'éviter la fatigue supplémentaire, petite, mais sensible après quelques centaines de kilomètres, causée par l'entraînement de la dynamo, j'avais fait comme tout le monde, en adoptant un système avec pile ménage.

Après avoir examiné les diverses machines, nous pouvons classer ces éclairages en deux groupes; ou la pile allume une ampoule spéciale, ou elle utilise la même ampoule (ou le même emplacement que la dynamo. Si on choisissait le premier système, on était obligé de monter deux phares, ou un gros phare à deux ampoules. Avantage certain en cas d'ampoule brûlée, un coup de pouce au commutateur et voilà de la, lumière en un clin d'oeil, l'accident est évité, et surtout il n'y a pas de perte de temps ! Je crois pourtant que ceux qui étaient ainsi équipés cherchaient plus le rendement que la sécurité - L'éclairage normal de route était assuré par la pile, et la dynamo n'était là que pour le secours.

L'autre système consistait en un branchement sur le même porte-ampoule, un fil allant à la dynamo, l'autre à la pile Evidemment, il fallait un commutateur ou un inverseur, pour éviter de décharger la pile dans la

dynamo, ou risquer de désaimanter celle-ci dans la pile. Enfin, on pouvait simplement débrancher le fil à la dynamo, et, utilisant une ampoule de 2 v. 5, obtenir une lumière suffisamment blanche, sinon très puissante.

Je fis quand même un rapide essai de ce dernier système, mais devant la différence de puissance existant entre une ampoule de 2,5 alimentée par une pile neuve, et une ampoule normale de 3 v. 5 branchée sur ma Radios (ces deux ampoules prenant successivement la même place dans mon phare) j'abandonnai l'éclairage de meilleur rendement sportif, rangeai l'ampoule de 2,5 et, me résignant à, faire tourner pendant deux nuit la molette sur le flanc de mon Barreau (lequel n'en a d'ailleurs absolument pas souffert). je choisis la, bonne clarté et la sécurité, même au prix d'un léger effort musculaire supplémentaire.

Bientôt (mais cela devient une habitude!) la lampe arrière rendit l'âme, et je me contentai alors du catadioptré pour assurer ma sécurité; l'ampoule avant, légèrement survoltée, fournissait un puissant éclairage, fort goûté la nuit par mes compagnons de route qui, alors, restaient avec plaisir dans ma roue. Pendant les deux nuits où nous avons roulé, j'ai brûlé trois ampoules avant, ce qui n'a rien d'exagéré, puis que tout le courant y arrivait.

Nous avons ainsi constaté les grandes différences de puissance d'éclairage entre diverses lampes de même marque : aussi, pour une épreuve nocturne, il est indispensable de sélectionner les ampoules par quelques essais préalables.

LES BIDONS

La question de l'alimentation parfaitement résolue dans les contrôles, il ne restait plus qu'à emporter de quoi boire sur la route. Mais avec le sac de guidon le cyclotouriste est handicapé par rapport au coureur. Nous avons donc revu tous les modèles de porte-bidons fixés au cadre. Si le cycliste se contente d'un seul bidon, cela est simple, le tube de selle ou le diagonal étant toujours libre. Mais cela se complique si en veut emporter deux récipients. Généralement les deux tubes du cadre indiqués ci-dessus étaient occupés, et la pompe reléguée, grâce à des porte-pompe amovibles, sur ou sous le tube diagonal. Afin de laisser sa pompe à l'emplacement classique, un concurrent avait ajouté, entre le porte-bi-

don et les colliers de fixation, deux anneaux métalliques, à travers desquels passait le corps de sa pompe.

J'avais équipé ma machine comme je le fais depuis trois ans, à mon entière satisfaction, sur mes véhicules destinés aux longs parcours, solo ou tandem; un porte-bidon en fil, du type « cadre » est fixé' sur le côté de chaque fourreau de fourche. Les bidons sont bien à portée de la main, les mollets ou les genoux ne risquent pas de les froter, ou de s'y cogner si on pédale en danseuse; enfin la stabilité reste parfaite, même avec un bidon vide et l'autre plein.

Enfin, un tuyau de nylon, traversant le bouchon et arrivant au fond du bidon permet de boire rapidement et proprement, sans risquer de répandre sur soi le précieux contenu du récipient.

UN PORTE-SAC PRATIQUE

Voici enfin, expérimenté par moi sur les 1.200 kilomètres du parcours, un petit perfectionnement du porte-sac avant, augmentant sérieusement la stabilité et le confort du cycliste. HERGE a créé un modèle déportant la sacoche vers l'avant, ce qui dégage absolument le cintre, permettant aux mains d'occuper au choix toutes les positions prévues sans le sac. Au dos de la sacoche, à la place des deux courroies classiques, est rivée une barre métallique horizontale, portant au milieu deux petites tiges verticales, soudées et dirigées vers le sol. Ces deux petites tiges pénètrent dans deux tubes solidaires du porte-sac, et distants de quatre centimètres du cintre; en examinant le croquis no 3 de la page illustrée, on comprendra les avantages de ce système, en tant que facilité de pose et de décrochage, confort et rigidité latérale.

SOLIDITÉ ET RAYONNAGE

Pour une fois, notons que nous n'avons pas vu de machines en panne sérieuse, sauf celle qui vit sa boîte à billes se décoller à ras des deux tubes et des bases, un peu après le contrôle de Guingamp. Personnellement, nous n'avons eu à toucher aucun outil, même pas un démonte-pneu, alors que certain concurrent vit plusieurs rayons le lâcher à la roue arrière, mais son rayonnage était croisé à trois... et cela nous reporte à un article précédent.

D. R.

La machine de PARIS-BREST-PARIS 1951 est bien différente de celle que nous avons présenté en 1948. Le constructeur est le même, puisque c'est René HERSE qui fabriqua les bicyclettes avec lesquelles Coutelier et de Chetiveau, battant le record des cyclotouristes soli, furent classés premiers ex-aequo.

Mais alors qu'en 1948 la monture de Jean Dejeans présentait bien des caractéristiques propres aux machines de tourisme (cadre assez incliné, pneus demi-ballon, etc...) nous sommes ici devant la bicyclette dite cylosportive, laquelle n'est autre qu'une machine de compétition, mais avec démontables 700 x C. garde-boue, éclairage et sac avant.

Nous noterons l'éclairage supplémentaire par pile, fixé aux haubans, les rayons de rechange attachés le long du porte-bagages arrière, la pompe fixée, pour cette épreuve, au tube horizontal, afin de dégager les autres tubes, lesquels servent de support aux aorte-bidons, le guidon aux poignées garnies de caoutchouc mousse, les deux petits phares, l'un alimenté par la pile, l'autre par la dynamo.

Le couple est à rapports serrés

La roue libre est à grandes denture

La manette du dérailleur est munie d'un papillon de serrage.

Un déclencheur automatique de la dynamo est fixé sous la selle.

Equipment for Paris-Brest-Paris 1951

Thanks to an exceptionally fine weather, has not been subjected to excessive work, despite the performances achieved. A great effort was made in the field of lighting, and for the placement of bottle cages.

by Daniel REBOUR

EXAMINING, by the way, the machines of the competitors of a race as special, by its length and duration, as Paris-Brest-Paris, is very interesting for the technician, the user and the informed spectator. But if one is a competitor himself, who has tried to find out how to have a safe lighting, powerful, not offering any draught, how to attach the bottle cages so as not to feel a slight friction, which is quickly unbearable, how to take advantage of all the positions offered by the handlebar, despite the front bag; which generally occupies the ideal position in the handlebar; the interest of this examination is doubled.

Sometimes, one can be proud to see that one's own solution is superior to that of a colleague, but more often one has to admit that the builder and the craftsman are better equipped and more rational than the simple amateur-independent.

THE MACHINE ITSELF

First of all, we start with a machine that has been perfectly tuned by several years of technical competitions, long-distance brevets, numerous cyclo sportive events and benefiting from recent experience on the same course.

So, with a few exceptions, the bicycle will be exactly similar to the one used in the Tour cyclotourist, in Chanteloup or Lyon, in the mountain or road brevets.

We are perfectly familiar with this model: "race" frame, 700 x C wheels, hand-made tyres from 30 to 32, two-wire leather saddle with steel or dural mount, three-position or race handlebars, cantilevers brakes, double-winding derailleur, two or three chainrings, small headlight on fender, dynamo at the rear, front bag holder. The maximum of light metal parts, rims, hubs, handlebars, brakes, seat post, fenders, headlight, chainring and often cranks, etc...

However, this machine has to be adapted to the somewhat special task at hand.

Perhaps a few well-advised competitors will change the position for the occasion, by moving the saddle away and raising the handlebars?

But there were still three big problems: the gears, the lighting, the bottles!

THE GEARS

This is an essentially personal question! This one fits well with the 52 x 15, this other knit without fatigue is 44x20! Finally, there are those who want Paris-Brest to be a race, with its records and sprint finish; there are also those who want to complete the 1,200 kilometres in the shortest possible time and with the least possible fatigue.

Let's just note that two men's tandems, including the Routens-Fourmy "record-holders", had a maximum development of 56 x 14! while one of the solo winners, Chetiveau, used 44 x 18, never exceeding 16 teeth, and even then rarely passed it!

Of course, you don't need to have more than 8 meters development to average 25 km/h, but, remembering the ultra-fast start of 48, Jo Routens didn't want to risk being unstuck at the start, and also wanted to "roll" gently in the descents.

On the tandems, generality of triple chainrings; this is logical, since, compared to bicycles, the tandemists pull bigger on the flat, put smaller on the hill, and, in some particularly brutal climbs, must go through a very reduced chainring.

The triple, even for solo riding, had its advantages and, for example, I envied, along the course, the president of the A.C.P. who, on the flat and downhill, used his 46 teeth, passed the 42 in the long climbs at a normal percentage and, at night, in the hilly passages, only to take the 32 teeth in Saint-Thégonnec or Plounevez-Moedec!

However, I must admit that I was well equipped with my 44x36, and free wheel of 15 x 16 x 18 x 20 x 22; how much it would be desirable to find in series and in store machines equipped with such developments, practical and not very tiring, instead of the 48 x 14 x 16 x 18 x 20, generally equipping the bicycles for men as for women!

LIGHTING

In order to avoid the small but sensitive extra fatigue after a few hundred kilometers caused by the dynamo work, I had done like everyone else, by adopting a system with a household battery.

After examining the various machines, we can classify these lights in two groups; either the battery lights a special bulb, or it uses the same bulb (or the same location as the dynamo). If we chose the first system, we had to mount two headlights, or a large headlight with two bulbs. Certain advantage in case of a burnt bulb, a push on the switch and there you have it, light in the blink of an eye, the accident is avoided, and above all there is no loss of time! I believe, however, that those who were so equipped were more looking for performance than safety - normal road lighting was provided by the battery, and the dynamo was only there for backup.

The other system consisted of a connection on the same bulb holder, one wire going to the dynamo, the other to the battery. Obviously, a switch or an inverter was needed, to avoid discharging the battery in the dynamo, or risking to demagnetize the battery in the dynamo. Finally,

one could simply disconnect the wire to the dynamo, and, using a 2.5v bulb, obtain a sufficiently white, if not very powerful light.

I still made a quick test of this last system, but in front of the difference of power existing between a 2.5 bulb powered by a new battery, and a normal 3 v. 5 bulb connected to my Radios (these two bulbs taking successively the same place in my headlight) I gave up the lighting of better sports performance, put away the 2.5 bulb and, resigning myself to, make the wheel turn during two nights on the side of my Bar (which moreover absolutely did not suffer from it). I chose good clarity and safety, even at the price of a slight additional muscular effort.

Soon (but this is becoming a habit!) the rear lamp gave up, and I was then satisfied with the reflector to ensure my safety; the front bulb, slightly boosted, provided a powerful light, much appreciated at night by my companions who, then, remained with pleasure in my wheel. During the two nights that we drove, I burned three front bulbs, which is no big deal, and then all the power came on.

We noticed the big differences in lighting power between different bulbs of the same brand, so for a night race, it is essential to select the bulbs by a few tests beforehand.

THE BOTTLES

The question of food was perfectly solved in the controls, all that remained was to take something to drink on the road. But with the handlebar bag the cyclotourist is handicapped compared to the racer. We therefore reviewed all the models of bottle cages attached to the frame. If the cyclist is satisfied with just one water bottle, this is simple, as the seat tube or the down tube is always free. But it gets more complicated if you want to carry two bottles. Usually the two frame tubes mentioned above were occupied, and the pump is relegated, thanks to removable pump holders, on or under the downtube. In order to leave his pump in the classical place, a competitor had added, between the bottle holder and the clamps, two metal rings, through which the body of his pump passed. I had equipped my machine as I have been doing for three years, to my complete satisfaction, on my vehicles intended for long trips, solo or tandem; a wire bottle cage, of the "frame" type, is fixed on the side of each fork blade. The water bottles are within easy reach, the calves or knees are not likely to rub or bump against them if you pedal as a

dancer; finally the stability remains perfect, even with an empty bottle and a full one.

I had equipped my machine as I have been doing for three years, to my complete satisfaction, on my vehicles intended for long trips, solo or tandem; a wire bottle cage, of the "frame" type, is attached to the side of each fork blade. The water bottles are within easy reach, the calves or knees are not likely to rub or bump against them if you pedal as a dancer [i.e. out of the saddle]; finally the stability remains perfect, even with an empty bottle and a full one.

Finally, a nylon tube, passing through the cap and reaching the bottom of the bottle, allows you to drink quickly and cleanly, without the risk of spilling the precious contents of the container on you.

A PRACTICAL BAG HOLDER

Finally, here is a small improvement of the front bag carrier, which I tested on the 1.200 kilometres of the course, seriously increasing the stability and the comfort of the rider. HERGE has created a model that moves the bag forward, which absolutely frees the handlebars, allowing the hands to occupy any position without the bag. On the back of the bag, instead of the two classic straps, there is a horizontal metal bar riveted to the back of the bag, carrying two small vertical rods in the middle, welded and directed towards the ground. These two small rods penetrate two tubes attached to the bag holder, four centimetres away from the handlebars. The advantages of this system, in terms of ease of fitting and removal, comfort and lateral rigidity, can be seen in sketch no. 3 on the illustrated page.

STRENGTH AND SPOKING

For once, let's note that we didn't see any machines with serious breakdowns, except for the one that saw his bottom bracket shell take off flush with the two tubes and the chainstays, a little after the Guingamp control. Personally, we didn't have to touch any tool, not even a tire remover, while some competitor saw several spokes brake at the rear wheel, but their spoking was crossed at three... and this brings us back to a previous article.

D. R.

The PARIS-BREST-PARIS 1951 machine is quite different from the one we presented in 1948. The builder is the same. René HERSE who made the bicycles with which Coutelier and de Chetiveau, beating the record for solo cyclists, were ranked first ex-aequo.

But whereas in 1948 the frame of Jean Dejeans had many characteristics specific to touring machines (rather sloping frame, semi-balloon tyres, etc...) we are here in front of the so-called "Cyclo sportive" bicycle, which is no other than a competition machine, but with removable 700 x C. Tyres, fenders, lighting and front bag.

We will note the additional battery-powered lighting, fixed to the seat stays, the spare spokes attached along the rear luggage rack, the pump fixed, for this event, to the top tube, in order to free the other tubes, which are used to hold the bottle cages, the handlebars with foam rubber grips, the two small headlights, one powered by the battery, the other by the dynamo.

The chainring couple is in tight gears

The freewheel has large cogs

The derailleur shift lever is equipped with a butterfly clamp.

An automatic dynamo release is fitted under the seat.

[19510922 Le Cycle Vol 06 No 21 p007 19511101 Le Cycliste 11 1951 p246](#)

Paris-Brest-Paris, Quelques détails remarquables au poinçonnage

1. HUGONNIER-ROUTENS (N° 138) phares doubles, l'un sur pile, l'autre sur dynamo.

2-3. Réalisations personnelles du N° 281 : monture de selle contenant trousse et burette, feu rouge soudé au cadre. Manivelles à deux attaches, avec double plateau.

4. REMY (N° 422) dérailleur HURET type Cyclotouriste, à tension commandée, équipant le tandem de Bulté-Dectus. On remarquera qu'une molette à gorge remplace le galet inférieur et son guide-chaîne.

5 à 9. La MAURY de Maysounabe présentait bien des points originaux, dus, soit au constructeur, soit à l'ingéniosité du pilote. Les garde-boue étaient constitués par des petites raclettes en caoutchouc (5 et 9).

l'échant les boyaux et dont la pression sur la chape se réglait par une vis.

La roue avant (9) était malgré tout équipée d'une bavette. Les leviers de frein, aux cocottes amplement garnies de caoutchouc mousse, portaient à droite (8) la manette du dérailleur en forme d'étoile, et à gauche (6) la commande de la dynamo et la sonnette. On voit, sur le croquis n° 7, l'élégante solution faisant passer la gaine du SIMPLEX dans la base droite.

Paris-Brest-Paris, Some details noticed at the stamping table

1. HUGONNIER-ROUTENS (N° 138) double headlights, one on battery, the other on dynamo.
- 2-3. Personal creations of N° 281: saddle frame containing patch kit and oil can, red light brazed onto the frame. Cranks with two attachments, with double chainring.
4. REMY (N° 422) HURET derailleur type Cyclotourist, with adjustable spring tension, equipping the Bulté-Dectus tandem. Note that a grooved wheel replaces the lower roller and its chain guide.
- 5 à 9. The MAURY of Maysounabe presented many original points, due either to the manufacturer or to the ingenuity of the pilot. The mudguards consisted of small tire wipers made of rubber (5 and 9) licking the tubulars and with adjustable pressure on the mudguard by means of a screw. The front wheel (9) was also equipped with a flap. The brake levers, with their brackets amply lined with foam rubber, carried the star-shaped shift lever on the right (8) and the dynamo remote control and bell on the left (6). In drawing No. 7, we see the elegant solution that allows the SIMPLEX cable to pass through the right chainstay.

[19510922 Le Cycle Vol 06 No 21 p009 19511101 Le Cycliste 11 1951 p248](#)

Paris-Brest-Paris, Remarqué au pesage des cyclotouristes

1. STELLA (N° 392) la pompe est fixée à des attaches amovibles sur le tube horizontal, afin de permettre l'utilisation de porte-bidons sur le cadre.
2. SINGER (N° 29) la petite poche gauche du sac de guidon contient une pile ménage ; on remarque les deux commutateurs inférieurs, commandant le phare et le feu rouge.

3. Porte-sac de guidon HERGE, dégageant entièrement le cintre, Une pièce en forme de T a deux branches est rivée sur le sac, et prend place dans deux tubes solidaires du porte-sac. La pose du sac ou son enlèvement sont instantanés ; un crochet à ressort constitue l'arrêt inférieur ; le pilote ayant un sac fixé d'une manière absolument rigide et n'ayant pas tendance à se déplacer latéralement dans les virages.

4. Adapteur T.A. pour manivelles HERSE, avec couple 44 x 36.

5. HERSE (N° 182) équipement électrique personnel, avec pile ménage ; la clé d'inverseur permet de passer sans arrêt de l'éclairage pile (utilisé dans les côtes longues et dures) à la dynamo branchée en service courant.

On remarque la position des deux bidons, fixés de part et d'autre de la fourche, et constituant, après trois ans et plusieurs épreuves de longue durée. le meilleur emplacement possible, sans aucune gêne pour la conduite et le pédalage.

6-7-8. HERSE (N° 189) équipement électrique «maison» ; la pile ménage, munie d'un commutateur, est fixée sous les haubans, et repose sur le garde-boue. Les deux phares RADIOS jumelés sont branchés : l'un sur la dynamo, l'autre sur la pile. Le feu rouge normal, fixé sous la selle, est alimenté par la dynamo, alors que la pile fournit le courant à un autre feu arrière fixé à la patte du cadre, sous le serre-tringle.

Paris-Brest-Paris, Noticed at the weighing of cyclo tourists

1. STELLA (No. 392) the pump is fixed to removable brackets on the top tube, in order to allow the use of bottle holders on the frame.

2. SINGER (N° 29) the small left pocket of the handlebar bag contains a household battery; we notice the two lower switches, controlling the headlight and the red light.

3. HERGE handlebar bag holder, completely freeing the handlebar, A T-shaped piece with two arms is riveted to the bag, and takes place in two tubes attached to the bag holder. The bag is instantaneously attached or removed; a sprung hook is the lower locking; the pilot has a bag attached in an absolutely rigid manner that does not tend to move sideways in curves.

4. T.A. adapter for HERSE cranks, with chainring set 44 x 36.

5. HERSE (No. 182) personal electrical equipment, with household battery; the inverter switch key allows to change continuously from battery lighting (used in long and hard climbs) to the dynamo connected in current service.

We notice the position of the two bottles, fixed on either side of the fork, and constituting, after three years and several long term tests, the best possible location, without any inconvenience for steering and pedalling.

6-7-8. HERSE (No. 189) "a la maison" electrical equipment; the household battery, equipped with a switch, is fixed under the seatstays, and rests on the fender. The twin RADIOS headlights are connected: one to the dynamo and the other to the battery. The normal red light, fixed under the seat, is powered by the dynamo, while the battery supplies power to another rear light attached to the frame dropout, under the fender stay clamp.

[19510922 Le Cycle Vol 06 No 21 p011](#)

Herse 1951 PBP bicycle

[19510922 Le Cycle Vol 06 No 21 p018](#)

DEUX NOUVEAUX PORTE-BIDONS présentés par Paul BARBIER

Ces porte-bidons en fil d'acier, étudiés pour la compétition et le cyclo-tourisme, doivent être accouplés avec des bidons aux flancs cannelés. Les modèles de guidon, prévus pour boulon de potence horizontal (à droite), ou vertical (à gauche) sont dotés d'une petite clé munie d'une gaine sous le pouce de la main droite; une légère pression écarte le double cercle et libère le bidon que l'on tire de la main gauche.

On remarque que la partie droite du guidon, sur le croquis de droite, a été supprimée afin de ne pas cacher la clé de commande et le tube dans lequel coulisse l'extrémité du fil constituant le cercle inférieur.

TWO NEW Bottle CAGES presented by Paul BARBIER

These steel wire bottle cages, designed for competition and cyclo-tourism, must be combined with bottles with grooved sides.

The handlebar models, designed for horizontal (right) or vertical (left) stem bolts, are fitted with a small key fitted with a sheath under the thumb of the right hand; a slight pressure moves the double circle apart and releases the bottle which is pulled with the left hand.

Note that the right handlebar part on the sketch on the right has been removed so as not to hide the control key and the tube in which the end of the wire constituting the lower circle slides.

[19510922 Le Cycle Vol 06 No 21 p019 19511101 Le Cycliste 11 1951 p262](#)

Exposé à la "Poly Lyonnaise"

1. PIAT : commandes du dérailleur avant et dit frein arrière sur poulies. Porte – bagages avec protection du frein cantilever. Coupelles brasées sur le hauban pour porter des rayons de rechange.

2-3. LONGONI : système de détention adapté sur le frein marche, et en position de remontage de la roue.

4. HUGONNIER - ROUTENS : potence allongée pour supporter le sac de guidon sur le tandem victorieux dans Paris-Brest-Paris; on remarque les deux supports pour la lampe torche.

5. FERDINAND : ancrage du frein tambour sur tandem constitué par un fil formant boucle et renfort reliant base et hauban.

6. LIBERIA : butée du frein C.L.B. formant guide pour les commandes.

7. LIBERIA : arrière original du cadre mixte et support assorti pour dérailleur CYCLO.

8. MARCADIER : frein cantilever, dont les patins peuvent être relevés instantanément pour faciliter le remontage de la roue, et reprenant automatiquement leur position de freinage au premier mouvement du levier.

Presentation at the "Poly Lyonnaise"

1. PIAT: front derailleur and rear brake system on pulleys. Luggage-rack with cantilever brake protection. Brazed caps on the seatstay to carry spare spokes.

- 2-3. LONGONI: quick release system adapted to the brake in working position, and in the wheel reassembly position.
4. HUGONNIER - ROUTENS: elongated stem to support the handlebar bag on the winning tandem in Paris-Brest-Paris; we notice the two flash-light holders.
5. FERDINAND: anchoring of the drum brake on tandem made up of a wire forming a loop and a reinforcement connecting the chainstay and the seatstay.
6. LIBERIA: C.L.B. brake cable stop as a guide for the cables.
7. LIBERIA: original rear of the mixte frame and matching bracket for CYCLO derailleur.
8. MARCADIER: cantilever brake, whose pads can be raised instantaneously to facilitate the reassembly of the wheel, and automatically returning to their braking position at the first movement of the lever.

[19510922 Le Cycle Vol 06 No 21 p020 19511101 Le Cycliste 11 1951 p263](#)

Exposé à la "Poly Lyonnaise"

1. FERDINAND : porte-bidon VIT en fil d'acier et serrage automatique par ressort.
- 2-3. CASNAT : support de culasse soudé sous le réservoir POULAIN. Passage des fils d'éclairage dans isolateurs en caoutchouc fixés aux garde-boue.
4. FOLLIS : arrière du tandem SACHS 98 cmc., montrant le tube de selle formant réservoir avec la poutre principale. Remarquer le papillon permettant l'évacuation des gaz pendant le remplissage de carburant.
5. FERDINAND : fixation des haubans dont la plaquette en chromé, ainsi que le renfort de serrage de selle à deux vis ; la manette commandant la dynamo est placée sous le hauban, contre le tube de selle.
6. LIBERIA : dérailleur avant à commande par câble.

Presentated at the "Poly Lyonnaise"

1. FERDINAND: VIT steel wire bottle holder with spring loaded self-clamping.

- 2-3. CASNAT: cylinder head support brazed under the POULAIN tank. Passage of the lighting wires through rubber insulators attached to the fenders.
4. FOLLIS: rear of the SACHS 98 cmc. tandem, showing the seat tube forming a tank with the main beam. Note the butterfly screw allowing the gases to escape during fuel filling.
5. FERDINAND: attachment of the seatstays, including the chrome plated cap, as well as the two screw seat post binder reinforcement; the dynamo control lever is placed under the seat stay, against the seat tube.
6. LIBERIA: cable-controlled front derailleur.

[19511001 Le Cycliste 10 1951 p000](#)

Liberia advertisement

[19511001 Le Cycliste 10 1951 p001](#)

Vitus advertisement

[19511001 Le Cycliste 10 1951 p002](#)

Huret advertisement

[19511006 Le Cycle Vol 06 No 22 p009](#)

Perfectionner la bicyclette moderne semble bien difficile, et pourtant le... Salon de Paris 1951 apportera la preuve de la compétence et de l'ingéniosité de nos constructeurs et fabricants

Perfecting the modern bicycle seems very difficult, and nevertheless, it is very difficult to... The 1951 Salon de Paris was proof of the skills and ingenuity of our constructors and manufacturers.

A PROPOS DE GARDE-BOUE Deux innovations intéressantes

Une des opérations les plus longues du montage des bicyclettes est certainement la pose des garde-boue.

faut percer, ajuster, poser boulons, rondelles, tringles et serre-tringles, et tout cela est bien long.

Dans le domaine des tringles voici un progrès certain, diminuant le temps passé la variété du stock en magasin et les pièces perdues ou cassées.

La tringle en question ne demande ni serre-tringle, ni ajustage, puisque la même longueur convient parfaitement à toutes les dimensions courantes.

Cette tringle est terminée aux deux bouts par une vis de 5 x 90, soudée électriquement d'équerre. La partie de la tringle qui s'adapte au garde-boue est cintrée afin d'en épouser le galbe.

La mise à longueur et le réglage sont effectués par un simple cambrage de la partie voisine de la patte du cadre, ainsi qu'il est indiqué sur le croquis ci-joint. La même tringle convient donc aussi bien pour le garde-boue étroit que pour le demi-ballon, pour la droite que pour la gauche, pour le 700 que pour le 650, et même le 600.

Le vélociste ou le monteur n'a donc qu'à stocker une seule pièce au lieu de deux ou trois types de tringles ainsi que les serre-tringles, fragiles et faciles à perdre.

Simplification du stock et des opérations de montage, élégance du résultat final militent pour l'adoption de ce nouvel accessoire.

Cette tringle remplace donc tringle classique et serre-tringle. En haut, l'extrémité cintrée a poser sur le garde-boue, puis la partie se fixant au cadre.

En bas, voici comment, par un galbe élégant, on règle la longueur de la tringle, adaptable à toutes les dimensions.



Ci-dessous, l'emporte-pièce VAR, pour percer les garde-boue. En haut, la nouvelle pince VAR, destinée à la pose des oeillets pour border et renforcer ces trous.

Chacun reconnaît que le point faible des garde-boue en métal léger réside dans la fixation, toujours effectuée en partant d'un trou, percé dans la tôle d'aluminium ou de dural, et constituant une amorce de rupture. Si on pouvait renforcer ce trou!

Un tel problème, étudié par tous, vient d'être résolu par VAR, qui présente, avec sa pince à percer les garde-boue, cette nouvelle pièce à poser des oeillets. Le trou, bordé d'un oeillet tubulaire en métal léger, se trouve renforcé.

Enfin, grâce à ses poinçons interchangeables, la pince VAR peut poser des oeillets bien plus petits, offrant au fil d'éclairage un excellent guidage à travers la paroi du garde-boue sans risque de dénudage intempestif de la gaine isolante.

ABOUT FENDERS Two interesting innovations

One of the most time-consuming operations in the assembly of bicycles is certainly the fitting of mudguards.

It takes a lot of time to drill, adjust, fit bolts, washers, stays and fender eye bolts.

In the field of stays this is a definite improvement, reducing the time spent on the variety of stock in the shop and the number of lost or broken parts.

The stay in question does not require any clamps or adjustments, as the same length is perfectly suitable for all common sizes.

This stay is finished at both ends with a 5 x 90 screw, electrically welded at right angles. The part of the stay that fits the fender is bent to match the curve of the fender.

It is cut to length and adjusted by simply bending the part next to the frame end, as shown in the attached sketch. The same stay is therefore suitable for both the narrow and the semi-balloon fenders, for the right and the left, for the 700 and the 650, and even the 600.

This means that the cyclist or mechanic only has to store one piece instead of two or three types of stays, as well as the fragile and easily lost fender eye bolts.

Simplification of stock and assembly operations and the elegance of the final result argue in favour of the adoption of this new accessory.

This stay therefore replaces the classic stay and eye bolt. At the top, the curved end to be placed on the fender, then the part to be attached to the frame.

At the bottom, the length of the stay can be adjusted to any size by means of an elegant curve.

★

Below is the VAR punch, for drilling the fenders. Above, the new VAR pliers, for fitting the eyelets to edge and reinforce these holes.

Everyone recognises that the weak point of light metal fenders lies in the attachment, always starting from a hole, drilled in the aluminium or dural sheet, and constituting a starting point for breakage. If only this hole could be reinforced!

A problem of this kind, which has been studied by everyone, has just been solved by VAR, which presents this new eyelet fitting part with its mudguard drilling pliers. The hole, bordered by a light metal tubular eyelet, is reinforced.

Finally, thanks to its interchangeable punches, the VAR pliers can fit much smaller eyelets, giving the light wire an excellent guide through the fender wall without the risk of unintentional stripping of the insulating sheathing.

[19511006 Le Cycle Vol 06 No 22 p013](#)

LE SALON DU CYCLE

Les DERAILLEURS

Les nouveautés de SIMPLEX et HURET

Voici la nouvelle formule commerciale du dérailleur « Tour de France Le Simplex » à tension de chaîne constante. Ce modèle mis au point par plus d'une année de compétition assure à la transmission un maximum de douceur.

Huret présente ce nouveau système de tension de chaîne commandée. Le ressort tendu en sens contraire des aiguilles d'une montre, fait remonter le flasque porte-galets. ce qui détend la chaîne : le câble sup-

plémentaire, accroché en arrière du galet supérieur, provoque la tension de la chaîne.

On obtient ainsi une tension très précise dans tous les rapports, depuis la véritable chaîne flottante, jusqu'au maximum utilisable sur pavés ou lors d'efforts violents. En fin, signalons que tout dérailleur Huret type « Tour de France » peut facilement, et à peu de frais, être équipé de ce système.

Huret a modifié heureusement l'aspect de sa manette de commande de dérailleur.

La dernière production VOLO

VOLO, qui a amélioré le rendement des dérailleurs en réalisant pratiquement le graissage et la protection du roulement des galets, qui tournent en moyenne à la vitesse horaire de 18.000 (dix-huit mille) tours, présente son nouveau modèle perfectionné, tout acier, breveté France-Etranger, à réserve de graisse, joues latérales encastrées, moyeux sans fente à pourtour molleté facilitant leur réglage en place, avec ou sans axe de graissage sous pression, vous permettant de remplacer sans aucune difficulté les galets usagés de vos dérailleurs.

Voici les nouveaux couples Huret en alliage léger et acier.

Pour la compétition il a été prévu : 3 plateaux porteurs de 48, 50 ou 52 dents auxquels peuvent s'adapter des couronnes de 47, 46, 44 et 42 dents.

Quant au type cyclotouriste, un plateau porteur de 48 supportera des couronnes de 44, 42, 40, 36 ou 32 dents. Ces nouveaux modèles n'excluant pas la fabrication de couples 46, 47 et 50 dents en 3 attaches.

THE SALON DU CYCLE

The DERAILEURS

New products from SIMPLEX and HURET

Here is the new commercial formula of the "Tour de France Le Simplex" derailleur with constant chain tension. This model developed by more than a year of competition ensures maximum smoothness in the transmission.

Huret presents this new system of controlled chain tension.

The spring, which is tensioned in an anti-clockwise direction, raises the pulley cage. This relaxes the chain: the additional cable, hooked behind the upper pulley, causes the chain to be tensioned.

This results in a very precise tension in all gears, from the true floating chain to the maximum that can be used on cobblestones or under heavy loads. Finally, it should be noted that any Huret derailleur of the "Tour de France" type can easily and cheaply be equipped with this system.

Huret has fortunately modified the appearance of its derailleur control lever.

The latest production VOLO

VOLO, which has improved the performance of derailleurs by practically greasing and protecting the bearings of the pulleys, which rotate at an average hourly speed of 18,000 (eighteen thousand) revolutions, presents its new perfected all-steel, all-steel model, patented in France and abroad, with a grease reserve, recessed side flanges, slotless hubs with a soft periphery making them easier to adjust in place, with or without a pressurized lubrication pin, allowing you to replace the used pulleys of your derailleurs without any difficulty.

Here are the new Huret light alloy and steel pairs.

For the race it has been provided: 3 bearing chainrings of 48, 50 or 52 teeth to which can be fitted rings of 47, 46, 44 and 42 teeth.

As for the cyclotourist type, a carrier chainring of 48 will support rings of 44, 42, 40, 36 or 32 teeth. These new models do not exclude the manufacture of 46, 47 and 50 teeth in 3 attachments.

[19511006 Le Cycle Vol 06 No 22 p015](#)

LES SELLES...

Voici la nouvelle selle « Idéale 53 ». Ce modèle étroit (largeur 140 mm., longueur 275 mm) a été étudiée pour les compétitions routières rapides et courses sur piste.

... ET LES PEDALES

T. A. présente au Salon cette pédale très étudiée; le roulement côté manivelle est à aiguilles NADELLA, celui du côté capuchon est un SKF à billes et gorges profondes.

Le corps et les flasques sont en métal léger. On remarque, en bout du capuchon, un graisseur TECALEMIT permettant rapidement et facilement la lubrification sous pression des roulements, sans démontage.

THE SADDLES...

Here is the new " Idéale 53 " saddle. This narrow model (width 140 mm., length 275 mm.) has been designed for road races and track races.

... AND THE PEDALS

T. A. presents at the Salon this very sophisticated pedal; the bearing on the crank side is a NADELLA needle bearing, the one on the cap side is a deep groove SKF ball bearing.

The body and flanges are made of light metal. At the end of the cap, there is a TECALEMIT grease nipple for quick and easy pressure lubrication of the bearings, without disassembly.

LES FREINS

M. Bourdel, animateur des Etablissements MAFAC et chercheur inlassable, vient de réaliser un nouveau frein compétition en alliage léger. Le montage se fait par un axe de 7 mm. de diamètre en acier spécial.

Par une étude très poussée dans le dessin et la matière les bras de levier donnent à ce frein une puissance extraordinaire.

Le levier et le repose-main en caoutchouc ont encore été améliorés. La partie interne du levier est fermée.

Le repose main en caoutchouc alvéolé de grande souplesse est plus épais et comporte une cheminée de réglage pour la tension du câble; cette vis, grâce à son filet intérieur, ne risque pas de blesser la main du cycliste.

THE BRAKES

Mr. Bourdel, a tireless researcher from the MAFAC establishments, has just designed a new racing brake made of light alloy. The mounting is done by a 7 mm. diameter axle made of special steel.

By a very thorough study in the design and the material, the lever arms give this brake an extraordinary power.

The lever and the rubber hand rest have been further improved. The inner part of the lever is closed.

The hand rest is thicker and made of highly flexible honeycombed rubber and has an adjusting screw for cable tension; this screw, thanks to its internal thread, does not risk injuring the rider's hand.

[19511006 Le Cycle Vol 06 No 22 p017](#)

LE SALON DU CYCLE

LA BICYCLETTE ANGLAISE

TELLE QU'ON LA VOIT AU SALON

CHEZ NEW HUDSON... Une poignée tournante qui commande instantanément le changement de vitesses.

LE MOYEU-DYNAMO HUBLITE B.S.A.

Une réalisation qui continue à caractériser le style britannique en matière d'éclairage des bicyclettes.

Quelle que soit la vitesse. l'éclairage est assuré, même au ralenti (6 km. heure). Le survoltage est absorbé par un système de self-régulation.

Tous les éléments internes sont fixes, seuls le capot extérieur est rotatif. Il existe deux modèles. Le premier qui alimente les lampes AV et AR est commandé par un interrupteur, au guidon. Le second comporte un interrupteur breveté qui met en batterie automatiquement à très faible vitesse la lampe AR et la lampe AV.

THE SALON DU CYCLE

THE ENGLISH BICYCLE

AS SEEN IN THE SALON

AT NEW HUDSON... A revolving handle which instantly controls the gear change.

THE B.S.A. HUB-DYNAMO HUBLITE

An achievement that continues to characterise British style in bicycle lighting.

Lighting is provided at all speeds, even at idle (6 km per hour). The over-voltage is absorbed by a self-regulating system. All internal parts are fixed, only the outer cover is rotatable. There are two models. The first, which powers the front and rear lights, is controlled by a switch on the handlebars. The second has a patented switch that automatically switches on the rear and front lights at very low speed.

[19511006 Le Cycle Vol 06 No 22 p055](#)

Le maître-artisan Herse y vient aussi !

René Herse également, se penche avec prudence vers le cyclomoteur et vient de réaliser une machine propulsée avec le « Mosquito » lequel est placé sous le pédalier. Comme sur ses bicyclettes, Herse a innové. On remarquera en particulier la position du réservoir chromé et le levier de débrayage.

The master craftsman Herse is there too!

René Herse also leans carefully towards the cyclomoteur and has just made a machine driven by the "Mosquito" which is placed under the bottom bracket. As on his bicycles, Herse has innovated. The position of the chrome tank and the clutch release lever are particularly noteworthy.

[19511013 Le Cycle Vol 06 No 23 p011 19511101 Le Cycliste 11 1951 p245](#)

Vu au Salon

1. ALCYON monte, sur l'ALCYONNETTE, un large guidon souple, légèrement relevé.
2. RAVAT équipe ses machines de course avec ce double plateau de dessin très léger.

3. HELYETT présente un cyclomoteur dont la roue arrière est montée avec un moyeu à broche BOHEM à 2 côtés crantés, clabots à gauche, pour la transmission moteur et le frein tambour, et à dents de loups à droite, pour la chaîne vélo.
4. CAPTIVANTE avait, choisi cet original endroit, sous la boîte à billes, pour placer la dynamo.
5. BERTIN a placé sur les freins de son modèle compétition les nouveaux repose-mains LAM.
6. PROMO-VICHY et LUCIEN MICHARD exposent ce cadre poutre de cyclomoteur, le réservoir est composé par le diagonal et le tube de selle.
7. NARCISSE construit cette fourche à porte phare monotube Pour son vélomoteur ; le réservoir est en forme de crosse.
8. AUTOMOTO fixe les phares jumelés des modèles de cyclotourisme sur un petit tube horizontal, soudé à l'avant du porte sacoches.
9. LIBERIA soigne ses raccords ; en voici un chromé, ainsi que les plaquettes terminant les haubans ; remarquons la butée de frein arrière.

Seen at the Salon

1. ALCYON mounts, on the ALCYONNETTE, a wide flexible handlebar, slightly raised.
2. RAVAT equips its racing machines with this double chainring of very light design.
3. HELYETT presents a cyclomoteur whose rear wheel is mounted with a BOHEM split hub with 2 notched sides, claws on the left for the motor transmission and drum brake, and wolf teeth on the right, for the bicycle chain.
4. CAPTIVANTE had chosen this original place, under the bottom bracket, to place the dynamo.
5. BERTIN has placed the new LAM hand rests on the brakes of its competition model.
6. PROMO-VICHY and LUCIEN MICHARD present this cyclomoteur beam frame, the tank is composed of the downtube and the seat tube.
7. NARCISSE builds this fork with single-tube headlight mount for its vélomoteur; the tank is shaped like a grip of a gun.
8. AUTOMOTO attaches the twin headlights of the cyclotouring models to a small horizontal tube, brazed to the front of the bag holder.

9. LIBERIA takes care of its lugs; here is a chromed one, as well as the plates finishing the seatstays; let's notice the rear brake cable stop.

[19511013 Le Cycle Vol 06 No 23 p013](#)

A propos d'outillage

VAR est décidément l'ange gardien du pratiquant et du réparateur de bicyclette.

Le problème du changement de rivet de chaîne n'avait jamais été résolu à l'entière satisfaction de tous. En effet rarement le rivet ne parvenait à relier entièrement tous les flasques de la chaîne. en particulier le dernier. Aussi VAR a créé un dispositif qui maintient en bonne position les éléments à river. Le rivet est enchassé dans la tige filetée du pointe-rivet et, sur une simple pression, le rivet est dirigé et peut ainsi réunir tous les flasques et ce, dans un temps record.

Le second dessin représente le dérive-chaîne « Atelier ». Outil breveté qui à n'en Pas douter rendra de grands services aux spécialistes. VAR lance également une clé à pipe « Strong » indispensable pour le serrage des vis d'assemblage sur les pédaaliers à manivelles à emmanchement carré.

Speaking of tools

VAR is definitely the guardian angel of the cyclist and the bicycle mechanic.

The problem of changing the chain rivet had never been solved to everyone's satisfaction. In fact, the rivet rarely managed to completely connect all the chain flanges, especially the last one. So VAR created a device that keeps the riveted elements in the right position. The rivet is clamped into the threaded rod of the rivet pin and, with a simple push, the rivet is directed and can thus join all the flanges together in record time.

The second drawing shows the "Workshop" chain tool. A patented tool that will undoubtedly be of great service to specialists. VAR is also launching a "Strong" socket wrench, which is indispensable for tightening the assembly screws on cranksets with square-ended cranks.

Vu au Salon

1. TALBOT a monté sur la fourche télescopique de son cyclomoteur ce gros phare AUTEROCHE.
2. FAVOR soude ce porte-bagage garni de sacoches métalliques sur les cadres de sa série luxe.
3. FOLLIS présente cet élégant petit porte sacoches.
4. RADIOR supporte ce porte-bagages avant par des pattes brasées juste au-dessus du cintre des fourreaux de fourche
5. STELLA a brasé au bas des porte-bagages ces crochets en forme d'S, initiale de la marque, afin d'y accrocher les sacoches ou sandows.
6. BIANCHI équipe son modèle course de garde-boue ; celui de devant est complété par un dépassant.
7. ROCHET expose ce cadre dame, orné par 3 tiges en dural aluminité, rouge et blanc, fixées par des serre-tringle.
8. GITANE, afin de protéger le phare, le fixe sur un tube surbaissé, à l'avant du porte-bagages.
9. V.B.F. termine les haubans par cette plaquette nervurée.

Seen at the Salon

1. TALBOT has mounted this large AUTEROCHE headlight on the telescopic fork of its cyclomoteur.
2. FAVOR brazed this luggage rack with metal bags to the frames of its luxury series.
3. FOLLIS presents this elegant small bag holder.
4. RADIOR supports this front carrier with brazed tabs just above the bend of the fork blades.
5. STELLA has brazed these S-shaped hooks, the brand's initial, to the bottom of the luggage racks in order to hook the bags or rubber straps.
6. BIANCHI equips its race model with fenders; the front one is completed by an protruding part.
7. ROCHET exhibits this lady frame, which is decorated with 3 red and white dural anodized aluminium rods, fixed by eyebolts.

8. GITANE, in order to protect the headlight, attaches it to a lowered tube at the front of the luggage rack.

9. V.B.F. ends the seatstays with this ribbed plate.

[19511013 Le Cycle Vol 06 No 23 p027 19511101 Le Cycliste 11 1951 p243](#)

Vu au Salon

1. MERCIER a réalisé pour ses cyclomoteurs ce cadre à berceau fermé, particulièrement robuste.

2. RHONSON monte un cyclomoteur doté d'une suspension SWING-MASTER, du type PALCO.

3. COLOMB expose une machine «professionnel» équipée des nouveaux dérailleurs CAMPAGNOLO ; en voici la patte arrière gauche montrant la tige filetée faisant butée réglable.

4. MOTOBECANE a présenté son scooter avec ce guidon compteur très stylisé.

5. LUTETIA est un spécialiste du vélo pour enfants ; il a étudié cette patte arrière, dont l'oeillette de serre-tringle, surélevé, ne gêne pas la pose de stabilisateurs.

6. PEUGEOT a étudié pour la BIMA luxe, une originale patte sur la fourche télescopique.

7. SINGER innove pour ses débuts en motorisés. Voici comment il a réalisé son cadre tandem équipé du MOSQUITO.

8. BEISTEGUI, sur son modèle course, présente cette belle direction à double épanoui, ornée de 2 bagues chromées découpées et amovibles.

9. HERSE renforce la fixation arrière du garde-boue par cette patte allongée.

Seen at the Salon

1. MERCIER has designed this particularly robust closed cradle frame for its cyclomoteurs.

2. RHONSON assembles a cyclomoteur with a SWING-MASTER suspension, type PALCO.

3. COLOMB is exhibiting a "professional" machine equipped with the new CAMPAGNOLO derailleurs; here is the left rear dropout showing the threaded rod serving as a adjustable stopper.

4. **MOTOBECANE** presented its scooter with this very stylish speedometer handlebar.
5. **LUTETIA** is a specialist in children's bicycles; he has designed this rear dropout, whose raised fender stay eyelet does not interfere with the installation of training wheels.
6. **PEUGEOT** has designed for the **BIMA luxe**, an original dropout on the telescopic fork.
7. **SINGER** innovates for its motorized debut. Here is how he made his tandem frame equipped with **MOSQUITO**.
8. **BEISTEGUI**, on its racing model, presents this beautiful double blossomed steering unit, decorated with two cut-out and removable chromed rings.
9. **HERSE** reinforces the rear attachment of the fender with this elongated bracket.

[19511027 Le Cycle Vol 06 No 24 p009](#)

UNE SERIE TRES COMPLETE DE NOUVEAUTÉS CHEZ JOS

1. Voici, démonté, le nouveau phare « 500 A » de 50 mm., avec borne de sécurité et fermeture automatique.
2. Les dynamos sont maintenant dotées d'un système de débrayage à pivotement vertical, évitant une mauvaise attaque de la molette sur le pneu; voici la «R.A.» 6 volts 3 watts, équipée de la borne de sécurité.
3. Le combiné « **DUOLUX** » présentait le catadioptre au centre, alors que le feu rouge offre un éclairage circulaire autour de celui-ci.
- 4-5. Les petits projecteurs 430, 431 et 432, de 43 mm. de diamètre, sont peu encombrants, très légers, et assurent un éclairage satisfaisant grâce à la correction dioptique de la glace en matière moulée.
Les modèles 431 et 432 (croquis No 4) est monté sur une colonne creuse, donnant passage au fil, (le type 432 est composé de 2 projecteurs jumelés). Le modèle 430 (croquis No 5), fixé sur une patte pliée d'équerre, permet des montages simples et multiples
6. Autre combiné, le **F.R.C.** épouse la forme du garde-boue, et se fixe par une seule vis.

A VERY COMPLETE SERIES OF NEW PRODUCTS FROM JOS

1. This is the new 50 mm. "500 A" headlamp, with safety connection and automatic closing, dismantled.
2. The dynamos are now equipped with a system of disengagement with vertical pivoting, avoiding a bad attack of the wheel on the tire; here is the "R.A.". 6 volt 3 watt, equipped with the safety connection.
3. The "DUOLUX" combination features the retro-reflector in the centre, while the red light provides circular illumination around it.
- 4-5. The small headlamps 430, 431 and 432, with a diameter of 43 mm. are space-saving, very light and provide satisfactory illumination thanks to the dioptic correction of the moulded glass. Models 431 and 432 (sketch No. 4) are mounted on a hollow column, giving passage to the wire, (type 432 consists of 2 twin headlamps). Model 430 (sketch No. 5), mounted on a bent bracket, allows single and multiple mounting.
6. Another combination, the F.R.C. follows the shape of the mudguard, and is fixed by a single screw.

[19511027 Le Cycle Vol 06 No 24 p011 19511201 Le Cycliste 12 1951 p283](#)

Eclairages au Salon

1. ROTATIF, se fixe par une pince sur le corps du moyeu arrière ; le contact est assuré par un disque fixé sous le contre-écrou gauche et par un frottoir.
2. Le combiné VITALUX laisse passer la lumière rouge par un petit carré réservé entre les lentilles du catadioptr.
3. Potence-phare ALI, présentée au stand PIRELLI.
4. LUXOR avait mis au point cette intéressante dynamo «42» dont les solutions présentent bien des perfectionnements originaux.
5. Le système FERCODE, commandé par une manette au guidon et un flexible, assure l'éclairage code par le coulissement d'un demi-tube, empêchant la partie inférieure de la lampe de refléter sa lumière sur la parabole du phare.
6. Le groupe ROB, à phare orientable, à ses deux parties principales, réflecteur et dynamo, boulonnées sur la même patte ; voici ce bloc, vu de l'intérieur.

7. Gros phare LUXOR pour cyclomoteur avec support à bras fixés dans deux petits tubes brasés à la tête de fourche ; ce modèle est équipé d'une lampe à 2 filaments.
8. FERRAND a créé ce combiné, dont le transparent rouge est orné d'une petite arrête.
9. Bloc allemand de formes élégantes, vu au Stand UNION, et signé ME-LAS.
- 10-11. Deux dynamos C.E.V. italiennes, présentées au Stand PAGANT Frères, l'une de 4 w. et 10 volts, équipée d'un cache-molette, l'autre, très légère (245 grs) et de format réduit, fait 2 w. 1 sous 6 volts.
12. Les dynamos LUXOR «60» et «63» pour tandems et cyclomoteurs, ont, soit 2 bobinages indépendants, un pour la lampe avant, l'autre pour le feu arrière, l'autre, 3 bobinages indépendants, afin de monter deux phares avant.
13. Le GUIDOPHOT, fixé. à l'extrémité de chaque poignée du guidon, donne une double sécurité au cycliste, par le bord en matière phosphorescente, blanche, et par le centre en rouge et le catadioptre.
14. Feu arrière aérodynamique créé par LUXOR.
15. Combiné arrière P.K., avec disque blanc réunissant le feu Scotchlite rouge.

Lighting at the Salon

1. ROTARY, is fixed by a clamp on the body of the rear hub; the contact is ensured by a disc fixed under the left locknut and by a friction plate.
2. The combined VITALUX allows the red light to pass through a small area between the lenses of the reflector.
3. ALI headlight stem, presented at the PIRELLI stand.
4. LUXOR had developed this interesting dynamo "42" whose solutions present many original improvements.
5. The FERCODE system, controlled by a handlebar handle and a flexible hose, provides legally compliant lighting by sliding a half tube, preventing the lower part of the lamp from reflecting its light onto the headlight parabola.
6. The ROB unit, with adjustable headlight, with its two main parts, reflector and dynamo, bolted on the same bracket; here is this unit, seen from the inside.

7. Large LUXOR headlight for cyclomoteurs with arm brackets attached in two small tubes brazed to the fork crown; this model is equipped with a 2-filament bulb.
8. FERRAND has created this combination, whose red transparent is decorated with a small edge.
9. German unit of elegant shapes, seen at the UNION Stand, and signed MELAS.
- 10-11. Two Italian C.E.V. dynamos, presented at the PAGANT Frères Stand, one of 4 w. and 10 volts, equipped with a wheel cover, the other, very light (245 grs) and of reduced size, makes 2.1 w. under 6 volts.
12. The LUXOR "60" and "63" dynamos for tandems and cyclomoteurs, including 2 independent windings, one for the front lamp, the other for the rear lamp, the other for 3 independent windings, in order to mount two front headlamps.
13. The GUIDOPHOT, fixed at the end of each handlebar grip, gives double safety to the cyclist, by the edge made of phosphorescent white material, and by the centre in red and the reflector.
14. Aerodynamic tail light created by LUXOR.
15. Rear P.K. combination, with white plate combining the red Scotchlite light.

[19511027 Le Cycle Vol 06 No 24 p015 19511201 Le Cycliste 12 1951 p281](#)

Freins et Commandes au Salon

1. L'AMPLI-FREIN s'adapte sur tous les montages et augmente le bras de levier, donc la puissance.
2. MAGURA : poignée de débrayage à cliquet 3 crans d'arrêt.
3. JEAY : nouvelle cocotte à collier souple, avec levier route ou sport.
4. MAFAC guidonnet avec double commande.
5. COLLI : frein tambour pour cyclomoteur et vélomoteur, équipé d'une pédale de commande.
6. SAKER présentait ce nouveau levier de débrayage avec verrouillage et bouton libérateur.
7. L.C.L. avait réalisé cette cocotte à 3 trous pour les guidons relevés.
8. MAFAC offrait ce nouveau levier inversé pour cyclomoteurs.

9. PERRY avait créé ce long bras de réaction s'immobilisant sur la base par une griffe.
10. MAFAC conseillait pour les cyclomoteurs ce modèle à longues branches et patins à 5 pastilles.
11. C.L.B. exposait ce nouveau levier à collier rigide et branche nervurée.
12. MAGURA présentait cette poignée tournante pour changement de vitesses et débrayage incorporé, pour 2 et 3 rapports et point mort.
13. BOWDEN équipait son frein à tasseaux de ces patins à armature noyée dans le caoutchouc.
14. MISTRAL avait réalisé ce levier en tôle cadmiée, muni d'un appui-doigt.

Brakes and levers at the Salon

1. The AMPLI-BRAKE adapts to all assemblies and increases the lever arm, thus increasing power.
2. MAGURA: disengagement lever with 3 stop notches.
3. JEAY: new soft-neck bracket with road or sport lever.
4. MAFAC: guidonnet with double actuation.
5. COLLI: drum brake for cyclomoteur and vélomoteurs, equipped with a foot pedal.
6. SAKER presented this new release lever with locking and release button.
7. L.C.L. had made this 3-hole bracket for the raised handlebars.
8. MAFAC offered this new reverse lever for cyclomoteurs.
9. PERRY had created this long reaction arm that came to rest on the chainstay with a claw.
10. MAFAC recommended this model with long arms and 5 pads for cyclomoteurs.
11. C.L.B. exhibited this new lever with a rigid clamp and ribbed handle.
12. MAGURA presented this revolving handle for gear change and built-in clutch, for 2 and 3 gears and neutral.
13. BOWDEN equipped its caliper brake with these pads with reinforcements embedded in the rubber.
14. MISTRAL had made this lever out of cadmium-plated sheet metal, equipped with a finger rest.

UNE NOUVELLE CRÉATION MAFAC : LE « RACER »

Le « Racer » est un frein course cantilever. Sa fixation se fait sur la tête de fourché, par un axe de 7 mm: et sur l'entretoise arrière par un axe de 6 mm.

Lés bras de leviers sont en duralumin matricé. Les articulations ont été prévues sur bague en bronze, chacune ayant un orifice de graissage. Le tirage est central. Les ressorts de rappel sont indépendants. Le décrochage du câble est instantané et peut laisser ensuite le libre passage d'une roue voilée à l'extrême.

L'écartement a été calculé pour permettre la fixation d'un garde-boue de 700, n'ayant pas subi de modification. Les patins de frein sont orientables et réglables en hauteur par une boutonnière verticale.

Telles sont les principales caractéristiques du « RACER » qui en font un ensemble de qualité digne de MAFAC.

A NEW MAFAC CREATION: THE "RACER".

The "Racer" is a cantilever racing brake. It is attached to the fork head with a 7 mm axle and to the seatstay bridge with a 6 mm axle.

The lever arms are made of duralumin. The articulations have been provided on bronze bushings, each having a lubrication hole. The pull is central. The return springs are independent. The unhooking of the cable is instantaneous and can leave then the free passage of a wheel fully inflated.

The spacing has been calculated to allow the attachment of a 700 mud-guard, which has not been modified. The brake pads are orientable and adjustable in height by means of a vertical buttonhole.

These are the main characteristics of the "RACER" which make it a quality unit worthy of MAFAC.

Guidons, Jantes, Raccords, Courroies et quelques détails remarqués au Salon

1. SUPER-LEADER : guidon souple composé de 4 cordes à piano.
2. VITUS : raccord très allégé sur la HERGE construite avec la nouvelle série.
3. MAVIC : guidon souple, articulé au centre.
4. GOPSPORT : piston en matière plastique perforée sur les nouvelles pompes.
5. TIC, bouchon de guidon se fixant automatiquement grâce à sa colle-rette et ses deux diamètres différents.
6. AFA avait réalisé en métal léger cette petite butée empêchant la courroie de cale-pied de sortir de sa boucle, et facilitant son blocage.
7. D.F.V. présentant ses cintres renforcés au centre par le procédé VULCANO.
8. NERVAR avait doublé la hauteur du crantage de sa manivelle sertie par une opération d'emboutissage à la presse.
9. PIVO, nouvelle potence en alliage léger, avec bras ovale.
- 10-11. PATURAUD : arrêt de courroie très simplifié par découpe d'une languette dans le cuir. - Montage en 2 pièces sur la cage de la pédale des courroies, arrêtées par le noeud «maison».
12. AMBROSIO : jante en acier chromé, pour cyclomoteur.
13. GOMPELOX : réalisation définitive des poignées extra souple en latex deux couches.
14. AMBROSIO : jante de course, renforcée à l'attache des rayons.
15. VELOX : bavette «BOURRASQUE» à monture rigide réglable, se fixant par une seule vis.
16. DUMALUX : flamme de garde-boue.
17. C.L.B. : carter adaptable sur le dérailleur avant SIMPLEX.
18. AMBROSIO : potence réglable et orientable, vue ici en position surélevée «cyclotouriste
19. NERVEX : tête de fourche ajourée, avec renfort intérieur des fourreaux.
20. D.F.V. : potence en métal léger, ornée d'une plaque à la marque du constructeur.

Handlebars, Wheels, Lugs, Belts and some details noticed at the Salon.

1. SUPER-LEADER: flexible handlebar made up of 4 spring wires.
2. VITUS: very lightweight lug on the HERGE constructed with the new series.
3. MAVIC: flexible handlebar, articulated in the center.
4. GOPSPORT: perforated plastic piston on the new pumps.
5. JIC, handlebar plug automatically fixed thanks to its flange and its two different diameters.
6. AFA had made this small light metal stop to prevent the toe strap from coming out of its buckle, and to facilitate its tightening.
7. D.F.V. presenting its hangers reinforced in the center by the VULCANO process.
8. NERVAR had doubled the height of the notching of its crimped crank arm by a press stamping operation.
9. PIVO, new light alloy stem, with oval arm.
- 10-11. PATURAUD: very simplified strap stop by cutting a tab in the leather. - Mounting in 2 pieces on the cage of the strap pedal, secured by the "À la maison" knot.
12. AMBROSIO : chromed steel rim, for cyclomoteurs.
13. GOMPELOX: final realization of the extra soft double-layer latex grips.
14. AMBROSIO : racing rim, reinforced at the spokes attachment.
15. VELOX: "BOURRASQUE" mudflap with adjustable rigid frame, fixed with a single screw.
16. DUMALUX: fender flame.
17. C.L.B.: chainguard that can be adapted to the SIMPLEX front derailleur.
18. AMBROSIO : adjustable and rotatable stem, seen here in the elevated "cyclotourist" position
19. NERVEX: fork crown with cutout, with internal reinforcement of the forkblades.
20. D.F.V.: light metal stem, decorated with a plate bearing the manufacturer's brand name.

Gnutti advertisement

[19511101 Le Cycliste 11 1951 p001](#)

MAFAC advertisement

[19511101 Le Cycliste 11 1951 p002](#)

Dissoplast advertisement

[19511110 Le Cycle Vol 06 No 25 p007 19520101 Le Cycliste 01 1952 p017](#)

Technique Cycliste Allemand

1. JOSEPH MULLER : feu rouge-stop avec un contact commandé par le brin inférieur de la chaîne se tendant lors du contre-pédalage.
1. LOHMANN : petit phare avec verre en matière plastique de forme originale.
3. J. MULLER : phares jumelés, fixés au milieu des fourreaux de fourche.
4. MARKANA : jeu de pédalier à emmanchement carré, roulement à cuvettes vissées.
5. WEHMEYER et C° : pédale à large surface striée, de forme «élégante et aéro-dynamique» (?).
6. MONTIERFIX : pièces améliorant démontage de la roue arrière à moyeu-rétro, en remplaçant la patte à. glissière par une patte à. ouverture verticale, avec griffe d'ancrage pour la patte de frein.
7. J. MULLER : phare à ailettes genre torpille.
8. UNION : étanchéité du moyeu par double bague métallique formant chicane ; les espaces sont bourrés de graisse en usage normal.
- 9-10-11. EXCENTRIC : changement de vitesse dans le moyeu arrière, à fonctionnement genre «MILLE-PATTES». De bas en haut : commande par poignée tournante. - Aspect extérieur du moyeu montrant le système à cliquets.

German Cycling Technique

1. JOSEPH MULLER: red stop light with a contact controlled by the lower part of the chain stretching during the back pedaling.
1. LOHMANN: small headlight with original shaped plastic glass.
3. J. MULLER : twin headlights, fixed in the middle of the fork blades.
4. MARKANA: square-bore bottom bracket, screwed cup bearing.
5. WEHMEYER and C°: pedal with a large grooved surface, "elegant and aerodynamic" shape (?).
6. MONTIERFIX : parts improving disassembly of the rear wheel with a rear back pedalling brake hub, by replacing the sliding bracket by a vertically opening bracket, with an anchoring claw for the brake bracket.
7. J. MULLER: torpedo type finned headlight.
8. UNION: hub sealing by double metal ring forming a labyrinth; the spaces are filled with grease during normal use.
- 9-10-11. EXCENTRIC: gear change in the rear hub, with "Thousand paws" type operation. From bottom to top: operated by a rotating handle. - Outer aspect of the hub showing the ratchet system.

[19511110 Le Cycle Vol 06 No 25 p021 19511201 Le Cycliste 12 1951 p282](#)

Dérailleurs, Pédales, Moyeux

1. SUPER-LEADER : Pare-choc pour dérailleur.
2. SIMPLEX : Double plateau en métal léger pour cyclotourisme
3. PACKSON : Coupe partielle de la «Perfection» à dents de loup rapportées par frettage vissé.
- 4-5. HURET : Bras tendeur pour cyclomoteur, doigt empêchant le saut de la chaîne, principalement pour l'usage du dérailleur avec frein retro.
6. SIMPLEX : Modification de l'écrou de réglage en bout du blocage rapide, par écrou fendu et conique, et coincement dans le corps muni d'ailettes.
7. HURET : Dérailleur randonneur livré avec support genre artisan et système de détention relié au ressort tendeur.
8. CYCLO : Arrêt du câble double placé sur le tambour portant la rampe hélicoïdale, la soudure centrale du câble étant maintenant prise sur la manette.

9. J.L.C. : Dérailleur course à parallélogramme déformable d'un dessin allégé.
10. SIMPLEX : Dérailleur «Rigidex» pour cyclomoteur, corps très renforcé ; se fait pour chaîne de 3.17 ou 4.88 et billes de 5. Un modèle analogue se fait pour cycles et chaînes de 3.17 ou 2.38.
11. NERVAR : Manivelle renforcée pour compétition.
- 12-13. MAILLARD : Moyeu «Normandie» à grandes joues et roulements annulaires, modèle «Prior-Piste» à joues inégales rattrapant la différence d'angle des 2 nappes de rayons dans le montage en parapluie.

Derailleurs, Pedals, Hubs

1. SUPER-LEADER: Bumper for derailleur.
2. SIMPLEX: Double light metal chainring for cyclo tourism
3. PACKSON: Partial cutting of the "Perfection" with ratchet attached by screwed shrink-fitting.
- 4-5. HURET: Tension arm for cyclomoteurs, a pin to prevent the chain from jumping, mainly for use with derailleurs with a back pedalling brake.
6. SIMPLEX: Modification of the adjustment nut at the end of the quick-release lock, by means of a slotted and conical nut, and clamping in the body equipped with wings.
7. HURET: Randonneur derailleur delivered with a artisan-style bracket and a holding system connected to the tension spring.
8. CYCLO: Stop of the double cable placed on the drum carrying the helical ramp, the soldered anchor of the cable is now taken from the lever.
9. J.L.C.: Deformable parallelogram race derailleur with a lightened design.
10. SIMPLEX: "Rigidex" derailleur for cyclomoteurs, very reinforced body; made for chains of 3.17 or 4.88 and balls of 5. A similar model is made for cycles and chains of 3.17 or 2.38.
11. NERVAR: Reinforced crank arm for competition.
- 12-13. MAILLARD: "Normandie" hub with large flanges and annular bearings, "Prior-Piste" model with unequal flanges catching up the difference in angle of the 2 spoke webs in the umbrella assembly.

La ligne de la PHILIPPS « SPRINGLITE » n'est pas très modifiée malgré sa suspension arrière travaillant sur bloc de caoutchouc; on verra par ailleurs les détails de l'articulation inférieure autour de la boîte à billes et de l'amortisseur supérieur à 4 biellettes.

Remarquons le dessin général de cette machine très anglaise avec son gros sac derrière la selle, ses garde-boue en celluloïd fixés par 2 tringles, son porte-lanterne à droite de la fourche.

The line of the PHILIPPS "SPRINGLITE" is not much modified despite its rear suspension working on a rubber block; we will also see the details of the lower articulation around the bottom bracket and the upper 4-link shock absorber.

Note the general design of this very English machine with its big bag behind the saddle, its celluloid fenders fixed by 2 stays, its lantern holder on the right side of the fork.

NOUVEAUTÉS ANGLAISES

1-2. Pour apporter une solution mécanique à l'utilisation d'un dérailleur avec un moyeu PERRY à frein rétro CYCLO BENELUX a créé un carter de forme particulière supportant un tendeur de chaîne spécial.

Ce tendeur, en forme d'équerre, porte d'un côté un pignon denté, toujours en prise sous le brin supérieur de chaîne, et, sur l'autre branche, un simple rouleau. La branche portant le pignon denté est poussée vers le haut par un léger ressort, lequel ne saurait agir lorsque la chaîne est tendue par le pédalage.

Lorsque l'on freine, le brin supérieur de la chaîne se trouve brusquement détendu et allongé, le pignon tendeur monte, alors que la branche porte-rouleau descend, enroutant ainsi la chaîne qui garde une tension suffisante pour ne sauter hors du plateau.

3. REYNOLDS présente son nouveau FRANCO-BELGE, cintre «carré», largement renforcé au centre par une double bague ajourée, rappelant

le TITAN. Ce guidon se fait avec potence en acier chromé (voir croquis) ou en métal léger.

4. Grâce à un ressort très long, et enfermé, la commande du BSA 4 vitesses est très douce ; l'aspect extérieur est très net et contribue à la vogue naissante du dérailleur Outre-Manche.

5. CYCLO présente toute une gamme de roue-libres dont toutes les dentures sont amovibles, en 3, 4 et 5 vitesses. Voici la noix de la 5 vitesses ; on remarque que le filetage supérieur, ainsi que l'intermédiaire supporte 2 pignons, et que le plus petit filetage n'en porte qu'un.

6-7. On soigne beaucoup la présentation du tube de direction sur les machines anglaises ; tantôt c'est la marque qui semble une véritable pièce d'orfèvrerie, tantôt, c'est la découpe de raccords qui est très travaillée, comme sur ce dessin l'avant du ROTRAX «CONCOURS». Voici également l'entretoise supérieure arrière en matricé.

8. DOVER «EXONITE» a incorporé un catadioptré au bout d'un modèle de ses poignées . une solution analogue a déjà été présentée par un fabricant français au Salon de Paris.

9. Les freins G.B. ont créé ce nouveau levier avec tension de câble commandée par boutin molleté, d'une solution bien personnelle.

10. Pour améliorer en qualité et temps la fabrication de ses cadres, ROYAL ENFIELD a adopté un procédé automatique d'assemblage sans raccords, éliminant la lime, et trois fois plus court, aussi léger et rigide que le montage classique. Voici la boîte à billes, dont les congés de soudure sont extrêmement réduits.

11-12. Voici les deux détails de la suspension arrière PHILIPPS «SPRING-LITE».

Un bloc de caoutchouc travaille à la torsion, par quatre biellettes, articulées sur deux croissants solidaires des tubes de selle et horizontal. Le triangle arrière tourbillonne autour de la boîte de pédalier, sur deux bagues en deux pièces, portant des graisseurs sous pression.

ENGLISH NEWS

1-2. To provide a mechanical solution to the use of a derailleur with a PERRY hub with a back pedalling brake, CYCLO BENELUX has created a specially shaped chainguard for a special chain tensioner.

This angle-shaped tensioner carries on one side a toothed sprocket, always in engagement under the upper chain section, and on the other branch, a simple roller. The branch bearing the toothed sprocket is pushed upwards by a light spring, which cannot act when the chain is stretched by pedaling.

When braking, the upper part of the chain is suddenly relaxed and elongated, the tensioner pinion rises, while the roller branch descends, thus winding up the chain, which keeps sufficient tension to prevent it from jumping off the chainring.

3. REYNOLDS presents its new FRANCO-BELGIAN, "square" handlebars, widely reinforced in the center by a double cut-out ring, reminiscent of the TITAN. This handlebar is made with a chrome steel stem (see drawing) or light metal stem.

4. Thanks to a very long and closed spring, the operation of the 4-speed BSA is very smooth; the external appearance is very clear and contributes to the emerging trend of the derailleur in the United Kingdom.

5. CYCLO offers a wide range of freewheels with all cogs removable, in 3, 4 and 5 gears. Here is the 5-speed body; we notice that the upper thread, as well as the intermediate one, carries 2 sprockets, and that the smallest thread carries only one.

6-7. Great care is taken with the appearance of the head tube on English machines; sometimes it is the brand that seems to be a real piece of silversmith's work, sometimes it is the cutting of lugs that is very well worked, as in this drawing the front of the ROTRAX "COMPETITION". Here is also the upper rear spacer is embossed.

8. DOVER "EXONITE" has incorporated a reflector at the end of a model of its grips. A similar solution has already been presented by a French manufacturer at the Paris Salon.

9. The G.B. brakes have created this new lever with cable tension controlled by a soft button, a very personal solution.

10. To improve the quality and time of the manufacturing of its frames, ROYAL ENFIELD has adopted an automatic assembly process without lugs, eliminating the file, and three times faster, as light and rigid as the traditional assembling process. This is the bottom bracket shell, which has extremely low brazing fillets.

11-12. Here are the two details of the PHILIPPS "SPRINGLITE" rear suspension.

A rubber block works to twist, by four connecting rods, articulated on two brackets attached to the seat and top tubes.

The rear triangle rotates around the bottom bracket, on two two-piece bushings, carrying pressure grease nipples.

[19511121 Le Cycle Vol 07 No 01 p012](#)

AU SALON DE LONDRES

La BSA « IDEAL TOURER »

est une élégante monture pour le cyclotourisme, présentant plusieurs solutions originales; citons la double sacoche arrière se transportant aisément grâce à une poignée centrale supérieure, genre valise, le support de sac avant très « français » et surtout le dispositif de changement de vitesses, par dérailleur à 2 rapports et moyeu arrière à 3 vitesses, les 6 développements ainsi obtenus donnant approximativement 4 m., 4 m.

70, 5 m. 40, 6 m. 30, 7 m. 25 et 8 m. 30

On remarque la manette de commande du moyeu au guidon, près du levier de frein, alors que la manette du dérailleur est sur le tube supérieur du cadre.

Les freins sont des cantilever BSA, et le phare LUCAS est curieusement fixé sur un antique porte-lanterne solidaire du porte-bagage.

AT THE LONDON FAIR

The BSA "IDEAL TOURER".

is an elegant model for cyclotourism, with several original solutions, such as the double rear saddlebag that can be easily transported thanks to a central upper handle, like a suitcase, the very "French" front bag support and above all the shifting device, with a 2-speed derailleur and a 3-speed rear hub, the 6 gears thus obtained giving approximately 4 m., 4.70 m, 5.40 m, 6.30 m, 7.25 m and 8.30 m.

You can see the hub control lever on the handlebars, near the brake lever, while the derailleur lever is on the top tube of the frame.

The brakes are BSA cantilever brakes, and the LUCAS headlight is curiously fixed on an antique lantern holder attached to the luggage rack.

[19511121 Le Cycle Vol 07 No 01 p016](#)

Le raccord graisseur R.A.G. permet de lubrifier les cable de commande avec de l'huile ou de la graisse, par burette ou pompe. A cause de ses 2 alésages étagés à chaque bout, on peut ajuster toutes les gaines, soit celles guipées de coton croisé de fort diamètre, soit celles enrobées de matière plastique, plus petites; les premières s'adaptent dans l'alésage maximum, les secondes dans le minimum.

The R.A.G. grease connector allows the control cables to be lubricated with oil or grease, by means of a nozzle or pump. Due to its 2 stepped bores at each end, all housings can be fitted, either those covered with cotton twill of large diameter, or those covered with plastic material, which are smaller; the former fit in the maximum bore, the latter in the minimum.

[19511121 Le Cycle Vol 07 No 01 p019 19520101 Le Cycliste 01 1952 p016](#)

Nouvelles Selles vues au Salon

1. PRYMA type 515, cuir non percé, longue de 27 cm., chariot de 56 crans cimenté.
2. BAURIAT : tansad à suspension horizontale, réglable en marche par gros bouton vertical, bien accessible.
- 3-4. PEARL : nouvelle fabrication en cuir chromé, dessus en 3 pièces collées, sur les modèles 340 pour cyclomoteurs et 600 pour la course.
5. SPEED : selle cyclomoteur, dessus cuir avec arrière rivé, aux extrémités pliées.
- 6-7. IDEALE : type 60, compétition étroite à bec coupé, et T.B. 12, croissant bois recouvert de tôle, double coussin sur feutre, et nappe en lanières cuir.
8. VIDAL : armature avec tendeur de ressorts, évitant leur accrochage en

tension, lors du montage.

New Saddles seen at the Salon

1. PRYMA type 515, undrilled leather, 27 cm long, 56 notches hardened clamp.
2. BAURIAT: Horizontal suspension pillion seat, adjustable during operation by a large vertical button, easily accessible.
- 3-4. PEARL: new production in chrome leather, 3-piece glued top, on models 340 for cyclomoteurs and 600 for racing.
5. SPEED: cyclomoteur saddle, leather top with riveted rear, folded ends.
- 6-7. IDEALE: type 60, narrow competition with cut nose, and T.B. 12, crescent wood covered with sheet metal, double cushion on felt, and tablecloth in leather straps.
8. VIDAL: frame with spring tensioner, preventing them from being hooked into place by tension, during assembly.

[19511208 Le Cycle Vol 07 No 02 p006](#)

BEISTEGUI exposait, au Salon de Paris, une belle machine de course équipée de cette selle originale; la monture complète est faite d'une lame de dural cambrée et cintrée, constituant, d'une seule pièce, ressort et croissant.

BEISTEGUI exhibited, at the Paris Salon, a beautiful racing machine equipped with this original saddle; the complete frame is made of a curved and bent dural blade, constituting, in one piece, spring and crescent.

[19511208 Le Cycle Vol 07 No 02 p009](#)

QUELQUES NOUVEAUX ACCESSOIRES au SALON

1. JIC : home-trainer pour enfants, destiné à la rééducation musculaire.
2. NOVI : sonnette pour cyclomoteur, fonctionnant sur le volant magnétique. Le contact est sous une bague caoutchouc, eu guidon.

3. GLOBUS timbre rotatif sur pneu avant.
- 4-5. VIT : porte-bidon de guidon et de cadre, avec serrage automatique sur le bidon, remplaçant toute fixation.
6. SUPER-CHAMPION : porte-bagage avant en métal léger embouti, avec pare-frein amovible en fil d'acier.
7. NEIMAN : anti-vol à la direction pour scooter BERNARDET.
8. V.K. : compteur de vitesse-totalisateur et son pignon d'entraînement en caoutchouc, pour cyclomoteur.
9. SIMPLEX : carter adaptable sur le dérailleur avant.
- 10-11. RIGID : carters en métal fondu et poli, à la marque du constructeur, pour vélo d'enfant
12. HEBIE : bras d'ancrage adaptable sur moyeux-rétro TORPEDO, PERRY ou DUREX, équipé d'un système anti-vol.

SOME NEW ACCESSORIES at the SALON

1. JIC: home trainer for children, intended for muscular rehabilitation.
2. NOVI : bell for cyclomoteur, operating on the magnetic steering wheel. The contact is under a rubber ring on the handlebars.
3. GLOBUS : rotating bell on front tyre.
- 4-5. VIT : handlebar and frame bottle cages, with automatic tightening on the bottle, replacing any fastening.
6. SUPER-CHAMPION : front luggage rack in pressed light metal, with removable steel wire brake protector.
7. NEIMAN steering lock for BERNARDET scooter.
8. V.K.: speedometer-totaliser and its rubber drive pinion, for cyclomoteur.
9. SIMPLEX: chainguard adaptable to the front derailleur.
- 10-11. RIGID: cast and polished metal chainguard, manufacturer's brand, for children's bicycles
12. : HEBIE: Anchoring arm adaptable to TORPEDO, PERRY or DUREX back pedal brake hubs, equipped with an anti-theft system.

[19511208 Le Cycle Vol 07 No 02 p011](#)

NUIT DU CYCLOTOURISME... Quelques détails :

1. GOELAND présentait ce porte-bagages dont l'élément surbaissé est amovible. Nous notions les petits anneaux laissant passer les courroies ou sandows et empêchant la sacoche de se déplacer en avant ou en arrière.
2. MOREL exposait plusieurs de ses dérailleurs dont le mouvement était protégé sous un carter en métal léger et sous un gaine en caoutchouc à pliage accordéon.
3. CAVE avait adopté sur sa bicyclette de course, comme d'ailleurs d'autres exposants, le nouveau « GUIDEGAINÉ » T.A. dirigeant correctement les gaines sans les brider, une certaine souplesse était donnée par les bagues en gomme naturelle.
Enfin, ce « GUIDEGAINÉ » peut fort bien se faire graver en plaque d'identité.
4. GOELAND avait créé ce système personnel de tirage à palonnier pour le frein cantilever. On remarquait la poulie et le petit tube cintré, formant tunnel pour le câble-étrier.
5. DAUDON, pour faciliter la mise immédiate à la hauteur de la selle de son cyclomoteur, pouvant être utilisé par tous les membres d'une famille, grands et petits, avait adopté cette clé de serrage sur le boulon de tige de selle.
- 6-7. MOREL, en plus de la manette de cadre classique, offrait deux commandes spéciales pour ses dérailleurs.
Le BOUCHE-GUIDON, courte poignée tournante, bien en main, et laissant, en marche normale, un cintre rigide sous la main et la manette M.D. au guidon se commandant avec la pose.
8. HERSE pour ceux qui veulent dans les longues épreuves poser deux porte-bidons de cadre, avait créé ce support de pompe double sous le serrage de selle; évidemment, un second porte-pompe était brasé près de la boîte à billes, et un troisième sous le raccord supérieur de direction.
On peut ainsi placer sa pompe, soit le long du tube de selle, soit sous le tube horizontal.
9. NIVEX, galet à double flasques latéraux.

NIGHT OF THE CYCLOTURISM... Some details :

1. GOELAND presented this luggage rack with a removable lowrider. We notice the small rings letting pass the straps or bungee cords and preventing the bag from moving forwards or backwards.
2. MOREL exhibited several of its derailleurs whose movement was protected under a light metal case and under a rubber sheath with accordion folding.
3. CAVE had adopted on his racing bicycle, like other exhibitors, the new T.A. "GUIDEGAIN" correctly directing the cables without clamping them, a certain flexibility was given by the natural rubber rings. Finally, this "GUIDEGAIN" can very well be engraved as an identity plate.
4. GOELAND had created this personal system for the cantilever brake. One could notice the pulley and the small curved tube, forming a tunnel for the stirrup cable.
5. DAUDON, in order to facilitate the immediate adjustment of the saddle of his cyclomoteur, which could be used by all the members of a family, big and small, had adopted this quick release on the seat post clamp bolt.
- 6-7. MOREL, in addition to the classic frame shifter, offered two special levers for its derailleurs.
MOREL's M.D. lever on the handlebar, a short twist grip, well in hand, and keeping, in normal operation, a rigid handlebar under the hand, and the M.D. lever on the handlebar being operated with the pose.
8. HERSE, for those who want to fit two frame bottle cages in long events, had created this double pump holder under the saddle clamp; obviously, a second pump holder was brazed near the bottom bracket, and a third one under the upper head lug.
One could thus place one's pump either along the seat tube or under the top tube.
9. NIVEX, pulley with double side flanges.

1. DAUDON avait étudié un cadre de cyclomoteur d'un dessin très personnel; le moteur, un VLT deux vitesses, était monté sur une semelle en porte-à-faux à l'avant du pédalier, et il était supporté par deux tirants tubulaires.

On remarquait le réservoir poutre et le réservoir supplémentaire amovible, tous deux reliés au carburateur par une tuyauterie en Y.

2. DERCHE, en motorisant un tandem, avait étudié un réservoir qui ne romprait pas l'allure générale, et resterait pratique, sans gêner le pédalage, tout en étant d'une capacité suffisante;

3. CHAPLAIT dissimulait les gaines de commande et le fil d'éclairage dans les tubes du cadre, percés au bout de petites fenêtres rectangulaires.

4. GOELAND avait remplacé, sur son tandem léger, l'excentrique de pédalier par un tendeur à ressort, s'articulant sur un support brasé au tube de selle, et terminé par un galet et un étrier.

5. GRIMAULT avait déjà expérimenté dans Paris-Brest-Paris ce support de bidon, fixé au tube diagonal du cadre; les deux anneaux laissaient passer la pompe, laquelle gardait ainsi sa habituelle.

6. HERSE connaissant la trop grande fréquence du grillage des ampoules arrière, afin d'en faciliter le changement, avait doté ce feu rouge d'une vis à papillon.

7. BAILLEUL avait créé cette jolie potence brasée à raccords en pointe, et cette originale butée pour la gaine du frein avant.

8. REMY présentait la nouvelle jante ELFE sur son modèle de cyclotourisme.

On remarquait la section bien particulière de ce profilé, laissant au centre, où s'exerce la traction des rayons, une épaisseur de 3 mm.

ON THE NIGHT OF THE CYCLOTOURISM

1. DAUDON had developed a cyclomoteur frame of a very personal design; the engine, a two-speed VLT, was mounted on a cantilevered base plate at the front of the crankset, and was supported by two tubular tie rods.

Of note were the beam tank and the removable supplementary tank, both connected to the carburettor by a Y-pipe.

2. DERCHE, by motorizing a tandem, had developed a fuel tank which would not affect the general appearance, and would remain practical, without interfering with pedalling, while being of sufficient capacity;
3. CHAPLAIN concealed the cables for the controls and the lighting wire in the tubes of the frame, which were pierced at the end with small rectangular windows.
4. GOELAND had replaced, on his light tandem, the bottom bracket eccentric with a spring tensioner, hinged on a bracket brazed to the seat tube, and completed with a roller and a bracket.
5. GRIMAULT had already experimented in Paris-Brest-Paris with this bottle cage, fixed to the frame down tube; the two rings let the pump pass through, which kept its usual shape.
6. HERSE knowing the too great frequency of the roasting of the rear bulbs, in order to facilitate the change, had equipped this red light with a butterfly screw.
7. BAILLEUL had created this pretty brazed stem with tapered lugs, and this original cable stop for the front brake.
8. REMY presented the new ELFE rim on its touring bicycle model. The special cross-section of this profile was remarkable, leaving a spoke tension centre with a thickness of 3 mm.

1952

Jan.	Febr.	March	April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	

[19520105 Le Cycle Vol 07 No 04 p005](#)

[L'industrie du cycle au Japon](#)

[The bicycle industry in Japan](#)

[19520105 Le Cycle Vol 07 No 04 p009](#)

[A travers l'industrie du Cycle au Japon](#)

1. Cet ensemble plateau-manivelle, genre trois attaches, malgré qu'il ne soit pas démontable, est d'un dessin élégant et robuste.
2. Ensemble phare-dynamo-feu rouge, lampe avant de 10 v. 6. arrière de 3 v. 0,5 w. On remarque les deux bornes sur la génératrice.
3. Cette confortable selle à dessus cuir montre le souci du confort assuré par ce châssis à trois ressorts à boudin et deux doubles spires verticales.
4. Ne croirait-on pas un beau modèle de B.S.A.? Mais il manque le B. dans la découpe des plaquettes !
5. Pédale de sport, forme piste, de toute récente fabrication.
6. Garde-chaîne encerclant les deux tiers du plateau fixé par trois attaches.
7. Carter au décor genre orfèvrerie.
8. Moyeu à contre-pédalage, commandant un frein tambour à deux mâchoires.
9. La lampe à huile est encore en usage au Japon.
10. Pédale OSAMA à surface pleine, garnie de caoutchouc.
11. Chaîne à rouleaux au pas de 25,4, pouvant être utilisée sur denture de 12.7.
12. Moyeu-frein, avec segment unique s'enroulant sur un tambour intérieur. Vue extérieure et intérieure, montrant la commande du segment et son point d'attache.
13. Verrou anti-vol avec tige d'arrêt entre les rayons, orné d'un catadioptre représentant un paon.
14. Cache-clavette, vu de dessus et de dessous, et laissant voir la patte de fixation.
15. Catadioptre triangulaire, muni de deux pattes d'attache s'enroulant autour des haubans.
16. Roulement de pédalier à cônes vissés.

Through the Cycle Industry in Japan

1. This chainring and crank assembly, kind of three attachments, although it is not removable, is of an elegant and robust design.
2. Red headlight-dynamo lamp assembly, headlight of 10 v. 6. Rear light of 3 v. 0.5 w. Note the two terminals on the generator.

3. This comfortable leather-upholstered saddle shows the concern for comfort provided by this chassis with three coil springs and two double vertical coils.
4. Wouldn't you think this is a nice B.S.A. model? But it lacks the B. in the plate cut-out!
5. Sports pedal, track shaped, of very recent manufacture.
6. Chain guard encircling two thirds of the chainring attached by three fasteners.
7. Goldsmith's style chainguard.
8. Back-pedal hub, controlling a two-shoe drum brake.
9. The oil lamp is still in use in Japan.
10. OSAMA pedal with solid surface, rubber lined.
11. Roller chain with 25.4 pitch, can be used on 12.7 teeth.
12. Brake hub, with single segment winding on an inner drum. External and internal view, showing the segment drive and its attachment point.
13. Anti-theft lock with a stop rod between the spokes, decorated with a retro-reflector representing a peacock.
14. Cotter pin cover, seen from above and below, showing the mounting bracket.
15. Triangular retro-reflector, with two brackets wrapped around the seatstays.
16. Bottom bracket bearing with screwed cones.

[19520126 Le Cycle Vol 07 No 05 p017 19520301 Le Cycliste 03 1952 p065](#)

Détails remarques à la "Mostra" de Milan

1. Moteur auxiliaire «Tourist» de 48 cm³ fabriqué par ITOM. On remarquera le levier d'embrayage à l'avant facilement commandé au pied et à la main.
2. Moteur IDROFLEX à cylindre horizontal, de 105 cm³ développant 5,8 CV à 5.800 tours, équipant la machine de cette marque à l'originale suspension arrière par articulation centrale.
- 3-4. Le blocage automatique GUIBESTE, est maintenant bien au point. On remarque que le système avant est doté d'un levier.
5. Belle petite pédale SHEFFIELD avec scies sur les quatre côtés.

6. Moteur auxiliaire GIOIELLO, de 48 cm³ se fixant sous la selle et attaquant la roue arrière par un galet cannelé
7. Dérailleur MECCANCAMBIO à commande rigide ; aucun ressort n'exerce de traction sur la chaîne, sa tension s'effectuant par la commande.
8. Démonte-roue libre B. S. bien connu et parfaitement réalisé.
9. Pédale lumineuse PEDALUX éclairée par la même source lumineuse que le phare ou le feu rouge.
10. Le raccord de pompe INNOVA est constitué par une sphère en caoutchouc sertie en bout du corps et pouvant s'orienter.

Details remarked at the "Mostra" in Milan

1. 48 cm³ "Tourist" auxiliary engine manufactured by ITOM. The clutch lever at the front is easily operated by foot or hand.
2. IDROFLEX 105 cm³ horizontal cylinder engine, developing 5.8 HP at 5,800 rpm, equipping the machine with this brand's original rear suspension by central linkage.
- 3-4. The GUIBESTE automatic self-locking system is now well developed. It should be noted that the front system is equipped with a lever.
5. Nice small SHEFFIELD pedal with saw tooth tread design on all four sides.
6. GIOIELLO auxiliary engine, 48 cm³, attached under the seat and driving the rear wheel by a grooved roller
7. MECCANCAMBIO rigid-controlled derailleur; no spring tensions the chain, its tensioning being carried out by the command lever itself.
8. Free wheel disassembler B. S. well known and perfectly executed.
9. Pedal light pedal PEDALUX illuminated by the same light source as the headlight or red light.
10. The INNOVA pump coupling consists of a rubber ball that is crimped at the end of the body and can be rotated.

[19520201 Le Cycliste 02 1952 p000](#)

Mansfield advertisement

Au Salon Belge

1-2. CYCLO PERRY : Pour être utilisé avec le moyeu-frein, le dérailleur est muni de ce tendeur à double galet fixe au milieu de la base, qui pivote, rappelé par un ressort et enroulant le brin de chaîne supérieur, lequel est détendu au moment du freinage. En 1, position de travail ; en 2, position en roue-libre. Lors du pédalage, la chaîne est évidemment tendue.

3-4. PIERRE RIELENS a créé ce détendeur de frein MAFAC posé sur une machine exposée au Stand des Mécaniciens Les supports sont soudés sur une potence Titan, modifiée par un serrage à pince. En haut, le frein est détendu ; en bas, il est en position de marche.

5. WEINMANN équipe ses freins d'un détendeur instantané et adaptable, d'un fonctionnement très simple.

6-7. PIERRE RIELENS a aussi adapté son détendeur sur le MAFAC arrière. Voir les deux positions : démontage de la roue et marche.

8. ACEMCY, monte ce petit témoin lumineux, en série avec la lampe arrière afin de signaler si l'ampoule du feu rouge vient à briller. Il est sous l'oeil du cycliste.

9. CYCLO anglais a réalisé cet appareil pour écarter les arrières de cadre afin de les mettre à la cote du moyeu.

10. WEINMANN présente cette nouvelle manette de frein en métal léger, se fixant, au guidon, par une petite pièce taraudée que l'on introduit dans le cintre percé au préalable, rivé sur celui-ci. Sur le dessus, on voit le cintre (en crevé) et toutes les pièces détachées de la manette.

11. OPDENBOSCH expose ce petit oiseau-fétiche, en tôle peinte de couleurs vives, dont les ailes remuent au vent, avec un petit bruit métallique.

At the Belgian Salon

1-2. CYCLO PERRY: For use with the brake hub, the derailleur is equipped with this double roller tensioner fixed in the middle of the chainstay, which pivots, is retracted by a spring and coils the upper chain section, which is released when the brake is applied. In 1, working position;

in 2, freewheel position. When pedalling, the chain is obviously tensioned.

3-4. PIERRE RIELENS has created this MAFAC brake detensioner installed on a machine exhibited at the Mechanics Stand. The brackets are welded on a Titan stem, modified by a clamp application. At the top, the brake is released; at the bottom, it is in the working position.

5. WEINMANN equips its brakes with an instant and adjustable detensioner that is very easy to operate.

6-7. PIERRE RIELENS has also adapted its detensioner to the rear MAFAC. See the two positions: disassembly of the wheel and working.

8. ACEMCY, mounts this small indicator light, in series with the rear lamp to indicate if the red light bulb shines. He's under the cyclist's watchful eye.

9. English CYCLO made this device to spread the frame backs so that they could be placed at the sides of the hub.

10. WEINMANN presents this new light metal brake lever, which is fixed to the handlebar by a small threaded part that is inserted into the previously drilled handlebars and clamped to the handlebars. On top, we see the handlebar (with a hole) and all the spare parts of the lever.

11. OPDENBOSCH exhibits this little mascot bird, made of sheet metal painted in bright colours, whose wings move in the wind, with a slight metallic noise.

[19520209 Le Cycle Vol 07 No 06 p011 19520401 Le Cycliste 04 1952 p105](#)

Vu à Bruxelles

1. RATLY : Porte-pompe fixé sur les entretoises d'un cadre de dame.

2. PIERRE RIELENS : Assemblage Tube horizontal-Haubans sur un cadre de course sans réglage de tige de selle.

3-4. UNUS : Sonnette à mouvement à réserve se remontant à fond, en deux coups de levier et fonctionnant tant que le doigt appuie sur ce levier. Vues du mouvement et du timbre complet.

5. PEUGEOT : Porte-Bagages soudé sur le cadre.

6. STURMEY-ARCHER : Présentation du moyeu trois vitesses et frein à retro, sur son pied de démonstration.

- 7-8. VAN LANGENDONCK : Eclairage de secours blanc et rouge, fonctionnant sur pile ou dynamo, à fixer sur le dessus de la tête par une petite courroie. Peut être pas très élégant, mais certainement efficace. Housse en peau, pour chambre à air avec protection interne de la fermeture et comportant une gaine caoutchouc protectrice pour la valve.
9. SPLENDOR : Robuste porte-bagages avant pour cycle utilitaire.
10. TITAN : Nouveau guidon cyclotouriste «Trois positions» type Sercu - Tour du Maroc.
11. IDEALE : Son nouveau modèle 76. cuir court à bec coupé, monture à deux ressorts et articulation avant.
12. T.A. : «Guidgaine» type belge, sans emplacement pour la plaque d'identité (inutile dans le pays).
13. UNIC : Potence à double serrage.

Seen in Brussels

1. RATLY: Pump holder attached to the bridges of a lady's frame.
2. PIERRE RIELENS : Assembly of top tube and seatstays on a race frame without seat post adjustment.
- 3-4. UNUS: A bell with a reserve movement that can be fully raised, with two strokes of the lever and working as long as the finger presses the lever. Views of the movement and the complete bell.
5. PEUGEOT: Luggage rack welded to the frame.
6. STURMEY-ARCHER: Presentation of the three-speed hub and back pedalling brake on its show stand.
- 7-8. VAN LANGENDONCK: White and red emergency lights, battery operated or dynamo, to be fixed on the top of the head by a small strap. Maybe not very elegant, but certainly effective. Leather bag, for inner tube with internal protection of the zipper and with a protective rubber sheath for the valve.
9. SPLENDOR: Robust front luggage rack for utility cycle.
10. TITAN: New bicycle touring handlebars "Three positions" type Sercu - Tour of Morocco.
11. IDEAL: Its new model 76. Short leather with cut nose, two spring mount and front articulation.
12. T.A. : Belgian type "Guidgaine", without space for the identification plate (not required in the country).

13. UNIC: Double clamping stem.

[19520301 Le Cycliste 03 1952 p000](#)

Spirax advertisement

[19520322 Le Cycle Vol 07 No 09 p024](#)

Guidgaine et pédales T. A.

Se spécialisant dans le très bel accessoires pour coureurs et cyclotouristes, T.A. a terminé la mise au point de deux articles contribuant à la netteté d'aspect de la bicyclette et à son rendement.

Le GUIDGAINE est une petite pièce en forme de T. La branche verticale est terminée par un trou de fixation, sous la tête de l'expandeur ou l'écrou de serrage du cintre, à volonté. La branche supérieure porte aux deux bouts un perçage recevant une bague de caoutchouc. Comme la bague est fendue et le perçage ouvert latéralement, il n'est pas nécessaire de démonter les gaines pour les fixer dans ce double guide, sans les brider ni gêner leur cintre naturel, le GUIDGAINE assure une tenue correcte en un centrage parfait, tout en évitant ce ballant si préjudiciable à la durée des transmissions souples.

Rappelons qu'il existe deux types de GUIDGAINE : un très étroit, pour la compétition, l'autre plus large, pouvant servir de plaque d'identité, créé spécialement pour les belles machines de cyclotourisme.

Les PEDALES TA coûtent beaucoup plus cher que n'importe quelles autres pédales. Voyons pourquoi: Extérieurement, nous examinons une belle pièce très mécanique, en métal léger, cage d'une pièce fixée sur le corps par 4 vis à cheminées. Aucun ajour délicat; seulement 2 trous pour fixer le cale-pied; le bec extrême légèrement relevé, donne une bonne assise au bombé de la semelle et empêche le pied de chasser vers l'extérieur.

Un bouchon vissé porte au centre un graisseur donnant une possibilité tant réclamée de rapide et facile lubrification; et ce graisseur est bien accessible, tout en étant parfaitement protégé par le bec de la cage.

Mais, démontons cette pédale!

L'axe, en acier de cémentation est robuste et court. Deux parties sont rectifiées après traitement; du côté manivelle, cette surface recevra le principal roulement du type à aiguilles, long de 12 m/m.

A l'autre bout, un roulement à billes épaulé contre la butée que forme la différence de diamètre de l'axe. Ces roulements sont emmanchés à force dans le corps de la pédale, en métal léger coulé sous pression.

Côté manivelle, l'étanchéité est assurée par un joint de feutre s'encastant dans un embèvement du roulement à aiguilles, et serré par un couvercle noyé, vissé à fleur du corps.

L'axe est fixé par un écrou serrant une rondelle contre la cage centrale du roulement à billes. Le bouchon final, portant le graisseur, se bloque avec une clé à ergot s'accrochant dans un petit crantage.

La seule partie de la pédale qui peut s'user est celle en contact avec la semelle: cette cage est amovible, et facilement remplaçable. Elle est composée d'une bande de dural découpée, percée et formée. Nous noterons que sa fixation s'effectue par 4 vis à cheminées du même type que celles utilisées sur les plateaux, et que les têtes de cheminées sont noyées dans l'épaisseur de la cage.

La courroie de cale-pied n'a pas à être passée dans une boutonnière; elle se coince derrière la tête de vis de fixation de la cage, ne bouge plus, et ne s'use pas, car elle travaille contre une surface large de 8 m/m.

Nous croyons vous avoir donné ici toutes les raisons qui justifient le prix des pédales T.A.

Axe en acier à haute résistance, roulements de précision travaillant dans un carter véritablement étanche, graissage facile sous pression, poids réduit et corps inoxydable (métal léger), cage monobloc donnant une bonne surface d'appui et immédiatement interchangeable après usure. De quoi satisfaire les plus exigeants!

GUIDGAINE and T.A. pedals

Specializing in beautiful accessories for racers and cyclotourists, T.A. has completed the development of two items that contribute to the neatness of the bicycle's appearance and its performance.

The GUIDGAINE is a small T-shaped piece. The vertical arm ends with a fixing hole, under the head of the expander or the handlebar clamp nut,

at will. The upper leg has a hole at both ends to receive a rubber ring. As the ring is split and the hole is open on the side, it is not necessary to dismantle the cables to fix them in this double guide, without clamping them or interfering with their own handlebars. The GUIDGAINE ensures a perfect centering, while avoiding this swaying which is so detrimental to the duration of the flexible transmissions.

Remember that there are two types of GUIDGAINE: one very narrow, for competition, the other wider, which can be used as a nameplate, created especially for beautiful cyclotouring machines.

TA pedals are much more expensive than any other pedals. Let's see why: Externally, we are looking at a beautiful very mechanical part, made of light metal, a single-piece cage fixed to the body by 4 sleeve nut screws. No sensitive openings; only 2 holes to fix the toe clip; the outermost tip slightly raised, gives a good seat to the curved sole and prevents the foot from drifting outwards.

A screwed plug carries in the middle a grease nipple giving a much desired possibility of fast and easy lubrication; and this grease nipple is well accessible, while being perfectly protected by the nose of the cage. But let's take this pedal apart!

The axle, made of case-hardened steel, is robust and short. Two parts are rectified after treatment; on the crank side, this surface will accommodate the main needle type bearing, 12 mm long.

At the other end, a ball bearing pressed against the stop that forms the difference in diameter of the axle. These bearings are pressed by force into the pedal body, made of light die-cast metal.

On the crank side, the sealing is ensured by a felt seal embedded in a recess in the needle bearing, and tightened by a recessed cover, screwed flush with the body.

The axle is fixed by a nut tightening a washer against the inner ring of the ball bearing.

The end cap, carrying the lubricator, is tightened with a pin wrench that is hooked into a small notch. The only part of the pedal that can wear out is the one in contact with the sole: this cage is removable, and easily replaceable. It is made of a strip of dural cut, pierced and shaped. We will note that it is fixed by 4 sleeve nut screws of the same type as those used

on the chainrings, and that the sleeve nuts are embedded in the cage's wall.

The toe strap does not have to be passed through a buttonhole; it gets locked behind the heads of the cage fixing screws, no longer moves, and does not wear out, as it is working against a surface area of 8 m/m width. We believe we have given you here all the reasons that justify the price of T.A. pedals.

High-strength steel axle, precision bearings working in a truly sealed housing, easy pressure lubrication, low weight and stainless body (light metal), single-piece cage providing a good bearing surface and immediately interchangeable after wear.

Enough to satisfy the most demanding customers!

[19520322 Le Cycle Vol 07 No 09 p026](#)

T.A. advertisement

[19520405 Le Cycle Vol 07 No 10 p021](#)

Le dérailleur Huret type Louison Bobet

Le dérailleur HURET, type Louison BOBET, montrant les pièces constituant le système de tension commandée. On remarque la gaine monobloc à double conduit, laissant un passage séparé pour chaque câble.

The Huret derailleur type Louison Bobet

The HURET derailleur, type Louison BOBET, showing the parts making up the controlled tension system. Note the monobloc cable housing with double channel, leaving a separate passage for each cable.

Un porte-sac à fixation rapide

Les Etabts MILLET, d'Annecy, ont créé ce type d'attache rapide pour le sac de guidon qui présente également l'avantage de dégager entièrement le cintre.

Une patte d'équerre, en tôle-de duralumin, est fixée à la potence par le boulon de serrage. Cette patte porte 2 trous rectangulaires dans lesquels viennent s'encaster la double attache métallique, solidaire du sac par un fil de caoutchouc, verrouillent cette fixation.

On ne peut guère rêver plus simple et plus rapide !

Notons également la belle fabrication du sac, renforcé par de larges parties en cuir et comportant un voyant transparent pour la carte sur le rabat supérieur s'ouvrant du côté pilote la large poche avant; les 2 petites poches arrière pour la chambre de rechange et outillage; les doubles rabats prolongeant les côtés et assurant une entière protection du contenu du sac.

On voit ci-contre le sac détaché de sa patte supérieure et, dans le cercle, le détail d'une des 2 fixations en ordre de marche.

La partie inférieure du sac doit porter sur une plateforme classique, sur laquelle il est arrêté par une petite courroie.

A quick release bag holder

The Etabts MILLET, from Annecy, have created this type of quick release for the handlebar bag which also has the advantage of completely clearing the handlebar.

A duralumin sheet metal bracket is attached to the stem by the clamp bolt. This bracket has 2 rectangular holes in which the double metal clamp, attached to the bag by a rubber cord, locks this bracket.

One can hardly dream of anything simpler and faster!

Note also the beautiful fabrication of the bag, reinforced by large leather parts and including a transparent map light on the top flap opening on the pilot side the large front pocket; the 2 small rear pockets for spare room and tools; the double flaps extending the sides and ensuring full protection of the contents of the bag.

On the picture you can see the bag detached from its upper flap and, in the circle, the detail of one of the 2 fasteners in working order.

The lower part of the bag must be carried on a classic platform, on which it is secured by a small strap.

Deux nouveautés chez Huret

UN « HURET » POUR PATTES ARRIÈRES DROITES

Désirant satisfaire tous les marchés, les Etablissements Huret viennent de créer ce modèle de dérailleur arrière convenant parfaitement pour le moyeu à frein rétro. L'ouverture du bras est inversée afin de s'adapter aux cadres à pattes droites, encore utilisés sur de nombreuses machines « exportation » ou de construction étrangère (en haut à gauche).

MODIFICATION DU DERAILLEUR AVANT « HURET »

Le nouveau dérailleur de pédalier HURET comporte plusieurs améliorations (en haut à droite).

La fourchette est fermée. et empêche absolument la chaîne de sauter, avec l'emploi d'un très petit plateau de montagne. Le collier, surbaissé, n'intervient plus que pour le réglage en hauteur. Il fixe sur le cadre une pièce en bronze d'aluminium, dans laquelle coulisse l'axe principal, celui-ci étant bloqué par la vis six pans bien visible sur ce dessin. C'est ainsi qu'est réalisé très simplement le réglage latéral, lequel peut être fait avec la plus grande facilité et la plus rigoureuse précision.

Ce dérailleur, comme avant, se fait à câble ou à commande rigide.

SELLE DE COURSE ALLEMANDE

Très objectivement, en cette période de frontière semi-fermée, nous présentons ici une très belle réalisation allemande.

Cette LOHMANN est relativement large : 17 cms, pour 27 de long, et doit convenir aussi bien aux coureurs sur route qu'aux stayers. Pas de trous ni de fente centrale.

Nous avons à l'essai une LOHMANN route, type N.B. 75. L'aspect est très luxueux; la monture. chromée est fortement inspirée des plus beaux modèles anglais; liaison entre croissant et fils par 2 cheminées cylindriques décollées, bec renforcé à double épaisseur. chariot s rempli » à petits crans, axe carré et écrous épaulés, rivetage en cuivre.

Le cuir épais (5 m/m.) est pourtant souple pour une selle neuve; la partie centrale est doublée d'une basane collée, preuve de la rapidité d'adaptation des fabricants allemands dans certains domaines qui semblaient jusqu'ici un quasi monopole.

Two new products at Huret

A "HURET" FOR REAR STRAIGHT DROPOUTS

Wishing to satisfy all markets, Etablissements Huret has just created this model of rear derailleur perfectly suited for the hub with backpaddling brake. The opening of the arm is reversed to adapt to the straight-leg frames, still used on many "export" or foreign built machines (top left).

MODIFICATION OF THE FRONT DERAILLEUR " HURET ".

The new HURET front derailleur has several improvements (top right). The cage is closed. and absolutely prevents the chain from jumping, with the use of a very small mountain chainring. The lowered clamp is now only used for height adjustment. It fixes on the frame a piece of aluminium bronze, in which the main axis slides, the latter being locked by the hexagonal screw clearly visible in this drawing. This is how the lateral adjustment is carried out very simply, and can be done with the greatest ease and precision.

This derailleur, as before, can be cable or rigidly controlled.

GERMAN RACING SADDLE

Very objectively, in this period of semi-closed borders, we present here a very beautiful German achievement.

This LOHMANN is relatively wide: 17 cms, for 27 long, and should be suitable for road racers as well as for stayers. No holes or central slot. We have a road LOHMANN on trial, type N.B. 75. The appearance is very luxurious; the chrome-plated frame is strongly inspired by the most beautiful English models; connection between crescent and wires by 2 cylindrical chimneys, double-thickness reinforced nose. "Filled" carrier with small notches, square axle and shouldered nuts, copper riveting. The thick leather (5 mm) is nevertheless supple for a new saddle; the central part is lined with a glued basane, proof of the speed of adaptation of German manufacturers in certain fields which until now seemed a virtual monopoly.

Le guide-roue Simplex

Cette petite pièce, très légère. exécutée en alliage d'aluminium, se fixe sous chaque porte-patin de frein.

Le cycliste évite ainsi, lors du remontage de sa roue, que le pneu ne vienne buter contre le frein, augmentant d'autant la durée de la réparation.

Grâce à la double rampe, le boyau est parfaitement guidé entre les patins, et la roue s'engage plus facilement dans les pattes.

Pour un coureur, une fausse manoeuvre peut faire perdre quelques secondes..., et la course !

Le guide-roue SIMPLEX rendra encore plus aisé le remontage après la crevaisson.

Un garde-boue bien monté ne doit pas casser

Nous revenons sur ce sujet, hélas toujours d'actualité, car nous avons pu assister, en ce début d'entraînement cyclosporitif, à plusieurs avaries de garde-boue arrière.

Celui-ci, en l'absence de porte-bagages sur les machines des cyclosporitifs, n'est tenu que par trois points. Si la partie arrière, souvent alourdie du feu rouge et du catadioptre, descend assez bas, les points d'attache, à la tringle et à l'entretoise supérieure, sont soumis à des efforts tels que le métal léger, simplement percé, finit pas céder.

C'est alors le serre-tringle qui fait emporte-pièce. ou le garde-boue qui se découpe le long de l'entretoise, le perçage formant amorce de rupture.

Comment remédier à cela ?

Un excellent moyen consiste à renforcer les perçages des garde-boue, en posant un oeillet serti dont les bords triplent l'épaisseur du garde-boue. Evidemment, la pose par pince normale ou machine de cordonnier ou de sellier n'en est pas possible, et le résultat avec outils à main est généralement déplorable.

Nous avons déjà signalé la création par le spécialiste de l'outillage pour velocistes, VAR, d'une pince, nommée « CYCLOPE », et dont les becs en col de cygne permettent d'atteindre tous les points des divers gabarits de garde-boue.

La « CYCLOPE » V.A.R. pose facilement des oeillets de 5 à 3 m/m., grâce à ses poinçons interchangeables.

Pourquoi du 3 m/m. ?

Simplement pour remédier à un autre ennui, celui des fils électriques coupés par les trous à bords vifs, ou simplement mis à la masse.

Ah ! ces courts-circuits en pleine nuit... Si le perçage du garde-boue, par où doit passer le fil conducteur, est bordé par un oeillet, l'isolant reposera sur une arête arrondie, laquelle ne saurait le détériorer; et cela est également valable avec des garde-boue en tôle !

Donc, pour bien monter garde-boue et éclairages, une pince « CYCLOPE » V.A.R. !

DE HAUT EN BAS :

Le serre-tringle a fait emporte-pièce et est passé à travers le garde-boue. Le perçage du boulon d'entretoise, formant amorce de rupture, le garde-boue s'est découpé complètement.

EN BAS : Ce garde-boue est équipé d'oeilleteons pour le passage des vis d'attache et du fil électrique.

A DROITE : Coupe montrant l'oeillet triplant l'épaisseur primitive de la tôle.

The Simplex wheel guide

This small, very light piece, made of aluminium alloy, is fixed under each brake pad holder.

The cyclist thus prevents the tyre from hitting the brake when the wheel is remounted, thus improving the repair time.

Thanks to the double ramp, the casing is perfectly guided between the brake pads and the wheel engages more easily in the brake pads.

For a racer, a wrong manoeuvre can make him lose a few seconds... and the race!

The SIMPLEX wheel guide will make it even easier to reassemble the wheel after a puncture.

A properly fitted mudguard does not have to break.

We come back to this subject, unfortunately still topical, as we have seen several rear fender failures at the beginning of our cycloportive training.

This one, in the absence of luggage racks on the cycloportive machines, is only held by three points. If the rear part, often weighed down by the red light and the reflector, descends quite low, the attachment points, at the stay and the seatstay bridge, are subjected to such stresses that the light metal, simply pierced, ends up cracking.

The fender eyebolt is then punched out or the mudguard is split along the seatstay bridge, with the hole forming a starting point for breakage. How can this be prevented?

An excellent way is to reinforce the holes in the fenders by fitting a crimped eyelet whose edges triple the thickness of the fender.

Of course, this cannot be done using normal pliers or a shoemaker's or saddler's machine, and the result with hand tools is generally deplorable.

We have already mentioned the creation by the specialist in tools for cyclists, VAR, of pliers, called "CYCLOPE", whose gooseneck nozzles allow you to reach all the points of the various fender shapes.

The V.A.R. "CYCLOPE" V.A.R. easily applies eyelets of 5 to 3 m/m., thanks to its interchangeable punches.

Why 3 m/m.?

Simply to overcome another annoyance, that of electric wires cut by the sharp-edged holes, or simply grounded.

Ah! those short circuits in the middle of the night... If the hole in the mudguard, through which the wire is to pass, is bordered by an eyelet, the insulation will rest on a rounded edge, which cannot damage it; and this also applies to sheet metal mudguards!

Therefore, to properly install mudguards and lights, a V.A.R. "CYCLOPE" pliers are required!

FROM TOP TO BOTTOM :

The fender eyebolt was punched out and passed through the fender. The drill hole of the seatstay bridge bolt, forming a breakaway point, cut the mudguard completely.

BELOW: This mudguard is equipped with eyelets for the passage of the attachment bolts and the electric wire.

RIGHT: Section showing the eyelet tripling the original thickness of the sheet metal.

[19520501 Le Cycliste 05 1952 p000](#)

Gnutti advertisement

[19520503 Le Cycle Vol 07 No 12 p005](#)

Les dérailleurs au pied du "Mur"

Dérailleurs at the bottom of the "Wall"

[19520517 Le Cycle Vol 07 No 13 p006 19520701 Le Cycliste 07 1952 p177](#)

Nouveautés à Chanteloup

1. **RAPID** : patte pour cyclomoteur avec tendeur et encastrément des blocages.
- 2-3. **NIVEX** : montage sur patte retournée, nouvelle patte ajourée.
4. **SIMPLEX** : dérailleur avant, type «Cyclotouriste» à mouvement par rampe hélicoïdale et commande à câble.
- 5-6. **BAILLEUL** : porte-bagages avant, présenté au Stand T.A. En haut, partie fixe formant porte-sac de guidon. En bas volets amovibles instantanément, permettant la pose de grandes sacoches de porte-sac fixe est figuré en traits fins).
- 7-8. **SIMPLEX** : détail du nouveau guidon commandant les freins. On remarque (dessin n° 7) la butée des gaines, la conjugaison des câbles, la butée empêchant le basculage du guidon vers l'avant. Sur le dessin n° 8, on voit le point d'articulation juste à l'arrière du cintre, ce qui assure une bonne tenue au guidon sur mauvaises routes ou pendant l'effort, rendant impossible l'emploi fortuit des freins.

What's new at Chanteloup

1. RAPID: cyclomoteur dropout with tensioner and recessed quick releases.
- 2-3. NIVEX: mounting on inverted dropout, new dropout with cutout.
4. SIMPLEX: front derailleur, "Cyclotourist" type with helical ramp movement and cable operated.
- 5-6. BAILLEUL: front luggage rack, presented at T.A. stand. At the top, fixed part forming handlebar bag holder. In bottom instantly removable parts, allowing the installation of large bags (the fixed bag holder is made in thin stripes).
- 7-8. SIMPLEX: detail of the new handlebar commanding the brakes. We notice (drawing n° 7) the stop of the cables, the connection of the cables, the stop preventing the handlebar from tilting forward. In drawing 8, we see the articulation point just behind the handlebars, which ensures a good grip on the handlebars on bad roads or during effort, making it impossible to use the brakes accidentally.

[19520517 Le Cycle Vol 07 No 13 p013 19520701 Le Cycliste 07 1952 p178](#)

Technique à la "Poly"

1. Ce dérailleur, simple et élégant a été créé par M. Pradelle, président du C.M. Auvergne, qui l'utilise sur sa propre bicyclette.
- 2-3. Voici deux vues, droite et gauche, du dérailleur avant SPIRAX. On remarque que le collier est placé très bas et que le câble de commande passe sous la boîte à billes. Notons le «Flector» souple, reliant les plateaux à la manivelle.
4. Ce petit guide-chaîne RAPID, monté sur la base droite, près de la patte arrière, évite que la chaîne ne traîne dans la poussière lors du démontage de la roue, même si on couche le vélo à plat.
5. NIVEX présentait son nouveau dérailleur de pédalier. La commande à double câble agit sur un balancier solidaire du doigt, agissant sur le coulisseau de la fourchette.
- 6-7-8. Trois détails de fabrication du cadre soudo-brasé à raccords visibles exposé au stand NIVEX. On voit le serrage de selle à deux vis, l'allu-

re d'un raccord dont le congé est constitué par la brasure et enfin, en coupe, les deux cordons de brasure, intérieur et extérieur, constituant la principale caractéristique de ce mode de fabrication.

Technique at " Poly "

1. This simple and elegant derailleur was created by Mr. Pradelle, president of the C.M. Auvergne, who uses it on his own bicycle.
- 2-3. Here are two views, right and left, of the SPIRAX front derailleur. It can be seen that the clamp is placed very low and that the control cable passes under the bottom bracket. Note the flexible "Flector", connecting the chainrings to the crank.
4. This small RAPID chain holder, mounted on the right chainstay near the rear dropout, prevents the chain from dragging in dust when the wheel is removed, even if the bicycle is lying flat.
5. NIVEX presented its new front derailleur. The double cable control acts on a pendulum attached to the pin, acting on the fork slide.
- 6-7-8. Three manufacturing details of the brazed-welded frame with visible lugs exhibited at the NIVEX stand. We see the clamping of the saddle with two screws, the appearance of a lug whose fillet is made up of the braze and finally, in cross-section, the two braze lines, inside and outside, constituting the main characteristic of this manufacturing method.

[19520517 Le Cycle Vol 07 No 13 p018 19520801 Le Cycliste 0809 1952 p198](#)

Vu à la Poly

Voici deux conceptions différentes du tandem motorisé. Pitard (1) a adopté le Cucciolo à l'avant du pédalier, avec relais de la chaîne moteur au milieu du gros tube reliant les deux pédaliers, cette transmission roue arrière-moteur avant en pignon fixe ; la triangulation supporte un réservoir et une nourrice de réserve.

Par contre, Singer (2) sur un tandem classique, sans aucune modification du cadre, a posé le Mosquito avec son réservoir de série formant porte-bagages ; élégante solution pour motoriser un tandem existant.

Le porte-sacoche avant très surbaissé est en vogue. Chez Rémy (3) le support est circulaire, et tient sur l'arceau du porte-sac de guidon et sur

la tringle de garde-boue. Hergé (4) a un ensemble formant porte-bagages et porte-sac, et les cadres de fixation pour les sacoches surbaissées sont amovibles, par 4 petites vis.

Seen at the Poly

Here are two different designs of the motorized tandem. Pitard (1) has adopted the Cucciolo in the front of the crankset, with the motor chain relay in the middle of the large tube connecting the two cranksets, this transmission rear wheel front engine in fixed pinion; the triangulation supports a tank and a reserve tank.

On the other hand, Singer (2) on a classic tandem, without any modification of the frame, installed the Mosquito with its standard tank forming a luggage rack; elegant solution to motorize an existing tandem.

The very low front bag holder is in vogue. At Rémy (3) the holder is circular, and fits on the handlebar bag holder arm and on the fender stay. Hergé (4) has a luggage rack and bag holder unit, and the fixing frames for the lowered bags are removable, by 4 small screws.

[19520517 Le Cycle Vol 07 No 13 p022 19520801 Le Cycliste 0809 1952 p209](#)

Au Salon de Poly

1. DERNY : nouveau réservoir avec phare encastré, sur le tandem à moteur type «Sport».

2. HERSE : butée de gaine du frein avant brasée sur l'arceau du porte-sac, ce qui dégage la potence.

3. GOELAND : potence maison à double serrage avant sur la machine de compétition.

4. SPIRAX : manette double créée pour la commande du nouveau dérailleur de pédalier.

5 à 8. DAUDON : quelques détails intéressants du cyclomoteur type «Paris-Nice». Fourche SOUPLESS à biellettes, d'allure très «télescopique». Pattes arrières retournées. Frein tambour commandé par pédale au talon gauche. Montage des cantilevers MAFAC «cyclomoteur» à cinq pastilles sur boutonnière permettant le réglage précis en face de la jante.

At the Poly Salon

1. DERNY : new tank with built-in headlight, on the "Sport" type motor tandem.
2. HERSE: Front brake cable stop brazed to the bag holder bracket, which clears the stem.
3. GOELAND: "À la maison" double front clamping stem on the competition machine.
4. SPIRAX: double lever designed to operate the new front derailleur.
- 5 à 8. DAUDON: some interesting details of the "Paris-Nice" cyclomoteur. SOUPLESS fork with blades, very "telescopic" in appearance. Rear drop-outs reversed. Drum brake controlled by pedal operated at the left heel. Mounting of MAFAC "cyclomoteur" cantilevers with five pads on a buttonhole allowing precise adjustment facing the rim.

[19520517 Le Cycle Vol 07 No 13 p030](#)

Les dernières créations Jos

En haut nous voyons le feu rouge type « UNIVERSEL » qui, par sa loupe formant le centre du verre bombé, combine l'éclairement par rayons dirigés et par concentration optique, Ce feu arrière convient parfaitement aux cyclomoteurs

Nous avons déjà, dans notre compte-rendu du Salon de Paris, présenté le e combiné e dont le catadioptré de très petite dimension, avait été remarqué.

Voici les deux catadioptrés agréés, qui n'ont que 35 mm. de diamètre La fixation sur garde-boue est assurée par une vis centrale, 2 petites griffes en acier empêchent l'appareil de tourner. D'ailleurs le fond arrondi, épousant le garde-boue, évite déjà un déplacement fortuit, tout en contribuant à l'élégance du montage. L'autre modèle, avec équerre et patte à collier, peut se fixer sur le hauban.

Nous remarquons, au centre des ces différents dessins, la lentille sortie de sa monture en, matière souple et protégée par un verre bombé. Ce verre est enrobé dans une couronne en chlorure de polyvinyle souple qui enrobe également la lentille en polystyrène, solidaire de son réflecteur métallique.

Le sertissage assure un assemblage rigoureusement étanche à l'abri de toutes les infiltrations d'eau ou de poussières.

De plus, le verre bombé, de par sa forme, présente une résistance mécanique plus élevée qu'un verre plat car il ne peut travailler à la flexion. Son montage par enrobage dans la couronne en chlorure de polyvinyle souple lui assure une certaine souplesse, qui lui permet d'absorber les chocs.

Un des plus importants avantages de cette lentille réside dans le réflecteur métallique. En effet, il est rendu inoxydable et inaltérable par un brillantage électrochimique et par une oxydation anodique. Il ne saurait se détacher du milieu réfringent auquel il sert de support puisque la matière plastique transparente rouge est injectée sur lui. Enfin il est absolument insensible aux variations hygrométriques et thermiques.

The latest Jos creations

At the top we see the "UNIVERSAL" type red light which, with its magnifier forming the centre of the curved glass, combines illumination by directed rays and by optical concentration. This tail light is ideal for cyclo-moteurs.

We have already, in our review of the Paris Motor Show, presented the "combined", whose very small reflector had been noted.

Here are the two approved retro-reflectors, which are only 35 mm. in diameter

The attachment to the mudguard is ensured by a central screw, 2 small steel claws prevent the unit from turning. Moreover, the rounded bottom, which follows the shape of the fender, already avoids accidental displacement, while contributing to the elegance of the installation. The other model, with bracket and collar bracket, can be fixed on the seat stay.

We notice, in the centre of these different designs, the lens coming out of its frame, made of a flexible material and protected by a curved glass. This lens is encased in a flexible polyvinyl chloride crown which also encases the polystyrene lens, integral with its metal reflector.

The crimping ensures a rigorously watertight assembly protected from any water or dust infiltration.

In addition, curved glass, because of its shape, has a higher mechanical resistance than flat glass because it cannot work in flexion. Its mounting by embedding in the flexible polyvinyl chloride crown gives it a certain flexibility, which allows it to absorb shocks.

One of the most important advantages of this lens is the metal reflector. Indeed, it is made rustproof and unalterable by electrochemical polishing and anodic oxidation. It cannot become detached from the refractive medium on which it is mounted, since the transparent red plastic is injected onto it. Finally, it is absolutely insensitive to hygrometric and thermal variations.

[19520517 Le Cycle Vol 07 No 13 p031](#)

Agrément... et Sécurité

Le « Passvitesses » des dérailleurs CAMPAGNOLO, avant et arrière, est d'un usage bien plus agréable avec cette gaine en caoutchouc que la firme italienne vient de créer.

Approvals... and Security

The "Passvitesses" of the CAMPAGNOLO derailleurs, front and rear, is much more pleasant to use with this rubber sheath that the Italian firm has just created.

[19520517 Le Cycle Vol 07 No 13 p033](#)

Un nouveau porte-bagages

Porte-bagages avant à élément amovible surbaissé, permettant une position très basse des sacoches, créé par M. C. Mathieu, artisan parisien du cycle.

Le blocage rapide Soled

Le blocage rapide SOLED est d'une grande simplicité. Sa clé excentrée assure un blocage énergique. Il se monte sur tous les axes, sans trans-

formation ni ajustage, ne nécessitant pas l'adaptation d'un axe creux. Enfin, son prix est des plus bas.

A new luggage rack

Front luggage rack with a removable lowrider, allowing a very low position of the bags, created by M. C. Mathieu, Parisian bicycle artisan.

The Soled quick release lock

The SOLED quick-release lock is very simple. Its eccentric key ensures a strong locking. It can be mounted on all axes, without conversion or adjustment, without the need to adapt a hollow shaft. Finally, its price is one of the lowest.

[19520601 Le Cycliste 06 1952 p000](#)

Mosquito advertisement

[19520607 Le Cycle Vol 07 No 14 p011](#)

NOUVEAUTÉS A LA FOIRE DE PARIS

1. — HERGE : remorque monoroue équipée de ses 2 grosses sacoches spéciales.
2. — STOOPS : suspension NEIMAN sur remorque monoroue.
3. — GELEM : carter profilé, enfermant le moteur VAP, adapté sur tandem classique.
4. — BABY-SCOOTER, jouet électrique, exposé au stand FRANCO RAGNI.
5. — ADOSSEUR de FORCE, modèle PEARL, avec sacoche dans le dossier.
6. — DERBY-SPORT : cadre berceau monotube en soudo-brasé, pour moteur V.L.T.
7. — OLITUB : s suspension par fourche oscillante et ressort central sur remorque profilée.
8. — RICHARDOT : double phare J.O.S. à lentille optique, sur vélo mixte sport.

NEW PRODUCTS AT THE SALON DE PARIS

1. - HERGE : single wheel trailer equipped with its 2 big special bags.
2. - STOOPS : NEIMAN suspension on single-wheel trailer.
3. - GELEM : profiled crankcase, enclosing the VAP engine, adapted on conventional tandem.
4. - BABY-SCOOTER, electric toy, exhibited at the FRANCO RAGNI stand.
5. - POWER BACK, PEARL model, with bag in the backrest.
6. - DERBY-SPORT : single-tube cradle frame in brazed welded steel, for V.L.T. engine.
7. - OLITUB: s suspension by oscillating fork and central spring on profiled trailer.
8. - RICHARDOT : double J.O.S. headlight with optical lens, on mixte sport bicycle.

[19520607 Le Cycle Vol 07 No 14 p012](#)

P. Lardon advertisement

[19520621 Le Cycle Vol 07 No 15 p007 19530101 Le Cycliste 01 1953 p019](#)

Vu au Concours Lepine

- 1-2. - Le RECTILIGNE S.B. monté et son tambour-accoupleur avec la couronne dentée présentés séparément. Naturellement il existe un accoupleur à trois attaches comme sur ce dessin, et un modèle à cinq vis.
3. - Le démonte-pneu RAPIDE a un réglage qui permet de le mettre exactement a la largeur de la jante utilisée.
4. - Remorque FLATTE pour scooters on remarque les enjoliveurs en alu, le marche-pied; le pare-choc et le système-d'attache.
5. - Pare-brise et porte-bagages rigides, avant et arrière, de BEDUNEAU.
6. - La fourche suspendue GUILLAUME est d'une parfaite présentation.
7. - Le dispositif de protection THUOT pour VELOSOLEX se place au bas du garde-boue.
8. - Dernière version du triple contact de W. LEBEDEFF.

Seen at the Lepine Competition

- 1-2. - The mounted RECTILIGNE S.B. and its drum-coupler with chain-ring presented separately. Of course there is a three-tap coupler as shown in this drawing, and a five-screw model.
3. - The RAPIDE tyre changer has a setting that allows it to be adjusted exactly to the width of the rim used.
4. - FLATTE scooter trailer features aluminium coverings, footboard, bumper and attachment system.
5. - BEDUNEAU windscreen and rigid luggage racks, front and rear.
6. - The GUILLAUME suspension fork is a perfect presentation.
7. - The THUOT protection device for VELOSOLEX is placed at the bottom of the fender.
8. - Latest version of W. LEBEDEFF's triple contact.

[19520621 Le Cycle Vol 07 No 15 p022](#)

Please get your own back issue of Vintage bicycle quarterly Volume 2 No. 2. It goes really deep into this matter. Or simply download it here:

Veuillez vous procurer l'ancien numéro du Vintage bicycle quarterly Volume 2 No. 2. Il traite en profondeur de cette question. Ou téléchargez-le simplement ici :

<https://www.yumpu.com/en/document/read/8189376/developing-the-campagnolo-gran-sport-the-bicycle-quarterly>

Les dérailleurs Campagnolo, après quelques améliorations de détail, ont présenté leurs modèles définitifs

APRÈS deux ans de mise au point et d'essais en compétition, CAMPAGNOLO terminé la version définitive de ses dérailleurs du type GRAND SPORT.

Nous sommes allés au service des courses du boulevard de Grenelle et Jacques Souhart nous y a précisé tous les points qui avaient été modifiés ou perfectionnés sur le modèle initial afin d'arriver au dérailleur actuel. Quelques accessoires ont également subi des améliorations, et nous allons les examiner :

— La PATTE « CONSTRUCTEUR » est renforcée au passage de la vis butée; son cran d'arrêt inférieur est modifié pour le nouveau dérailleur mais celui-ci peut pourtant se monter sur les anciennes pattes, grâce à une rondelle intermédiaire spéciale.

— La PATTE ADAPTABLE permet le montage sur tout cadre classique à patte inversée.

— Le PASSVITESSES a une fixation très différente de celle de l'ancien modèle; celui-ci présentait un point faible par l'ouverture latérale nécessaire au passage du câble. Maintenant, deux petits perçages assurent un excellent arrêt par enroulement, évitant un travail exagéré à la gouille soudée. Rappelons la petite gaine en caoutchouc pour les leviers du PASSVITESSES, présentée dans notre numéro 13.

— L'écrou du BLOCAGE RAPIDE est lui aussi amélioré et simplifié. Jadis, sa position réglée sur la broche était immobilisée par vis pointeau.

Maintenant, deux grains en bronze coulissent de chaque côté du cône d'arrêt serrés vers le centre par un anneau en fil d'acier à ressort.

Ces deux grains sont taraudés en même temps que le cône, ce qui assure la parfaite continuité des filets.

Par la pression de l'anneau-ressort, les grains serrent continuellement sur la broche, empêchant le dérèglement fortuit de l'écrou, mais permettant une correction immédiate de ce réglage, pour adaptation de la roue sur un cadre aux pattes plus ou moins épaisses, par exemple.

Et nous arrivons enfin au DERAILLEUR.

Les améliorations sont nombreuses.

Les éléments du parallélogramme déformable sont en acier estampé, au lieu de bronze d'aluminium fondu.

Le bras de commande du mouvement est allongé ce qui donne à la manette une course plus grande, permettant une meilleure précision de manoeuvre. et évitant de passer involontairement deux vitesses au lieu d'une.

Le ressort assurant le déplacement latéral est renforcé; son fil est plus gros. les spires d'un plus grand diamètre, sont du nombre de six au lieu de cinq.

Le ressort du basculeur donnant la tension de chaîne est réglable, six perçages différents pouvant recevoir son ergot d'arrêt.

Les galets sont plus grands, et les billes de 3,17 ont été remplacées par des billes de 3,96. Un des cônes de ces roulements est arrêté contre le flasque guide-chaîne par un crantage ; le réglage du roulement est alors très facile par une clé plate agissant sur l'autre cône resté libre.

La fixation du câble de commande se fait par pincage entre une rondelle à gorge et une surface à deux cannelures évitant la difficulté de passage du câble dans un trou et le risque de ci-saillage du serre-câble classique, et permettant le remontage d'un câble même effiloché.

Le flasque guide-chaîne extérieur est très allongé à sa partie supérieure facilitant ainsi le passage de la chaîne sur les diverses dentures.

La butée limitant le mouvement du basculeur vers l'avant est accessible de l'extérieur.

La vis réglant l'inclinaison du corps est supprimée cette position étant déterminée par la patte support,

Enfin, terminons en précisant que le dérailleur avant, ayant donné pleine satisfaction dès sa parution, n'a pas subi de modifications.

A gauche le nouveau dérailleur « GRAND-SPORT ». On remarque le bras de commande allongé, le pincage du câble, l'augmentation du flasque guide-chaîne, les grands galets ajourés.

A droite sur ce croquis de l'ancien modèle, nous avons indiqué les points modifiés :

A vis de réglage d'inclinaison, supprimée.

B serre-câble remplacé par pince-câble.

C éléments en bronze d'aluminium remplacés par des éléments en acier estampé.

D galets de 30 mm., avec billes de 3,17 remplacés par des galets de 35, et billes de 3.96.

E arrêt du ressort du basculeur, maintenant doté de six positions.

F vis de butée du basculeur facilement démontable.

G flasque extérieur, allongé à sa partie supérieure.

H bras de commande, plus long de 5 mm.

I ressort du mouvement latéral (invisible sur ce croquis) beaucoup plus puissant et souple.

De haut en bas : la patte constructeur renforcée, la patte adaptable l'ancien et le nouveau levier du PASSVITESSES montrant l'enroulement du câble, et l'écrou-cône du blocage, en pièces détachées, montrant les deux grains coulissants et l'anneau ressort.

Campagnolo derailleurs, after some improvements in detail, presented their definitive models

AFTER two years of development and testing in competition, CAMPAGNOLO has completed the final version of its GRAND SPORT type derailleurs.

We went to the racing department of the Boulevard de Grenelle and Jacques Souhart told us all the points that had been modified or perfected on the initial model in order to arrive at the current derailleur.

Some accessories have also been improved, and we are going to examine them:

- The " CONSTRUCTEUR " DROPOUT is reinforced at the passage of the stop screw; its lower stop is modified for the new derailleur but it can be mounted on the old dropouts, thanks to a special intermediate washer.
- The ADAPTABLE DROPOUT allows mounting on any conventional frame with an inverted leg.
- The PASSVITESSES has a very different mounting than the old model; this one had a weak point due to the lateral opening necessary for the cable to pass through. Now, two small holes ensure an excellent locking by winding, avoiding an exaggerated work on the soldered pin. Let's recall the small rubber sheath for the PASSVITESSES levers, presented in our issue 13.
- The QUICK RELEASE nut is also improved and simplified. In the past, its adjusted position on the spindle was fixed by means of a needle screw.

Now, two bronze grits slide on each side of the locking cone, clamped towards the centre by a ring of spring steel wire.

These two grains are tapped at the same time as the cone, which ensures the perfect continuity of the threads.

By the pressure of the spring ring, the grits continuously tighten on the spindle, preventing accidental adjustment of the nut, but allowing im-

mediate correction of this adjustment, for example to adapt the wheel to a frame with more or less thick dropouts.

And finally we come to the DERAILLEUR.

The improvements are numerous.

The elements of the deformable parallelogram are made of stamped steel, instead of cast aluminium bronze.

The movement control arm is elongated, giving the lever a greater stroke, allowing for greater manoeuvring precision and avoiding involuntarily shifting two gears instead of one.

The spring for the lateral movement is reinforced; its wire is larger. The coils, with a larger diameter, are six instead of five.

The spring of the tipping device giving the chain tension is adjustable, six different holes can receive its stop pin.

The rollers are larger, and the 3.17 balls have been replaced by 3.96 balls. One of the cones of these bearings is locked against the chain guide plate by a notch; the adjustment of the bearing is then very easy by a flat wrench acting on the other cone which remained free.

The operating cable is fixed by pinching between a grooved washer and a surface with two grooves, thus avoiding the difficulty of passing the cable through a hole and the risk of the conventional cable clamp becoming loose, and allowing a cable to be reassembled, even if it is frayed.

The outer chain guide plate is very elongated at the top, making it easier for the chain to pass over the various teeth.

The stop limiting the forward movement of the tilting device is accessible from the outside.

The screw adjusting the inclination of the body is removed, this position being determined by the mounting bracket,

Finally, let us conclude by pointing out that the front derailleur, having given full satisfaction as soon as it appeared, has not been modified.

On the left the new "GRAND-SPORT" derailleur. Note the extended control arm, the cable clamping, the increased chain guide plate, the large drilled pulleys.

On the right hand side of this drawing of the old model, we have indicated the modified points:

A tilt adjustment screw, removed.

B cable eyebolt replaced by cable clamp.

C Aluminium bronze elements replaced by stamped steel elements.

D 30 mm. rollers, with 3.17 balls replaced by 35 mm pulleys and 3.96 balls.

E tilter spring stop, now with six positions.

F tilter stop screw easily removable.

G outer flange, extended at the top.

H control arm, 5 mm longer.

I lateral movement spring (invisible on this drawing) much more powerful and flexible.

From top to bottom: the reinforced constructeurs dropout, the adapter for old dropouts and the new PASSVITESSES lever showing the cable winding, and the lock cone nut of the quicke release, in parts, showing the two sliding beads and the spring ring.

[19520705 Le Cycle Vol 07 No 16 p011 19521101 Le Cycliste 11 1952 p292](#)

Nouveautés vu au Tour de France

1. Nouvelle roue-libre REGINA à 5 dentures avec ses couronnes toutes amovibles utilisée par l'équipe italienne.

2. Les dérailleurs de pédalier HURET ont maintenant le réglage latéral indépendant du collier de fixation.

3. Sur la PEUGEOT de Giguet, nous avons remarqué les freins MAFAC, type «Racer».

4. Coppi utilise sur sa BIANCHI des pédales FOIN dont le roulement extérieur est fortement déporté ; notons les cale-pieds français CHRISTOPHE.

5-6. Le coureur italien PEZZI a encore amélioré les porte-pompes à coupelette créés par lui, et éliminant tout risque de perte de cet accessoire

7. Plusieurs coureurs avaient adopté le nouveau modèle de porte-bidon VIT à double fixation.

8. Robic a modifié ses leviers, en perçant et sciant ses cocottes, afin de faciliter le changement des câbles.

9. Sur le dérailleur avant CAMPAGNOLO, le contre-écrou de réglage est remplacé par un petit ressort placé sous la tête de la vis limitant le mouvement latéral. Sur cette machine, celle de Coppi, on remarque encore un accessoire français, l'adaptateur T.A. à deux plateaux.
10. Le dernier dérailleur avant SIMPLEX, à, commande par câble, monté sur la bicyclette de Geminiani.
11. Le Passvitesse CAMPAGNOLO modifié par un système de rondelles d'acier permettant un réglage de la dureté, est ici présenté entièrement démonté.

New products seen at the Tour de France

1. New REGINA 5 geared freewheel with its all removable sprockets used by the Italian team.
2. HURET front derailleurs now have the lateral adjustment independent of the fixing clamp.
3. On the PEUGEOT of Giguët, we noticed the MAFAC "Racer" type brakes.
4. Coppi uses FOIN pedals on its BIANCHI with a highly offset outer bearing; note the French CHRISTOPHE toe clips.
- 5-6. The Italian rider PEZZI has further improved the cup pump holders created by him, and eliminating any risk of loss of this accessory
7. Several riders had adopted the new model of the VIT bottle holder with double fixing.
8. Robic modified his levers, drilling and sawing his brackets, to make it easier to change the cables.
9. On the CAMPAGNOLO front derailleur, the adjustment locknut is replaced by a small spring placed under the head of the screw limiting lateral movement. On this machine, Coppi's, we can also note a French accessory, the T.A. adapter with two chainrings.
10. The latest SIMPLEX front derailleur, with cable control, mounted on Geminiani's bicycle.
11. The CAMPAGNOLO Passvitesse, modified by a system of steel washers allowing an adjustment of the resistance, is presented here completely disassembled.

Tour de France

1. - Cadre en soudo-brasé et attaches plaçant la pompe sous le tube horizontal sur la GROENE-LEUW de Neyt, équipée des dérailleurs HURET.
2. - Leviers de frein UNIVERSAL en métal léger embouti sur la machine de Coppi.
3. - Derrière la direction de la machine de Magni, aux longs raccords chromés, on voit la vis-graisseur.
4. - Coppi avait une potence de grande dimension en métal léger.
5. - Une suggestion pour les décalques : la marque LOCOMOTIEF de la machine de Wagtmans est inscrite verticalement sur les fourreaux de fourche, ainsi que le long du tube de selle.
- 6-7. - Géminiani a adopté sur sa «GEAI» les nouveaux leviers à bords roulés MAFAC, ainsi que les freins «RACER».

Tour de France

1. - Braze-welded frame and pins placing the pump under the top tube on the GROENE-LEUW of Neyt, equipped with HURET derailleurs.
2. - UNIVERSAL brake levers made of stamped light metal on Coppi's machine.
3. - Behind the head of Magni's machine, with its long chrome-plated lugs, you can see the screw greaser.
4. - Coppi had a large light metal stem.
5. - A suggestion for the decals: the LOCOMOTIEF brand of the Wagtmans machine is written vertically on the fork blades, as well as along the seat tube.
- 6-7 - Géminiani has adopted on his " GEAI " the new MAFAC rolled edge levers, as well as the " RACER " brakes.

Le poids c'est l'ennemi

L'ALLÈGEMENT DE NOS MACHINES CONSTITUE L'UNE DES FORMES DE PROGRÈS PARMI LES PLUS EFFICACES

Le Tour de France vient de prouver encore la résistance des accessoires en métal léger

Weight is the enemy

MAKING OUR MACHINES LIGHTER IS ONE OF THE MOST EFFECTIVE FORMS OF PROGRESS

The Tour de France has just proved once again the durability of light metal parts.

[19520719 Le Cycle Vol 07 No 17 p009](#)

Au départ du Tour

1. — Marinelli avait adapté à son dérailleur SIMPLEX un système de tension commandée par câble indépendant.
- 2-3. — Les dérailleurs avant et arrière CYCLO « SPORT » équipant la machine de Van Est, faisaient leur apparition dans le Tour de France.
4. — Magni avait adapté sur la manette du dérailleur arrière cette petite gaine DIN en matière plastique.
- 5 — Robic, contrairement aux autres coureurs a choisi un couple avec 10 dents d'écart Voici son ensemble T.A. avec adapteur et couronnes de 51-41.
- 6 — Bartali reste fidèle aux manivelles à 4 attaches, nécessitant la fabrication spéciale de ce couple T.A.
7. — Sur les machines de rechange fournies par l'organisation, les guide-roues SIMPLEX étaient montés en série.

At the start of the Tour

1. - Marinelli had adapted an independent cable-controlled tensioning system to its SIMPLEX derailleur.
- 2-3. - The CYCLO "SPORT" front and rear derailleurs fitted to Van Est's machine made their appearance in the Tour de France.
4. - Magni had adapted this small DIN plastic sheath on the rear derailleur lever.
- 5 - Robic, contrary to the other riders, chose a couple with 10 teeth difference Here is his T.A. set with adapter and 51-41 chainrings.

- 6 - Bartali remains faithful to the cranks with 4 attachments, requiring the special production of this T.A. set.
7. - On the spare machines supplied by the organisation, SIMPLEX wheel guides were fitted as standard

[19520719 Le Cycle Vol 07 No 17 p009 19521101 Le Cycliste 11 1952 p293 as shown in Le Cycliste](#)

Nouveautés vu au Tour de France

1. Marinelli avait adapté à son dérailleur SIMPLEX un système de tension commandée par câble indépendant.
- 2-3. Les dérailleurs avant et arrière CYCLO «SPORT» équipant la machine de Van Est, faisaient leur apparition dans le Tour de France.
4. Magni avait adapté sur la manette du dérailleur arrière cette petite gaine DIN en matière plastique.
5. Robic, contrairement aux autres coureurs a choisi un couple avec 10 dents d'écart ! Voici son ensemble T.A. avec adapteur et couronnes de 51-41.
6. Bartali reste fidèle aux manivelles à 4 attaches, nécessitant la fabrication spéciale de ce couple T.A.

New products seen at the Tour de France

1. Marinelli had adapted a tensioning system controlled by an independent cable to his SIMPLEX derailleur.
- 2-3. The CYCLO "SPORT" front and rear derailleurs fitted to the Van Est machine made their first appearance in the Tour de France.
4. Magni had adapted this small plastic DIN sleeve on the rear shift lever.
5. Robic, unlike the other riders chose a chainring set with 10 teeth gap! Here is his T.A. set with adapter and 51-41 rings.
6. Bartali remains faithful to the 4-point attachment cranks, requiring a special manufacturing of this T.A. chainring set.

[19520719 Le Cycle Vol 07 No 17 p010 19521201 Le Cycliste 12 1952 p324](#)

A l'Exposition de la Poly d'Auvergne à Clermont-Ferrand

1. - BOURDEL : détail du porte-bagages et des gouttières inférieures amovibles du vélo «SUPER-SERVICE» permettant le transport aisé de plusieurs outils agricoles.
- 2-3. - SABLIERE : montage spécial du frein MAFAC «RACER» avec tasseaux brasés sur machine ultra-légère. Notons le combiné JOS derrière le tube de selle. - Montage du dérailleur SIMPLEX avec support brasé à deux tubes, sur le tandem victorieux.
- 4-5-6. - GEMINIANI : - montage du phare avec protection en petit tube cuivré. - plateau ajouré au nom du constructeur. - rayonnage spécial avec simple torsade à gauche et double torsade du côté de la roue libre.
- 7-8. - PIAT : adaptation de graisseurs à l'extrémité de l'axe arrière ; celui-ci percé sur la moitié de sa longueur et sur direction ; aux deux cuvettes supérieures et inférieures.
9. - VIT : nouveau bidon avec gorge d'arrêt sur le porte-bidon de cadre.

At the Poly d'Auvergne Exhibition in Clermont-Ferrand

1. - BOURDEL : detail of the luggage rack and removable lower trays of the bicycle "SUPER-SERVICE" allowing the easy transport of several agricultural tools.
- 2-3. - SABLIERE: special assembly of the MAFAC "RACER" brake with brazed brake pivots on an ultra-light machine. Note the JOS combination behind the seat tube. - Mounting of the SIMPLEX derailleur with two-tube brazed bracket on the winning tandem.
- 4-5-6. - GEMINIANI : - assembly of the headlight with protection in small brass tube. - chainring with the name of the manufacturer cut out. - special spoking with single twist on the left and double twist on the free-wheel side.
- 7-8. - PIAT : adaptation of grease nipples at the end of the rear axle; this one drilled over half its length and on the steering; at the two upper and lower cups.
9. - VIT: new bottle with stop groove on the frame bottle holder.

A l'Exposition de la Poly d'Auvergne à Clermont-Ferrand

1. - FOUGEROUSE : décors des fourreaux de fourche par longue queue de billard chromée.
2. - GEMINIANI : support de dérailleur. décoré d'un G capital découpé.
3. - BOURDEL : dérailleur avant «maison» à double guidage.
4. - BOURDIER : petit porte-sac réglable.
5. - GEMINIANI : frein cantilever de réalisation personnelle.

At the Poly d'Auvergne Exhibition in Clermont-Ferrand

1. - FOUGEROUSE: fork blade decorations by long chrome-plated billiard cue.
2. - GEMINIANI : derailleur support decorated with a cut-out capital G.
3. - BOURDEL: "À la maison" front derailleur with double guidance.
4. - BOURDIER: small adjustable bag holder.
5. - GEMINIANI : cantilever brake of personal realization.

[19520802 Le Cycle Vol 07 No 18 p005 19521001 Le Cycliste 10 1952 p248](#)

Au Rallye de Compiègne

1. - THANET : cadre très original, avec bases entourant la réunion des tubes de selle et diagonal, et supportant la boîte à billes, haubans fixés en deux points, et tige de selle coudée vers l'arrière.
2. - HOLDSWORTH : position de la sonnette commandée par le petit doigt droit, et leviers de freins MAFAC.
3. - LAUWERS : «GRIMPER» suisse, marque BARMAX, et porte-sac arrière soudé.
4. - Feu rouge anglais, alimenté par pile.
5. - HERSE : nouveau phare RADIOS «17» sur tandem grand tourisme.

At the Compiègne Rally

1. - THANET: very original frame, with chainstays surrounding the seat tube and down tube connection, and supporting the bottom bracket shell, two-point seatstays, and the seatpost bent to the rear.
2. - HOLDSWORTH: position of the bell operated by the right little finger, and MAFAC brake levers.

3. - LAUWERS: Swiss "GRIMPER", brand BARMAX, and brazed rear bag holder.
4. - English red light, battery powered.
5. - HERSE: new RADIOS "17" headlight on a grand touring tandem.

[19520802 Le Cycle Vol 07 No 18 p007](#)

LES PORTE-BAGAGES SURBAISSÉS R. HERSE

Deux exemples de porte-bagages surbaissés, construits par René Herse. On notera la rigidité de ces réalisations et leurs fixations par chapes doubles.

LOWRINDER LUGGAGE RACKS R. HERSE

Two examples of lowrider racks, built by René Herse. Note the rigidity of these constructions and their attachment by double clevises.

[19520802 Le Cycle Vol 07 No 18 p009](#)

Le bilan technique du Tour de France

The technical review of the Tour de France

Classé second avec le Belge Ockers, PEUGEOT est bien digne d'occuper une place aussi flatteuse.

Nous voyons sur cette machine, au cadre en tubes VITUS et tête de fourche NERVEX étudié spécialement pour un coureur de petite taille, des accessoires de qualité, souvent cités au palmarès des grandes épreuves ; on reconnaît les dérailleurs SIMPLEX, le pédalier STRONGLIGHT avec manivelles en métal léger et les doubles plateaux.

Citons encore la chaîne YELLOREX, les jantes MAVIC, les moyeux et roue-libre PRIOR, les rayons « SPORT » ROBERGEL, les boyaux DUNLOP, les freins LAM, les cale-pieds CHRISTOPHE et courroies LAPIZE.

Ranked second with the Belgian Ockers, PEUGEOT is well worthy to occupy such a complimentary position.

We see on this machine, with its VITUS tube frame and NERVEX fork head designed especially for a small racer, quality accessories, often cited in the winners' list of major events; we recognize the SIMPLEX derailleurs, the STRONGLIGHT front derailleur with light metal cranks and the double chainrings.

Also worth mentioning are the YELLOREX chain, MAVIC rims, PRIOR hubs and freewheels, ROBERGEL "SPORT" spokes, DUNLOP tubulars, LAM brakes, CHRISTOPHE toeclips and LAPIZE straps.

[19520802 Le Cycle Vol 07 No 18 p010](#)

La bicyclette BIANCHI victorieuse

La BIANCHI victorieuse au Tour de France 1952 est une machine étudiée et conçue dans ses moindres détails en vue de la compétition routière. Le cadre est assemblé avec des raccords très longs et relativement épais. Les haubans, très rapprochés à leur partie supérieure forment avec le moyeu un triangle nécessaire à la rigidité.

Les pattes épaisses sont profondément encastrées. Le roulement de direction est du genre anglais, à cuvettes libres encastrées.

Sur les manivelles en acier, de forte section, (longueur 170 dans les étapes plates, et 175 dans la montagne) est fixé un adaptateur T.A. et les deux couronnes en duralumin; les pédales FOM, également en métal léger, à la cage type piste, sont équipées de cale-pieds CHRISTOPHE « Spécial ». La potence AMBROSIO est en alliage léger, ainsi que le cintre « Franco-Belge » et les freins UNIVERSAL.

Ce sont évidemment des dérailleurs, avant et arrière, CAMPAGNOLO, ainsi que les blocages de cette marque et adaptés aux moyeux F.B. qui équipent la machine de Coppi. Citons encore les roue-libre et chaîne REGINA, et les boyaux PIRELLI.

The BIANCHI winning at the Tour de France 1952 is a machine studied and designed in every detail for road racing.

The frame is assembled with very long and relatively thick lugs. The seatstays, which are very close together at the top, form a triangle with the hub, which is necessary for rigidity.

The thick dropouts are deeply recessed. The head set is of the English type, with integrated bearing cups.

The steel cranks have a large cross-section (length 170 for flat stages and 175 for mountain stages) and are fitted with a T.A. adapter and two duralumin chainrings; the FOM pedals, also made of light metal, are fitted with CHRISTOPHE "Special" toeclips to the track-type cage.

The AMBROSIO stem is in light alloy, as are the "Franco-Belgian" handlebars and the UNIVERSAL brakes.

The derailleurs, front and rear, are of course CAMPAGNOLO, as well as the quickreleases of this brand and adapted to the F.B. hubs which are fitted to the Coppi machine. Let's also mention the REGINA freewheel and chain, and the PIRELLI tubulars.

[19520802 Le Cycle Vol 07 No 18 p013](#)

Encore une machine française à la 3e place, grâce à Ruiz et LA PERLE.

Victorieuse l'an dernier, 3e cette année, cette marque prouve encore une fois l'excellence de sa fabrication.

Afin de posséder des accessoires aux qualités éprouvées sportivement et commercialement, LA PERLE s'était adjoint la collaboration des dérailleurs SIMPLEX, tubes REYNOLDS, manivelles NERVAR, jantes MEPHISTO à blocs, rayons ROBERGEL, moyeux et pédales PRIOR, roue-libre J. MOYNE. boyaux HUTCHINSON, chaîne BRAMPTON, guidon PHILIPPE, freins LAM, ruban adhésif CAUCHERO.

Another French machine in 3rd place, thanks to Ruiz and LA PERLE.

Victorious last year, 3rd this year, this brand proves once again the excellence of its manufacture.

In order to have accessories with qualities that have been proven both sportily and commercially, LA PERLE had the collaboration of SIMPLEX derailleurs, REYNOLDS tubes, NERVAR cranks, MEPHISTO block rims, ROBERGEL spokes, PRIOR hubs and pedals, J. MOYNE freewheel.

HUTCHINSON tubulars, BRAMPTON chain, PHILIPPE handlebars, LAM brakes, CAUCHERO adhesive tape.

[19520802 Le Cycle Vol 07 No 18 p015](#)

LE BILAN TECHNIQUE DU TOUR DE FRANCE LA BICYCLETTE DE "BIQUET"

Le premier des Français, Robic, pilotait sa COLOMB avec laquelle il triompha à la « Poly » de Chanteloup.

On remarque que, suivant la mode chez les grands as, la machine est démunie de pompe, mais cela s'explique par la difficulté de loger les 50 cms nécessaires sur un cadre de petites dimensions, alors que le tube diagonal, seul assez long, est déjà occupé par le bidon, bien utile par les temps exceptionnellement chauds.

Voici quelques précisions sur cette bicyclette le cadre est en tubes « 808 ». Les dérailleurs sont des SIMPLEX, roulements de direction et pédalier MYLORD, adaptateur et doubles plateaux en duralumin T.A., freins LAM, chaîne YELLOREX, roue - libre J. MOYNE, moyeux SPRINTER, guidon et jantes PIVO, rayons ETOILE, pédales PRIOR, cale-pieds et courroies PATURAUD, et boyaux CLÉMENT collés au JANTEX.

THE TECHNICAL SUMMARY OF THE TOUR DE FRANCE THE BICYCLE OF "BIQUET"

The first of the French, Robic, piloted his COLOMB with which he triumphed at the "Poly" in Chanteloup.

We notice that, following the fashion of the great aces, the machine is devoid of a pump, but this can be explained by the difficulty to fit the 50 cms necessary on a small frame, whereas the diagonal tube, the only one long enough, is already occupied by the bottle, which is very useful for the

exceptionally hot weather.

Here are a few details about this bicycle : the frame is made of " 808 " tubes. The front derailleurs are SIMPLEX, MYLORD headset and bottom bracket, adapter and double chainrings in T.A. duralumin, LAM brakes, YELLOREX chain, J. MOYNE freewheel, SPRINTER hubs, PIVO handle-

bars and rims, ETOILE spokes, PRIOR pedals, PATURAUD toeclips and straps, and CLÉMENT tubulars glued to JANTEX.

[19520823 Le Cycle Vol 07 No 19 p007](#)

Décorons nos cadres

Let us decorate our frames

[19520823 Le Cycle Vol 07 No 19 p013](#)

Nouveaux porte bagages

L'effort de nos spécialistes prouve que ces accessoires peuvent encore être améliorés pour la plus grande satisfaction des usagers

New luggage racks

The efforts of our specialists prove that these accessories can still be improved to the satisfaction of the users.

[19520823 Le Cycle Vol 07 No 19 p017](#)

NOUVEAUX PORTE-BAGAGES

Voici un moyen très efficace de fixer un sac de guidon, en dégagant le cintre, et en donnant une bonne rigidité à l'ensemble. Le sac, rivé sur le fer plat est très rapidement placé ou ôté.

NEW RACKS

This is a very efficient way to attach a handlebar bag, by clearing the handlebars and giving a good rigidity to the assembly. The bag, riveted on the flat iron is very quickly placed or removed.

DOCUMENTS * NOUVEAUTES

UNE CARCASSE PARFAITEMENT CONÇUE POUR LE CYCLOMOTEUR

Le cyclomoteur PITARD, équipé du moteur CUCCILOLO et de la fourche SOUPLESS présente un cadre triangulé d'une grande rigidité. Remar-

quons le double plateau TA, le dérailleur CYCLO, le frein cantilever MAFAC à 5 pastilles.

DOCUMENTS * NEWS

A FRAME PERFECTLY DESIGNED FOR THE MOPED

The PITARD moped, equipped with the CUCCILOLO motor and the SOUP-LESS fork, has a triangular frame with great rigidity. Note the TA double chainring, the CYCLO derailleur, the MAFAC 5-pad cantilever brake.

[19520906 Le Cycle Vol 07 No 20 p011](#)

Le Salon de Sao Paulo

C'est ainsi que nos visiteurs étrangers aimeraient être reçus « à la française » lors de notre prochain Salon de Paris !

Sao Paulo fair

This is how our foreign visitors would like to be welcomed "à la française" at our next Salon de Paris!

[19520906 Le Cycle Vol 07 No 20 p013](#)

La protection du pilote sur les scooters

Driver protection on scooters

[19520920 Le Cycle Vol 07 No 21 p008](#)

A L'EXPOSITION DE LIMONEST

1. — PIAT : remorque monoroue à suspension arrière, et avec toit réglable en hauteur.

2-3-4. — MARCADIER : raccord de selle sur cadre en métal léger. - Potence à 4 branches. - Porte-bidon de cadre, de dessin très simple.

5. — SPIRAX : dérailleur avant sur triple plateau, commandé par câble au guidon.

6-7-8. — HUGONNIER-ROUTENS : passage des câbles dans les tubes de triangulation du tandem, et frein avant à commande multipliée. - Porte-bidon brasé sur le boulon de serrage de potence. - Commande du dérailleur au guidon, sur tandem.

AT THE EXHIBITION OF LIMONEST

1. - PIAT: single-wheel trailer with rear suspension and height-adjustable roof.

2-3-4. - MARCADIER: saddle connection on light metal frame. - 4-spoke stem. - Frame bottle cage, very simple design.

5. - SPIRAX: front derailleur on triple chainring, cable-controlled on the handlebar.

6-7-8. - HUGONNIER-ROUTENS: cable routing through the triangulation tubes of the tandem, and front brake with multiplied action. - Bottle cage brazed on the stem clamp bolt. - Handlebar derailleur lever on tandem.

[19520920 Le Cycle Vol 07 No 21 p011](#)

Nouveautés à la "Poly" Lyonnaise

1. — PIAT : sacoches surbaissées, aux formes « aérodynamiques ».

2. — LIBERIA petit phare JOS fixé sur tringle avant aplatie.

3. — PIAT : passage des câbles sur grandes poulies.

4-5. — MARCADIER : prototype de pédale en métal léger et coupe montrant l'axe, les roulements annulaires à simple rangée de bille (côté manivelle) et oscillant, à 2 rangées de billes (côté extérieur).

6. — PIAT : porte bagages avant sur-baissé, monté sur rondelles de fibre conservant la souplesse de la fourche.

7. — LIBERIA : butée du frein RACER sous le serrage de selle.

8-9. — LONGONI : passage des câbles dans des petits tunnels le long du tube diagonal, et à travers le tube de selle avant sur le tandem.

New products at the "Poly" Lyonnaise

1. - PIAT: lowered bags with "aerodynamic" shapes.
2. - LIBERIA small JOS headlight fixed on a flattened front fender stay.
3. - PIAT : cables on large pulleys.
- 4-5. - MARCADIÉ: prototype of a light metal pedal and cut showing the axle, the single-row (crank side) and 2-row (outer side) oscillating annular bearings.
- 6.- PIAT: front luggage low rider rack, mounted on fibre washers maintaining the flexibility of the fork.
7. - LIBERIA: brake cable stop RACER under saddle clamp.
7. - LIBERIA: brake stop RACER under saddle clamp.
- 8-9. - LONGONI : cable routing in small tunnels along the down tube, and through the front seat tube on the tandem.

[19520920 Le Cycle Vol 07 No 21 p012](#)

MAFAC advertisement

[19520920 Le Cycle Vol 07 No 21 p017](#)

Le freinage sur les Cyclomoteurs

Nous n'en sommes heureusement pas réduits à choisir entre le vieux frein de vélo sur pneu et le « central » de la moto de compétition.

Braking on Mopeds

Luckily we are not reduced to choosing between the old bicycle tyre brake and the "central" of the competition motorbicycle.

[19521001 Le Cycliste 10 1952 p000](#)

Huret advertisement

[19521001 Le Cycliste 10 1952 p001](#)

Goeland advertisement

[19521002 Le Cycle Vol 07 No 22 p005](#)

Salon technique ou Salon commercial?

Technical or trade fair?

[19521002 Le Cycle Vol 07 No 22 p009](#)

SALON TECHNIQUE OU SALON COMMERCIAL ?

La manette double HURET commande le dérailleur course ou sport et peut être également adaptée sur un dérailleur sans détension, et sur le dérailleur avant.

Le dérailleur avant HURET, à commande rigide ou par câble, e maintenant une fourchette fermée, de longue dimension, convenant aussi bien pour la compétition que pour le cyclotourisme. Le réglage latéral s'opère par une vis d'arrêt, sans toucher au collier de fixation.

Le dernier dérailleur avant SIMPLEX, à commande par câble, travaille sur une rampe hélicoïdale.

TECHNICAL OR COMMERCIAL SALON?

The HURET double shifter operates the race or sport derailleur and can also be adapted to a derailleur without detensioning, and to the front derailleur.

The HURET front derailleur, either rigid or cable-controlled, has a long closed cage, suitable for both racing and cyclo touring. Lateral adjustment is carried out by means of a locking screw, without touching the clamp.

The last SIMPLEX front derailleur with cable control operates on a helical ramp.

[19521002 Le Cycle Vol 07 No 22 p011](#)

SALON TECHNIQUE OU SALON COMMERCIAL

Dérailleurs Hure Simplex

Le HURET, type « Louison Bobet » à tension commandée se fait en 4 et 5 vitesses.

Voici le HURET, à double enroulement, monté sur support monobloc. Le type « Randonneur » est presque semblable, mais se fait avec patte brasée à 2 branches, et tension commandée.

Pour les Vélosorex, ce dérailleur facilement adaptable a été réalisé par SIMPLEX.

Le SIMPLEX « Tour de France » à tension constante automatique, qui vient de remporter la dernière « Poly » lyonnaise

TECHNICAL OR COMMERCIAL SALON?

Dérailleurs Huret Simplex

The HURET, type " Louison Bobet " with controlled tension is made in 4 and 5 gears.

Here is the HURET, with double winding, mounted on a monobloc support. The type " Randonneur " is almost similar, but is made with a 2 branches brazed bracket, and controlled tension.

For the Vélosorex, this derailleur easily adaptable was made by SIMPLEX.

The SIMPLEX "Tour de France" with automatic constant tension, which has just won the last "Poly" Lyonnaise.

[19521002 Le Cycle Vol 07 No 22 p013](#)

Le nouveau moyeu CAMPAGNOLO, évidemment équipé du fameux blocage rapide, a maintenant son flasque gauche reporté vers le centre, évitant ainsi un trop grand déport dans le rayonnage.

Nouvelle fixation de potence par cône de coincement, présentée par René HERSE.

MAFAC présente ce cantilever en acier, spécial pour cyclomoteurs.

The new CAMPAGNOLO hub, obviously equipped with the famous quick release, now has its left flange shifted towards the center, thus avoiding too much offset in the spoking.

New stem fixing by clamping cone, presented by René HERSE.

MAFAC presents this steel cantilever, special for cyclomoteurs.

[19521004 Le Cycle Vol 07 No 22 p062](#)

MAFAC advertisement

[19521010 Le Cycle Vol 07 No 23 p005](#)

Deux vues de l'acatène présentée au Stand ELVISH-FONTAN montrant le pignon de pédalier donnant 4 vitesses, le renvoi d'angle arrière, sa commande de changement de vitesses à deux rapports, et l'attache du moyeu à broche.

Two views of the "no-chain" presented at the ELVISH-FONTAN Stand showing the bottom bracket pinion giving 4 speeds, the rear angle gearbox, its two-speed gear change control, and the split hub attachment.

[19521010 Le Cycle Vol 07 No 23 p010](#)

Détails remarqués ici et là

1. — DELANGLE : cadre très renforcé sur vélo de Livraisons.
2. — STELLA : large porte-bagages arrière avec deux sacoches métalliques.
3. — Alex SINGER : douille monobloc « tirée » d'une seule sans soudure.
4. — LIBERIA : triple plateau à rapports serrés sur le tandem randonneur.
5. — CAPTIVANTE : fixation des stabilisateurs pour vélos d'enfants par 2 goujons brasés au cadre.
- G. — ARLIGUIE : élégants raccords très rechargés et passants de gaines des PASSVITESSES sur le type compétition.

Noticed details here and there

1. - DELANGLE : very reinforced frame on a Delivery bicycle.
2. - STELLA : large rear luggage rack with two metal cases.
3. - Alex SINGER : monobloc headtube "pulled" from a single one without welding.
4. - LIBERIA : tight triple chainring on the tandem randonneur.
5. - CAPTIVANTE : fixing of the stabilizers for children's bicycles by 2 studs brazed to the frame.
6. - ARLIGUIE: elegant, highly charged lugs and cable routing for the PASSVITESSES on the racing type.

[19521010 Le Cycle Vol 07 No 23 p013 19521101 Le Cycliste 11 1952 p276](#)

Au Salon 1952

1. - COLOMB : guidon «STOP» SIMPLEX sur machine de ville.
2. - AUTOMOTO : carter étanche, cadre à arrière boulonné sur cycle «exportation».
- 3-4. - T.A. axe renforcé et double bague métallique d'étanchéité sur la pédale à roulements à aiguilles.
5. - HERSE : raccord très allongé, manette de commande de dynamo fixée au tube de selle, feu rouge JOS entre les haubans.

6. - GARIN : généralisation du procédé de fabrication des cadres «ELECTROBROX» avec épanouis.
7. - CAPTIVANTE : bouton de commande du code fixé sur le garde-boue.
8. - ROCHET : décors en forme de flèche, brasés sur le bas des fourreaux du modèle compétition.

At the 1952 Salon

1. - COLOMB: SIMPLEX "STOP" handlebar on city machine.
2. - AUTOMOTO: waterproof chainguard, rear frame bolted on "export" bicycle.
- 3-4. - T.A. reinforced axle and double metal sealing ring on the pedal with needle bearings.
5. - HERSE: very elongated lug, dynamo control lever attached to the seat tube, JOS red light between the seatstays.
6. - GARIN: generalization of the manufacturing process of "ELECTRO-BROX" frames with blooming.
7. - CAPTIVANT: control button fixed on the fender.
8. - ROCKET: arrow-shaped decorations, brazed on the bottom of the competition model fork blades.

[19521010 Le Cycle Vol 07 No 23 p015](#)

Nouveau combiné PYB, à carter en métal léger coulé.

Nouveau modèle de dérailleur avant très rustique de construction présenté par CAMPAGNOLO. On remarque combien le levier de commande est court.

La dernière née IDEALE pour le cyclotourisme, la ville et l'usage journalier est la « 76 », selle courte à bec coupé, et double ressort arrière ; qui se fait en cuir naturel ou traité imperméable.

New PYB combination, with cast light metal housing.

New model of very rustic front derailleur, presented by CAMPAGNOLO. You can see how short the shifting lever is.

The latest IDEALE for cyclotouring, city and daily use is the "76", short saddle with cut nose and double rear spring; it is made of natural or waterproof treated leather.

[19521010 Le Cycle Vol 07 No 23 p017 19521101 Le Cycliste 11 1952 p277](#)

Quelques Porte Bagages

1. - PEUGEOT : nouveau dessin du porte-bagages dans les séries INOX, monté sur les machines de tourisme.

Certains de nos constructeurs ont pris soin de protéger le ou les phares en étudiant des porte-bagages avec arceaux évitant aux sacs de guidon ou aux gros paquetages de détériorer le projecteur.

Voici comment LA PERLE (2), ROCHET (3) utilisant 2 projecteurs des blocs avant SOUBITEZ, CHAPLAIT (4) ont résolu ce problème.

5. - CAPTIVANTE : porte-bagages avant de grande simplicité, constitué d'un seul fil cintré et fixé au garde-boue par 4 serre-tringles.

6. - PITARD nous démontre qu'il est aisé de faire un porte-sac avant avec le frein RACER.

Some Luggage Racks

1. - PEUGEOT: new design of the luggage rack in the rustproof steel series, mounted on touring machines.

Some of our manufacturers have taken care to protect the headlight(s) by designing luggage racks with hoops to prevent handlebar bags or large packages from damaging the headlight.

Here is how LA PERLE (2), ROCHET (3) using 2 front headlights unit SOUBITEZ, CHAPLAIT (4) have solved this problem.

5. - CAPTIVANTE: very simple front luggage rack, made up of a single curved wire and fixed to the fender by 4 eyebolts.

6. - PITARD shows us that it is easy to make a front bag holder with the RACER brake.

BILAN 1952

Le projecteur JOS type 651 a un support à rotule fort bien réalisé. Nous en voyons ici les pièces composantes.

HERSE a étudié ce petit porte-sac avant sur lequel 2 petits phares JOS sont fixés, dégageant le garde-boue.

Voici l'« Antisilex » NAP, petite bande de cuir frottant sur le pneu, et évitant bien des crevaisons.

REVIEW 1952

The JOS type 651 headlight has a well-designed ball-and-socket mount. Here we see its components.

HERSE has developed this small front bag holder on which 2 small JOS headlights are attached, clearing the fender.

Here is the "Antisilex" NAP, small leather strip rubbing on the tire, and avoiding many punctures.

Au Salon: La Polymultiplication toujours a l'Ordre du Jour

1. - HURET : le dérailleur compétition à tension commandée, type «LOUISON BOBET» (marqué sur le flasque porte-galets) est équipé de galets allégés et d'une gaine à deux conduits réunis par l'enrobage de protection.
2. - CYCLO : le nouveau modèle «SPORT» est à deux câbles, avec détension commandée par double manette. Le galet est flottant : le chemin de billes est élargi latéralement, lui permettant de s'aligner automatiquement avec la chaîne, sans pour cela avoir du Jeu verticalement.

3. - TORPEDO : ce moyeu au corps cannelé réunit le frein rétro et un changement de vitesses à. deux rapports.
4. - SIMPLEX : voici le garde-chaîne équipant le dernier dérailleur de pédalier à commande par câble. On remarque le tunnel double, brasé sur la boîte à billes, où passent les deux câbles des dérailleurs avant et arrière.
5. - CYCLO : manette double pour le dérailleur Sport.
6. - SPIRAX : manette au guidon, à trois crans, sélectionnant les positions du dérailleur de pédalier sur triple plateau.

At the Salon: Shifting always on the agenda

1. - HURET: the competition derailleur with controlled tension, type "LOUISE BOBET" (marked on the pulley flange) is equipped with lightened rollers and a two-pipe sheath connected by the protective sheathing.
2. - CYCLO: the new "SPORT" model is a two-cable model with double-lever operated tension control. The pulley is floating: the ball path is laterally widened, allowing it to automatically align itself with the chain, without having any vertical play.
3. - TORPEDO : this hub with its fluted body combines the back pedaling brake and a two-speed transmission.
4. - SIMPLEX: here is the chain guard for the latest cable operated front derailleur. Note the double tunnel, brazed on the bottom bracket shell, through which the two front and rear derailleur cables pass.
5. - CYCLO: double lever for the Sport derailleur.
6. - SPIRAX: handlebar lever, with three notches, selecting the positions of the front derailleur on a triple crankset.

[19521025 Le Cycle Vol 07 No 24 p013 19530201 Le Cycliste 02 1953 p056](#)

Freins vus au Salon

- 1-2. - FOREX, cantilever du principe anglais, arrière et avant, présenté au stand SATTIN et MAILLET.
3. - MAFAC : butée de gaine arrière, de longueur réduite (45 mm.) permettant le montage du cantilever et du «Racer» sur les petits cadres.

4. - GLORIA : levier de course remarqué au stand DREVON
5. - JEAY : levier de course à collier en acier mince, présenté par GUYONNEAU.
6. - UNIVERSAL : le repose-main compétition permet, par son large passage, le remplacement immédiat de la commande (Stand CANETTI).

Brakes seen at the Salon

- 1-2. - FOREX, cantilever of the English principle, rear and front, presented at the SATTIN and MAILLET stand.
3. - MAFAC: rear cable stop, short length (45 mm.) allowing the cantilever and "Racer" to be mounted on small frames.
4. - GLORIA: racing lever seen at the DREVON stand
5. - JEAY: thin steel band racing lever, presented by GUYONNEAU.
6. - UNIVERSAL: the competition hand rest allows, by its large passage, the immediate replacement of the cable (CANETTI Stand).

[19521025 Le Cycle Vol 07 No 24 p015 19521201 Le Cycliste 12 1952 p316](#)

Freins vus au Salon

1. - BEBOREX compétition sur la Terrot du Champion de France.
- 2-3. - UNIVERSAL : nouveau modèle course junior.
4. - BERAL : levier de course montrant l'écrou de fixation.
- 5-6. - C.L.B: leviers ville et course.
7. - BOWDEN : détail du réglage indépendant de chaque branche.
- 8-9. - LAM : leviers ville et course, avec colliers minces en lame d'acier.
10. - MAFAC : repose-main avec tendeur de câble, et armature interne en acier du repose-main, avec le tendeur démonté. On voit que la butée de gaine s'effectue sur la lame d'acier et non sur une surface souple.
11. - JEAY : guidonnet 52, avec fixation par sangle d'acier.
12. - MAFAC : frein «RACER», montrant l'étrier en butée sur les haubans, vu au Stand Charles PELISSIER : on notera l'arrache-clous de cette marque.
13. - LEFOL : molette centrale du cantilever, fixée entre deux fiasques.

Brakes seen at the Salon

1. - BEBOREX competition on the Terrot of the French Champion.
- 2-3. - UNIVERSAL: new junior racing model.
4. - BERAL: Race lever showing the attachment nut.
- 5-6. - C.L.B: city and race levers.
7. - BOWDEN: detail of the independent setting of each arm.
- 8-9. - LAM: city and race levers, with thin steel blade clamps.
10. - MAFAC: hand rest with cable tensioner, and internal steel reinforcement of the hand rest, with the tensioner removed. It can be seen that the cable stop is made on the steel blade and not on a soft surface.
11. - JEAY: Guidonnet 52, with steel band attachment.
12. - MAFAC: "RACER" brake, showing the bracket in place on the seat-stays, seen at the Charles PELISSIER Stand: we can notice the nail puller of this brand.
13. - LEFOL: central wheel of the cantilever, fixed between two flanges

[19521025 Le Cycle Vol 07 No 24 p019](#)

Un miracle des techniques modernes :

A qualité égale, prix moins élevés !

Tel est le but atteint par Soubitez

Les trois éléments de la dynamo «29»

Le projecteur « 66 »

Le Catalux

A miracle of modern technology:

Equal quality, lower prices!

This is the goal of Soubitez

The three elements of the "29" dynamo

The "66" projector

Le Catalux

[19521025 Le Cycle Vol 07 No 24 p020](#)

A grand Champion, matériel perfectionné

Le dérailleur "LOUISON BOBET" est, sur le plan technique, ce que son valeureux parrain est dans le domaine sportif

Nous avons déjà parlé à diverses reprises du dérailleur Huret, type « Louison Bobet » et nous l'avons récemment présenté comme étant l'un des sommets atteints, en ce qui concerne la polymultiplication, par la technique cycliste. Il convient d'y revenir aujourd'hui car, en enlevant, à dix jours du Salon, le Grand Prix des Nations, Bobet a fait, une fois de plus, la preuve magistrale des qualités de l'appareil. Rappelons que les concurrents durent évoluer constamment sous la pluie et que leurs machines souffraient, elles aussi, des intempéries. De plus, le Grand Prix des Nations est, coup sûr, l'une des épreuves où le dérailleur travaille le plus durement et où il se révèle 'auxiliaire le plus précieux du champion qui l'utilise. La hantise de ne pas perdre une seconde, celle d'utiliser au maximum le profil du parcours, incitent en effet le coureur à changer très fréquemment de multiplication. Dans ces conditions, le résultat final prend une valeur énorme. Il fut, cette fois comme en bien d'autres occasions, tout à l'honneur du dérailleur Huret, type « Louison Bobet ». Mais il convient sans doute d'apporter ici quelques précisions techniques complémentaires relatives à ce modèle perfectionné. Examinons le croquis ci-contre, et voyons comment on monte et l'on règle le dérailleur du champion.

Le montage se fait à fond de patte à l'aide du boulon situé à gauche du système de blocage de la roue.

Pour obtenir davantage de course, pour dérailler sur les grandes dentures. visser le boîtier dans lequel s'engage la chaîne jusqu'à obtention du fonctionnement normal.

Pour réduire la course, pour dérailler sur les petites dentures, dévisser ce même boîtier dans les mêmes conditions.

L'immobilisation du mécanisme dans le bon réglage s'obtient ensuite en bloquant l'écrou plat situé derrière le boîtier sur le bras de fixation.

En ce qui concerne maintenant le réglage de tension, ou détension de chaîne, placer la petite manette) en butée vers l'avant. La gaine et le câble de détension doivent être montés dans le trou intérieur de la butée sur laquelle s'appuie la gaine, à la sortie des deux câbles. Passer alors le câble dans le serre-câble ménagé à cet effet. Pour obtenir le réglage définitif, il est nécessaire que la chaîne soit sur les plus grands diamètres

(roue-libre et double-plateau). Avant de tendre le câble de détension, il est important de régler la coupelle située sur la face interne de l'extrémité du bras, dans le sens inverse du réglage d'un appareil normal, le ressort du mécanisme assurant la détension de chaîne.

Tendre légèrement la chaîne, étant entendu qu'il n'est pas nécessaire de tendre ou détendre la chaîne pour passer les vitesses.

En ce qui concerne, enfin, le montage de la transmission de commande du dérailleur, s'assurer que le câble n'est pas trop tendu et qu'il ne freine pas le mécanisme ou lui enlève de la course. Pour leur part, le câble et la gaine de commande du dédoivent être montés dans le trou extérieur de la butée dont nous parlions précédemment au sujet du réglage de la tension ou détension de chaîne.

Revenons-en, d'ailleurs, pour finir, au câble de tension et détension, et disons que si par hasard ce câble se rompait ou se détachait, les dégâts seraient aisément limités jusqu'à la fin de la course ou de l'étape. Il suffirait, en effet, de faire tourner d'un demi-tour en arrière, dans le sens des aiguilles d'une montre le gros bouton à pans sur lequel est accroché le ressort principal et quelques secondes plus tard on pourrait repartir en toute sécurité.

Il faut savoir gré à Huret de nous avoir apporté une documentation aussi utile. Bien faire est une chose, le faire savoir et le démontrer en est une autre !

A great champion, perfected equipment

The "LOUISON BOBET" derailleur is, in the technical field, what its worthy promoter is in the sporting field.

We have already spoken on several occasions about the Huret derailleur, type "Louison Bobet" and we recently presented it as one of the summits reached, as far as polymultiplication is concerned, in cycling technique. It's appropriate to come back to it today because, by taking away the Grand Prix des Nations ten days before the Show, Bobet has once again made a masterly proof of the qualities of the device. Let's recall that the competitors had to ride constantly in the rain and that their machines also suffered from bad weather. Moreover, the Grand Prix des Nations is certainly one of the events where the derailleur works the hardest and where it proves to be the most precious auxiliary of the champion who

uses it. The fear of not losing a second and of using the maximum of the profile of the course, encourage the racer to change gears very frequently. In these conditions, the final result takes on an enormous value. This time it was, as on many other occasions, all to the honour of the Huret derailleur, type "Louison Bobet".

However, it is undoubtedly appropriate here to provide some additional technical details about this perfected model. Let us examine the drawing opposite, and see how the champion's derailleur is mounted and adjusted.

The derailleur is fully assembled using the bolt on the left side of the wheel clamp.

To obtain more travel, to derail on large gears, screw the housing in which the small chain engages until normal operation is obtained.

To reduce the travel, to shift on small sprockets, unscrew the same housing under the same conditions.

The mechanism can then be locked in the correct position by tightening the flat nut located behind the housing on the attachment arm.

Now, to adjust the tension, or chain slackening, place the small lever in the forward position. The sheath and the tension release cable must be mounted in the inner hole of the stop on which the housing rests, at the exit of the two cables. Then pass the cable through the cable clamp provided for this purpose. In order to obtain the final adjustment, it is necessary that the chain is on the largest diameters (freewheel and double chainring). Before tightening the tensioning cable, it is important to adjust the cup located on the inside of the end of the arm, in the opposite direction to the adjustment of a normal device, as the spring of the mechanism ensures the chain tensioning.

Tension the chain slightly, it being understood that it is not necessary to tension or slacken the chain to shift gears.

Finally, with regard to the assembly of the derailleur control transmission, make sure that the cable is not too taut and that it does not brake the mechanism or take it off the travel. For their part, the cable and the derailleur control sheath must be mounted in the outer hole of the stop that we were talking about earlier regarding the adjustment of the chain tension or slack.

Let's come back, finally, to the tension and release cable, and let's say that if by chance this cable should break or come loose, the damage would be easily limited until the end of the race or stage. Indeed, it would be enough to turn clockwise the big knob on which the main spring is hooked, and a few seconds later, you could start again in total security.

Thanks to Huret for bringing us such useful documentation. Doing it well is one thing, making it known and demonstrating it is another!

[19521025 Le Cycle Vol 07 No 24 p022 19530101 Le Cycliste 01 1953 p014](#)

Des nouveautés, au Salon, dans le domaine de l'éclairage...

1. - BIELA : indicateur de direction par doigt lumineux orientable du guidon.
2. - JUX : détail de la rotule montée sur l'axe du barillet formant également serre-tringle.
3. - LUXOR : support de phare sur tête de fourche, par deux bras en dural forgé.
- 4-5. - NEW-WATSON : ensemble dynamo 4 w. et phare de 85 mm. pour cyclomoteur.
- 6-7. - PYB : catadioptré «CATABARY», diamètre 30 mm. combiné avec fixation sur hauban.
- 8-9. - LUXOR : support surbaissé avec anneaux pour le passage. des gaines. Projecteur vélomoteur avec compteur incorporé, monté sur socle métallique.
- 10-11-12. - CANETTI : projecteur de 90 mm., avec compteur totalisateur O.K. incorporé - commande du compteur, à monter sur l'axe de roue, entre le moyeu et le cadre, entraînement par les rayons sur double fourchette.
- 13-14. - RADIOS : projecteur cyclomoteur à deux ampoules, type C.M. 42, avec visière masquant la lampe code, et fixation par deux écrous. Combiné de garde-boue, carter en métal léger.
15. - VITALUX : dynamo pour cycle.
16. - JOS : phare pour cyclomoteur de 110 mm., avec visière, une ou deux ampoules ; noter sur le support la butée prévue pour le frein avant.

- 17. - NOVI : dynamo «52», fixation du fond par trois vis, clé-poussoir modifiée, permettant la fixation contre le hauban.
- 18. - CIBIE : cache ampoule anti-éblouissant.
- 19-20-21. - LUXOR : double parabole pour projecteur cyclomoteur de 105 mm. La parabole supérieure dirige vers le sol les rayons lumineux (éclairage code). Dynamo 9 w. à deux circuits indépendants, pour motorisés. Phare de 150, à deux pattes de fixation, pour fourche télescopique.
- 22. - SOUBITEZ : patte à fixer sur le support, formant double oeillet guide-gaine et butée du frein avant
- 23. - SURGUID : bouchon de guidon luminescent, avec ampoule de rechange vissée à l'intérieur.
- 24. - CIME : détail du support de phare vélo montrant, derrière, la vis réglant l'inclinaison du projecteur, et, dessous, le ressort de rappel.

New products, at the Salon, in the field of lighting....

- 1. - BIELA: direction indicator by light finger, adjustable from the handlebar.
- 2. - JUX: detail of the ball joint mounted on the barrel axis also forming an eye bolt.
- 3. - LUXOR: headlight holder on fork crown, by two forged dural arms.
- 4-5. - NEW-WATSON: 4 w. dynamo set and 85 mm. headlight for cyclomoteurs.
- 6-7. - PYB: "CATABARY" reflector, diameter 30 mm. combination with seatstay mounting.
- 8-9. - LUXOR: lowered bracket with rings for the passage of the cables. Vélo moteur headlight with built-in speedometer, mounted on a metal base.
- 10-11-12. - CANETTI: 90 mm. projector, with built-in O.K. totalizer speedometer; speedometer driver, to be mounted on the wheel axis, between the hub and the frame, spoke driven on a double forklet.
- 13-14. - RADIOS: cyclomoteur projector with two bulbs, type C.M. 42, with visor masking the law compliant lamp, and fixed with two nuts. Combination on fender, light metal body.
- 15. - VITALUX: dynamo for bicycle.
- 16. - JOS: headlight in 110 mm. cyclomoteur, with visor, one or two bulbs; note on the bracket the front brake cable stop.

- 17. - NOVI : dynamo "52", fixing of the bottom with three screws, modified push button key, allowing the mounting against the seatstay.
- 18. - CIBIE: anti-glare light bulb cover.
- 19-20-21. - LUXOR: double parabola for 105 mm cyclomoteur headlamp. The upper parabola directs the light rays towards the ground (law compliant lighting). Dynamo 9 w. with two independent circuits, for motorized. 150 headlight, with two mounting brackets, for telescopic fork.
- 22. - SOUBITEZ: bracket to be fixed on the holder, forming double eyelet cable guide and front brake cable stop
- 23. - SURGUID: Luminescent handlebar cap, with spare bulb screwed inside.
- 24. - CIME: detail of the bicycle headlight bracket showing, behind, the screw adjusting the inclination of the headlight, and, below, the return spring.

[19521101 Le Cycliste 11 1952 p000](#)

Simplex advertisement

[19521101 Le Cycliste 11 1952 p001](#)

T.A. advertisement

[19521101 Le Cycliste 11 1952 p294](#)

Des Nouveautés: Le "Simplex " s'attaque au problème du freinage

Un guidon Le Simplex ? Lorsqu'on parla pour la première fois d'une telle nouveauté, elle fut accueillie avec un certain scepticisme. Créatrice du dérailleur course à poulie unique il y a une vingtaine d'années, la grande firme dijonnaise s'était exclusivement intéressée, depuis, au problème de la polymultiplication, et sa renommée, devenue mondiale, donnait à penser qu'elle demeurerait spécialisée dans cette voie où elle connaît des succès toujours plus flatteurs.

On l'avait vu, certes, sortir des écrous-papillons, puis d'excellents systèmes de blocage des roues, puis une intéressante poignée tournante, et plus récemment un guide-roue permettant le remontage rapide, correct et facile d'une roue après réparation... On pouvait admettre, cependant, que directement ou indirectement ces articles se rattachaient à l'idée-mère qui est celle du dérailleur.

Mais un guidon ! Il fallut que M. Lucien Juy, lui-même, nous présente son nouvel enfant pour que nous nous apprêtions à y croire. Par contre, notre curiosité nuancée de scepticisme évolua lorsque nous eûmes compris de quoi il s'agissait.

Suppression pure et simple des poignées de freins !

Le guidon Le Simplex, dont l'aspect général est parfaitement normal, n'est effectivement pas un guidon banal... (quelques hectomètres couverts sur un vélo, puis sur un cyclomoteur, nous en apportèrent la preuve. Imaginez un guidon du genre «trial» en l'occurrence) dépourvu de toute poignée de frein. Vous pensez immédiatement que la machine est dotée d'un dispositif de freinage par contre-pédalage... Or, il n'en est rien, ainsi qu'en témoigne la présence à l'avant et à l'arrière d'un frein de type courant. Comment s'arrêter dans ces conditions ? M. Juy, souriant, se contenta de nous dire :

«Quand vous voudrez stopper, contentez-vous d'appuyer sur les poignées de votre «di-rigeoir»... Allez-y sans crainte !»

Pas tellement rassuré, vous vous exécutez. Un obstacle :

le moment est venu d'essayer... Une légère contraction, presque instinctive, de chaque main et... Mais c'est vrai ! Nous voici arrêté «pile». Sous l'effet de la contraction en question, le cintre (ce cintre qui, en marche, nous avait paru absolument rigide) a légèrement oscillé, déclenchant le mécanisme très simple et très sûr enfermé dans la potence et agissant simultanément sur les deux freins. Pas un geste à faire, pas un doigt à bouger !

C'est là, il faut en convenir, une création sensationnelle, car les avantages procurés par ce système sont multiples :

- Sécurité accrue, aussi bien en ville (instantanéité de l'arrêt) que sur route (en descente, pas de fatigue des mains et possibilité d'utiliser le dispositif en qualité de ralentisseur).

- Sécurité encore, la poignée de frein représentant toujours, en cas d'accident, un danger de perforation.
 - Sécurité, toujours, le double-freinage simultané (avec très légère avance sur l'avant) réduisant au strict minimum les risques de dérapage.
 - Éléance, enfin, la silhouette de la machine étant considérablement allégée et débarrassée des câbles encombrant habituellement le devant du guidon, quel que soit le genre de freins employé.
- Tout cela est beaucoup plus important encore, il faut le spécifier, dans le cas du cyclomoteur dont le pilote aurait eu besoin, jusqu'à présent, de quatre mains pour mettre en action les diverses manettes ou poignées dont il était généreusement gratifié !

New products: The "Simplex" addresses the problem of braking
A Le Simplex handlebar? When such a novelty was first mentioned, it was greeted with a certain scepticism. The creator of the single pulley derailleur twenty years ago, the large Dijon firm had since then focused exclusively on the problem of polymultiplication (shifting), and its reputation, now worldwide, suggested that it would remain specialized in this area where it is enjoying ever more flattering success.

We had certainly seen it come out of the butterfly nuts, then excellent wheel quick release systems, then an interesting rotating handgrip, and more recently a wheel guide allowing the quick, correct and easy reassembly of a wheel after repair.... It could be assumed, however, that these articles were directly or indirectly related to the main idea of the derailleur.

But a handlebar! It took Mr. Lucien Juy himself to introduce us to his new child so that we would be ready to believe it. On the other hand, our skeptical curiosity evolved when we understood what it was all about. Pure and simple removal of brake handles!

The Le Simplex handlebar, whose general appearance is perfectly normal, is indeed not a commonplace handlebar... (a few hundred meters on a bicycle, then on a cyclomoteur, proved it to us. Imagine a handlebar like a "trial" in this case) without any brake lever. You immediately think that the machine is equipped with a back pedalling braking system... However, this is not the case, as evidenced by the presence of a common

type of brake at the front and rear. How to stop in these conditions? Mr. Juy, smiling, simply told us:

"When you want to stop, just press the handles of your "di-rigeoir"... Go ahead without fear!"

Not so reassured, you do it. An obstacle:

the time has come to try.... A slight contraction, almost instinctive, of each hand and... But it's true! We are now stopped "pile". Under the effect of the contraction in question, the handlebars (this handlebars which, when in operation, seemed absolutely rigid to us) oscillated slightly, triggering the very simple and very safe mechanism enclosed in the stem and acting simultaneously on both brakes. Not a move to make, not a finger to move!

This, it must be admitted, is a sensational creation, because the advantages of this system are many:

- Increased safety, both in the city (instantaneous stop) and on the road (when descending, no hand fatigue and the possibility of using the device as a retarder).
- Safety again, the brake handle always represents, in the event of an accident, a danger of puncturing.
- Safety, always, the simultaneous deceleration-braking system (with a very slight advance on the front) reduces the risk of skidding to a strict minimum.
- Elegance, finally, as the machine's silhouette is considerably lighter and free of the cables that usually clutter the front of the handlebars, regardless of the type of brake used.

All this is much more important, it should be specified, in the case of the cyclomoteur that the pilot would have needed, until now, four hands to activate the various joysticks or handles that he was generously rewarded with!

[19521108 Le Cycle Vol 07 No 25 p007](#)

[Five more or less ugly mopeds saddles and no. 6 has no caption, but only a few words in the correspondig editorial article]

[Cinq selles de cyclomoteurs plus ou moins laides et le n° 6 n'a pas de légende, mais seulement quelques mots dans l'article rédactionnel].

Quelques selles et tan-sads

C'est la B. 17 « SWALLOW » qui occupait la première place de l'exposition BROOKS au stand AFCO; ce modèle remporte un gros succès parmi les amateurs de longue distance, grâce à la suppression des flancs pouvant échauffer à la longue la face interne des cuisses. Parmi toutes la série des selles courses et tourisme, nous retrouvons la B. 12 « HAMAC » super confort, et enfin 2 modèles de sacs arrières grands et moyens, en simili noir, fort prisés par les randonneurs britanniques.

Some saddles and tan-sads

It was the B. 17 "SWALLOW" that took first place at the BROOKS exhibition at the AFCO stand; this model is a great success among long-distance enthusiasts, thanks to the elimination of the flanks, which can heat up the inner side of the legs over time. Amongst all the racing and touring saddles, we find the B. 12 "HAMAC" super comfort, and finally 2 models of large and medium rear bags, in black imitation, highly prized by British randonneurs.

[19521122 Le Cycle Vol 08 No 01 p004 19530201 Le Cycliste 02 1953 p043](#)

Guidons, Jantes détails nouveaux remarqués au Salon de Paris

1. PHILIPPE : guidon cyclomoteur «sport italien»
- 2-3-4. AMBROSIO : potence à glissière en dural forgé, cintre «franco-belge» - Potence course, acier ou métal léger - Jante 700 x C étroite (28 mm.) en métal léger filé.
5. SUPER-CHAMPION : jante avec nervure centrale pour loger la couture du boyau.
6. SEM : flancs chevrons sur jante acier.
7. RUBAN-JAUNE : détail de l'attache par plaquette acier agrafée dans double logement fraisé (fabrication MEPHISTO).
8. RUHIER : cale-pied renforcé, extra-long, type professionnel.
9. OLUX : poignées et gânes caoutchouc strié (stand GUTTACOLL).

10. JIC : allonge de home-trainer pour montage d'un compteur de vitesse.

Handlebars, Rims new details noticed at the Paris Salon

1. PHILIPPE: cyclomoteur handlebars "Italian sport"

2-3-4. AMBROSIO : forged dural sliding stem, "Franco-Belgian" handlebar - Race stem, steel or light metal - 700 x C narrow rim (28 mm.) in extruded light metal.

5. SUPER-CHAMPION: rim with central rib to accommodate the tubular seam.

6. SEM: experienced sidewalls on steel rim.

7. RUBAN-JAUNE: detail of the attachment with a steel plate stapled in a double milled housing (MEPHISTO manufacture).

8. RUHIER: reinforced toe clip, extra-long, professional type.

9. OLUX: ribbed rubber grips and sleeves (GUTTACOLL stand).

10. JIC: home-trainer extension for mounting a speedometer.

[19521122 Le Cycle Vol 08 No 01 p006 19530301 Le Cycliste 03 1953 p069](#)

PÉDALES, PÉDALIERS, ROUES-LIBRES Vu par " LE CYCLE " au Salon de Paris

1-2. T.A. : adaptateur cinq vis pour la piste et couple cyclotouriste trois attaches.

3-4. NERVAR : manivelle à section ovale et détail du sertissage sur cannelures de l'attache à cinq vis.

5. MAILLARD : pédale à quatre plaquettes horizontales, garnies de caoutchouc : bouchon agrafé

6. JOFRE : outil pour immobiliser la noix du moyeu à broche, afin de permettre le démontage de la roue-libre.

7-8. UNION : pédale à cage, entretoises venant de découpe, et modèle à blocs caoutchouc et catadioptres multiples (stand William DUMONT).

9. MAILLARD : roue-libre avec six pans de démontage.

10. WECO : pédale à corps en matière plastique et « fer à cheval » en caoutchouc (stand CANETTI).

11. ECLAIR : axe de pédale renforcé à étages, pour cyclomoteurs.

12. J. MOYNE : surfaces de roulement rectifiées à la meule-nylon sur roues-libres toutes dentures.

PEDALS, CRANKSETS, FREEWHEELS Seen by "LE CYCLE" at the Paris Salon

1-2. T.A.: five screw adaptor for the three pin track and cyclotourist couples.

3-4. NERVAR: oval-section crank and detail of crimping on grooves of the five-screw attachment.

5. MAILLARD: pedal with four horizontal, rubber-lined pads: stapled cap

6. JOFRE: tool to immobilise the spindle hub nut to allow the freewheel to be removed.

7-8. UNION: cage pedal, crosspieces from cut-outs, and model with rubber blocks and multiple reflectors (William DUMONT stand).

9. MAILLARD: freewheel with hexagon disassembly.

10. WECO: plastic body pedal and rubber "horseshoe" (CANETTI stand).

11. ECLAIR: reinforced pedal axle with stages for cyclomoteurs.

12. J. MEDIUM: running surfaces polished with a nylon wheel on free wheels with all toothing.

[19521122 Le Cycle Vol 08 No 01 p009 19530201 Le Cycliste 02 1953 p044](#)

Au Salon de Paris Moyeux pour 1953

1. CAMPAGNOLO : appareil à vérifier le bon parallélisme des pattes de cadre (existe pour l'avant et pour l'arrière).

2. JOFRE : nouveau corps en APM traité, et détail de l'axe en deux pièces et de la broche prisonnière.

3. DUCRET : flasque permettant l'utilisation de rayons non coudés (stand T.A.) .

4. MAILLARD : moyeu enfant à, seize rayons et roue-libre douze dents.

5. SACHS : moyeu-frein avant pour vélomoteur.

6. EOLIA moyeu corps métal léger et grands flasques, roulements, annulaires (Stand PERRIER-DARDANNE).

7. C.L.B. : papillon en métal léger fondu, évidé par dessous.

8. EXCELTOO : moyeu-frein pour motorisé.
9. MAILLARD : moyeu-frein pour vélomoteur.

At the Paris Salon Hubs for 1953

1. CAMPAGNOLO: device to check the correct parallelism of the frame dropouts (available for front and rear).
2. JOFRE: new body in treated APM, and detail of the two-piece axle and the trapped spindle.
3. DUCRET : flange allowing the use of unbent spokes (T.A. stand).
4. MAILLARD: child hub with 16 spokes and 12 free wheel teeth.
5. SACHS: front brake hub for vélomoteurs.
6. EOLIA hub light metal body and large flanges, annular bearings (PER-RIER-DARDANNE stand).
7. C.L.B.: butterfly made of cast light metal, hollowed out from below.
8. EXCELTOO : brake hub for motorized.
9. MAILLARD: brake hub for vélomoteurs.

[19521122 Le Cycle Vol 08 No 01 p010](#)

CE QUE NOUS AVONS VU...

- 1.- GOELAND : remorque à roue suspendue sur sandow, avec carrosserie pour le transport d'un enfant.
2. - EMERIAU : tête de fourche forgée, à deux plaquettes avec fourreaux cylindriques, et large raccord chromés.
- 3-4. - René HERSE : boîtier pour pile-torche sur bicyclette de grande randonnée. Détail des raccords à long emmanchement.
5. - PITARD : silhouette du cycle randonneur-camping roues de 600 [=24", ISO XX-541] Notez le GRIMPER du Dr. Ruffier.
6. - REMY : vélo d'enfant équipé comme pour les grands; on remarquera le double plateau et le dérailleur arrière HURET, type randonneur, à tension commandée.
- 7-8. - HERGE : détails du cadre type italien, à raccords chromée; l'arrière est fortement triangulé, les haubans de 16 mm. étant collés au raccord de selle. On voit le renfort des fourreaux sous la tête de fourche.

WHAT WE SAW...

- 1.- GOELAND: trailer with suspended wheel on bungee cord, with a body for transporting a child.
2. - EMERIAU: forged fork head, with two plates with cylindrical blades, and large chromed lug.
- 3-4. - René HERSE: case for torch battery on grande randonnée bicycle. Detail of the long socket lugs.
5. - PITARD : silhouette of the randonneur-camping bicycle with 600 wheels [=24", ISO XX-541] Note Dr. Ruffier's GRIMPER.
6. - REMY : children's bicycle equipped as for adults; note the double chainring and the HURET rear derailleur, randonneur type, with controlled tension.
- 7-8. - HERGE : details of the Italian type frame, with chrome lugs; the rear is strongly triangulated, the 16 mm. seat stays being attached to the saddle lugs. One sees the reinforcement of the blades under the fork head.

1953

Jan.	Febr.	March	April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19530117 Le Cycle Vol 08 No 04 p005](#)

Et la tenue de route...

And the road handling...

Voici la silhouette d'un des deux tandems, de piste que René HERSE vient de construire pour les coureurs allemands de Sarrebruck. Spécialiste du tandem, le maître artisan de Levallois ne pouvait que réussir parfaitement de telles mécaniques, rajeunissant enfin ces engins qui habituellement datent des temps héroïques. On remarque la double triangulation déjà employée pour la route, course ou tourisme et assurant une parfaite rigidité.

Here is the silhouette of one of the two tandems, track tandems that René HERSE has just built for the German racers of Saarbrücken. Specialist of the tandem, the master craftsman from Levallois could only succeed perfectly in such mechanics, finally rejuvenating these machines which usually date from heroic times. One notices the double triangulation already used for road, racing or tourism and ensuring perfect rigidity.

[19530117 Le Cycle Vol 08 No 04 p014](#)

Les pattes arrières du tandem de piste R. HERSE, décrit p. 5, sont en tôle épaisse fortement encastrées. Les moyeux MAXI CAR spéciaux ont un corps en acier avec flasques rapportés et rivés en métal léger.

The rear dropouts of the R. HERSE track tandem, described on p. 5, are made of thick steel sheeting with a high degree of rigidity. The special MAXI CAR hubs have a steel body with light metal flanges which are applied and riveted.

[19530131 Le Cycle Vol 08 No 05 p008 19530401 Le Cycliste 04 1953 p111](#)

Particularités remarquées à Bruxelles

1. Pédale monobloc en caoutchouc sur ce type «POPULAIRE».
2. Enjoliveur de garde-boue en silhouette de lion chez PEUGEOT.
3. LUTETIA (Richard HANOCQ) cadre renforcé, décalque de marque sur le tube horizontal.
4. MILLER : levier commandant l'embrayage du moteur auxiliaire. Dans cette position, le galet est en contact avec le pneu.
5. UNIVERSAL (TALA) : levier de frein type course, en métal léger, profondément embouti. Le repose-main est en gomme souple et la chape de réglage du câble est garnie d'une bague crantée en caoutchouc.
6. TITAN (DONCKERS) : tige de selle en acier ou métal léger, marquée de son diamètre.

7. BOWDEN (POSENAER) : nouveau cantilever renforcé en acier, pour cyclomoteurs.
8. RUTILER (DE MARNEFFE) : fixation extra-simple d'une bavette pour pinces sur la tringle du .garde-boue.
- 9-10. DAIMON (LUYCX-MOREAU) : dynamo hollandaise à dix pôles, vue extérieure et intérieure : on remarque la. découpe particulière de l'induit monté sur billes et les pôles noyés dans la matière plastique moulée.

Particularities noted in Brussels

1. One-piece rubber pedal on this "POPULAR" type.
2. Fender decoration in lion shape at PEUGEOT.
3. LUTETIA (Richard HANOCQ) reinforced frame, brand decal on the top tube.
4. MILLER: lever controlling the clutch of the auxiliary engine. In this position, the roller is in contact with the tire.
5. UNIVERSAL (TALA): race-type brake lever, made of lightweight, profoundly pressed metal. The hand rest is made of soft rubber and the cable adjustment knob is fitted with a rubber toothed ring.
6. TITAN (DONCKERS): Seat post made of steel or light metal, marked with its diameter.
7. BOWDEN (POSENAER): new reinforced steel cantilever for cyclomoteurs.
8. RUTILER (DE MARNEFFE): extra-simple attachment of a mud flap with claws to the stay of the fender.
- 9-10. DAIMON (LUYCX-MOREAU): Dutch ten-pole dynamo, external and internal view: the special cut-out of the ball-bearing armature and the poles embedded in the moulded plastic material can be seen.

[19530131 Le Cycle Vol 08 No 05 p013](#)

"Le Cycle" a remarqué pour vous, à Bruxelles...

1. — NOVY : Enjoliveur de garde-boue représentant la marque.
2. — ASTROS ; Guidon amortisseur avec papillon de réglage (Stand Van de Poel).

3. — SILCA : pompe pour coureur, type IMPERO avec poignée inférieure en métal léger, La fixation du raccord est très robuste, sur filetage de gros diamètre (Stand J. Devos).
4. — PEUGEOT : décors par décalque à la tête de fourche : support de dynamo, celle-ci à la marque PEUGEOT, par double tube brasé.
- 5-6. — MULLER : phare profilé, à voyant arrière rouge transparent, orné d'ailettes, placé sur le fourreau de fourche et combiné triple, avec gros phare central flanqué de deux petits (Stand P. de Wolf).
7. — WEINMANN : nouveau levier avec cocotte très simple, constituée par une simple bande de métal léger convenablement découpée, percée et cambrée (Stand Beyltjens).
8. — UNUS : amortisseur pour guidon, protégeant celui-ci., et le mur contre lequel on appuie la machine (Stand Ardex).

"Le Cycle" has noticed for you, in Brussels...

1. - NOVY: Fender cover showing the brand.
ASTROS; Shock absorbing handlebar with adjusting butterfly (Stand Van de Poel).
3. - SILCA: Racer pump, type IMPERO with light metal lower handle.
The attachment of the connector is very sturdy, on large diameter threads (Stand J. Devos).
4. - PEUGEOT: decoration by decal on the fork head: dynamo support, this one with the PEUGEOT brand, by double brazed-on tube.
- 5-6. - MULLER: profiled headlight, with transparent red rear light, decorated with fins, placed on the fork blade and triple combination, with large central headlight flanked by two small ones (Stand P. de Wolf).
7. - WEINMANN: New lever with very simple bracket, consisting of a simple strip of light metal suitably cut, drilled and bent (Stand Beyltjens).
8. - UNUS: bumper for handlebars, protecting the handlebar and the wall against which the machine is pressed (Ardex stand).

[19530131 Le Cycle Vol 08 No 05 p014 19530301 Le Cycliste 03 1953 p070](#)

Vu au "Centenaire"

1. THOMANN : rubans multicolores en plastique ornant les poignées des machines de ville.
2. BIEMME : protège-jupe, pour vélo de dame, en aluminium embouti (stand Tala).
3. BAUER : détail du raccord de selle montrant comment les haubans sont emmanchés dans 2 fourrures coniques, en découpe de l'entretoise (stand P. de Wolf).
4. CAVALETTA : feu arrière soudé au centre de la robuste tringle tubulaire du garde-boue. Le verre rouge est fixé par une bague en caoutchouc.
5. TERROT : potence très artisanale, avec timbre avertisseur vissé latéralement, sur le prototype «cyclotouriste».
6. LA PERLE (beige) : Van Haver. Raccords chromés et décalque de marque sur le tube horizontal.
7. ACEMCY : compteur carré incorporé dans le phare.
8. TITAN : potence acier chromé à oeillet surbaissé (stand Donckers).
9. UNUS : avertisseur mécanique, avec mouvement à, réserve donnant un son analogue aux appareils électriques, et destiné aux cyclomoteurs (Stand Ardex).

Seen at the "Centenary"

1. THOMANN: multicoloured plastic ribbons decorating the grips of city machines.
2. BIEMME: skirt protector, for ladies' bicycles, in stamped aluminium (Tala stand).
3. BAUER: detail of the saddle lug showing how the seatstays are inserted into 2 conical filling parts, in the shape of the seatstay bridge (P. de Wolf stand).
4. CAVALETTA: rear light welded to the centre of the robust tubular fender stay. The red glass is fixed by a rubber ring.
5. TERROT: very artisanal stem, with a lateral screwed bell, on the "cyclotourist" prototype.
6. LA PERLE (beige): Van Haver. Chrome-plated lugs and brand decal on the top tube.
7. ACEMCY : square speedometer incorporated in the headlight.
8. TITAN: chrome-plated steel stem, with low eyelet (Donckers stand).

9. UNUS: mechanical alarm, with a reserve movement giving a sound similar to electrical devices, and intended for cyclomoteurs (Ardex Stand).

[19530131 Le Cycle Vol 08 No 05 p016 19530401 Le Cycliste 04 1953 p098](#)

Nouveautés à Bruxelles

1. Dessin original du cadre de tandem PHENIX, des Ateliers LENOBLE.
2. LUCAS phare avec capuchon anti-éblouissant sur la lampe principale. Le capuchon est fixé au centre du verre en matière moulée.
3. Présentée par M. Van Langendonck, la petite sacoche GOF peut contenir chambre à air, trousse d'outils, quelques pièces de rechange. Elle se pose instantanément en enfilant la large patte en cuir sur le 'dépassant du porte-sac type «cyclotourisme».
4. La dynamo LOHMANN comporte un élégant cache-molette facilement amovible.
- 5-6-7. Compteur FAKO, incorporé au phare, avec entraînement du flexible par pignon caoutchouc sur couronne ajourée fixée aux rayons.
8. Petit porte-bagages de guidon, à fixer sur expendeur signé BIEMME (stand TALA).
9. Avertisseur mécanique CAMPANEL CLAX, pour cyclomoteur (stand J. DE VOS).
10. BIEMME : protège-molette de dynamo en caoutchouc (stand TALA).

New Products in Brussels

1. Original design of the PHENIX tandem frame, from the LENOBLE Ateliers.
2. LUCAS headlight with anti-glare cap on the main bulb. The cap is fixed in the centre of the moulded glass.
3. Presented by Mr. Van Langendonck, the small GOF bag can contain inner tube, tool kit, some spare parts. It is instantly installed by slipping the wide leather leg over the overhang of the "cyclotourism" type bag holder.
4. The LOHMANN dynamo features an elegant and easily removable wheel cover.

- 5-6-7. FAKO speedometer, incorporated in the headlight, with rubber pinion hose drive on an perforated ring attached to the spokes.
8. Small handlebar luggage rack, to be fixed on the expander bolt signed BIEMME (TALA stand).
9. Mechanical warning device CAMPANEL CLAX, for cyclomoteurs (stand J. DE VOS).
10. BIEMME: rubber dynamo wheel guard (TALA stand).

[19530207 Le Cycle Vol 08 No 06 p008](#)

DÉTAILS VUS À BRUXELLES

1. — VAN-HAUWAERT : tôle de protection sur le berceau du cyclomoteur.
2. — II. BEOZIERE : arrière du cadre pour cyclomoteur avec éléments monotubes terminant les haubans et les bases.
3. — Richard HANOCQ : cadre de dame dont le 3e tube forme jambe de force.
4. — LA PERLE : les deux petits tubes du berceau supérieur sont terminés par un embouti semblable à celui des haubans.
5. — THOMANN : cadre pour fillette, dont les haubans arrondis sont reliés directement derrière le tube de selle.
- 6-7. — RAMBAUDI : moyeu arrière 2 vitesses point mort et frein tambour, et moyeu avant à frein central, de construction italienne, présentés au stand Le Poulain.
8. — J.R.C. : combiné arrière avec loupe blanche supérieure dirigeant un jet de lumière sur le dos du cycliste, augmentant ainsi sa protection nocturne (Brevet ASAT).

DETAILS Seen in BRUSSELS

1. - VAN-HAUWAERT: protective sheet on the moped cradle.
2. - — H. BEOZIERE: rear of the moped frame with monotube elements at the end of the seatstays and chainstays.
3. - Richard HANOCQ: ladies' frame with a third tube forming a support strut.

4. - LA PERLE : the two small tubes of the upper cradle are ended by a stamping similar to that of the seatstays.
5. - THOMANN: Girl's frame whose rounded seat stays are connected directly behind the seat tube.
- 6-7. - RAMBAUDI: 2-speed rear hub with neutral and drum brake, and front hub with central brake, of Italian construction, presented at the Le Poulain stand.
8. - J.R.C.: rear combination with upper white magnifying glass directing a jet of light onto the rider's back, thus increasing his night-time protection (ASAT Patent).

[19530221 Le Cycle Vol 08 No 07 p004](#)

Dans son numéro du 17 janvier, Le Cycle publiait la silhouette d'un des deux tandems de piste que René Herse venait de construire pour les coureurs allemands de Sarrebruck. En voici un détail de construction : fixés sur des manivelles STRONGLIGHT acier à emmanchement carré, les plateaux T.A. en dural réunissent sur le même adaptateur le plateau arrière et le pignon de transmission primaire. Le plateau peut être changé sans toucher au reste de la transmission.

In its January 17 issue, Le Cycle published the silhouette of one of the two track tandems that René Herse had just built for the German riders of Saarbrücken. Here's a construction detail: mounted on STRONGLIGHT steel cranks with a square taper fit, the dural T.A. chainrings bring together the rear chainring and the primary transmission sprocket on the same adapter. The chainring can be changed without touching the rest of the transmission.

[19530221 Le Cycle Vol 08 No 07 p012](#)

NOUVEAUTES * DOCUMENTS
Une nouvelle jante Record

La dernière née des jantes RECORD, (pour démontables de faible section) naturellement en métal léger, a un profil original, avec accrochage latéral) des tringles et deux repos de pneu de forme tubulaire, le tout venu de filage. Ces 2 logements reçoivent au raccord 2 tiges d'acier formant une liaison sans soudure.

Ajoutons que le perçage des têtes de rayons présente un important déport de chaque côté, et que les surfaces de freinage sont granitées.

Cette jante « Cyclo-Course », baptisée « La petite jante de grande résistance », se fait en 650 B, 700 C, 700 B.

(Rens. Etablts « JANTES RECORD GRANITEES », 6-12, rue La Fontaine, Montrouge - Tél. ALesia 17-11.)

NEWS * DOCUMENTS

A new Record rim

The latest RECORD rims, (for small section demountable wheels) naturally made of light metal, have an original profile, with lateral hooking of the bead rods and two tubular tyre seats, all from extrusion. These 2 housings receive at the connection 2 steel rods forming a seamless connection.

It should be added that the drilling of the spoke holes has a large offset on each side, and that the braking surfaces are textured.

This "Cyclo-Racing" rim, called "The small high-strength rim", is made in 650 B, 700 C, 700 B.

(Rens. Etablts " JANTES RECORD GRANITEES ", 6-12, rue La Fontaine, Montrouge - Tel. ALesia 17-11).

[19530221 Le Cycle Vol 08 No 07 p015](#)

Cycles Arliguie

Ce détail d'ajour des pattes encastrées donne une juste idée du soin « artisanal » apporté aux cadres.

Cycles Arliguie

This detail of the cut-out in the recessed drop outs gives a good idea of the "handcrafted" care given to the frames.

Cadres hollandais

Les cadres hollandais sont très souvent renforcés par des tubes formant des triangulations parfois inattendues. ni voici quelques exemples sur tandem PON (1) ; sur cadres de dames UNION (2) ; LOCOMOTIEF (3) ; GENERAL (4) et WINGS (5).

On remarquera la généralité des carters étanches en tissus à fermeture lacée.

Dutch frames

Dutch frames are very often reinforced by tubes forming sometimes unexpected triangulations. Here are some examples on tandem PON (1); on UNION ladies frames (2); LOCOMOTIEF (3); GENERAL (4) and WINGS (5).

Note the generality of the waterproof chainguards made of laced fabric.

Détails au Salon d'Amsterdam

1. - Bavette «Sihero» à fixation par pattes découpées en caoutchouc.
2. - Sur ce cycle «Vesting» trois détails typiques, souvent rencontrés au Salon d'Amsterdam : cache-tête de fourche en laiton chromé ; garde-boue dont le dépassement se termine par une pointe ; frein à traction centrale rigide agissant sur un étrier articulé d'un côté sur un collier fixé à un fourreau et tirant de l'autre côté sur la commande du frein tambour.
3. - Commande de dynamo par levier au guidon «Unigro».
4. - Plusieurs constructeurs avaient cette fourche articulée sur leurs cyclomoteurs.
5. - La selle «Mechanic» a une suspension par bec articulé sur un bloc de caoutchouc travaillant à la torsion. On voit, sous la selle, le bloc seul.

6. - Comme chez de nombreuses marques, «Maxwell» est équipé de fils intérieurs avec borne de sortie à la direction, vers le phare et la dynamo (située généralement à l'avant).
7. - «Raleigh» a toujours la serrure anti-vol à la tête de fourche
8. - Attache-gaine ou fil d'éclairage «Bibia» en caoutchouc découpé, exposé au stand Kleeberg. On voit l'attache à plat et posée sur un tube.
9. - Feu rouge «Bibia» à carter en caoutchouc.
10. - Jeu de direction «R. S.» d'un dessin très net et inhabituel pour les Français.

Details at the Amsterdam Salon

1. - "Sihero" mud flap in rubber fixed by cut-out rubber tabs.
2. - On this "Vesting" cycle, three typical details, often encountered at the Amsterdam Salon: chrome-plated brass fork crown cover; fender whose protrusion ends in a tip; rigid central traction brake acting on a caliper articulated on one side on a clamp fixed to a forkblade and pulling the drum brake lever on the other side.
3. - Dynamo control by lever on the "Unigro" handlebar.
4. - Several manufacturers had this fork articulated on their cyclomoteurs.
5. - The "Mechanic" saddle has a spout suspension articulated on a rubber block working on torsion. We see, under the saddle, the block alone.
6. - As with many brands, "Maxwell" is equipped with internal wires with output connectors at the steerer tube, to the headlight and dynamo (usually located at the front).
7. - "Raleigh" still has the anti-theft lock on the fork crown
8. - "Bibia" cut rubber cable or light wire clip, exhibited at the Kleeberg stand. We see the clip flat and placed on a tube.
9. - "Bibia" red light with rubber housing.
10. - Headset "R. S." with a very clear and unusual design for the French.

[19530328 Le Cycle Vol 08 No 09 p018 19530601 Le Cycliste 06 1953 p165](#)

Détails remarquables au Salon Suisse

1. CIBIE : détail de la commande de dynamo par manette au guidon (Stand HAMBERGER).
2. KREIDLER : commande du frein arrière à tambour par rétropédalage sur l'axe de pédalier.
3. TWN : avant du cadre du cyclomoteur avec anti-vol et avertisseur incorporés.
4. TISSOT : pédale à bloc caoutchouc vue sur le cyclomoteur ACO.
5. Capotage arrière du cyclomoteur STANDARD,
6. PHILLIPS : porte-panier en tubes de grosse section de vélo utilitaire ; noter le porte-lanterne.
7. MOSQUITO : poignée de débrayage au cadre, en fil d'acier.

Details noticed at the Swiss Salon

1. CIBIE: detail of the dynamo control by lever on the handlebar (HAMBERGER stand).
2. KREIDLER : rear drum brake operation by back pedalling on the bottom bracket axle.
3. TWN: front of the cyclomoteur frame with integrated anti-theft device and warning device.
4. TISSOT: rubber block pedal seen on the ACO cyclomoteur.
5. Rear cover of the STANDARD cyclomoteur,
6. PHILLIPS: basket holder in tubes of large section on the utility bicycle; note the light bracket.
7. MOSQUITO: handle for disengaging at the frame, made of steel wire.

[19530401 Le Cycliste 04 1953 p000](#)

Lyotard advertisement

[19530425 Le Cycle Vol 08 No 11 p007](#)

[19530425 Le Cycle Vol 08 No 11 p008](#)

[19530425 Le Cycle Vol 08 No 11 p009](#)

LES ALLIAGES LÉGERS AU " DURALUMIN "

L'examen des machines de course de " Paris-Roubaix " prouve la faveur croissante des pièces en alliage léger auprès des constructeurs et des coureurs.

LE coureur est un usager méfiant. C'est à juste titre qu'il hésite longtemps à adopter telle ou telle nouveauté, pourtant bien séduisante, car une casse en course peut avoir des conséquences doublement graves : d'abord, l'accident, rendu plus sérieux par la vitesse et l'obligation de passer, à toute allure, mauvais pavés, trottoirs, rails, passages à niveau: ensuite, la perte de l'épreuve, l'abandon forcé alors que la victoire était possible, abandon soldé par un manque à gagner et la diminution du prestige de champion.

C'est donc un réel succès pour un accessoire que d'être adopté en course, et surtout dans celle qui se termine par l' « Enfer du Nord », ses pavés, ses mauvais trottoirs cyclistes coupés de caniveaux, où se joue la place de premier, ne laissant aucune chance de vaincre au coureur accidenté.

Sans rechercher sur les bicyclettes qui prirent part au « Duralumin » quelles furent les marques des pièces détachées les composant, nous essaierons de jauger ici la confiance accordée aux alliages légers par les concurrents.

Au premier examen, on citera: jantes, freins, guidon, et c'est tout ! Pourtant, en regardant mieux, nous allons constater que les alliages légers sont de plus en plus utilisés, pour bien d'autres organes encore. Afin d'établir un classement clarifiant le problème, nous pouvons séparer les dits accessoires en trois catégories : toujours, souvent, et plus rarement adoptés.

1° LE « DURAL » EST ROI !

Dans la première catégorie, on peut dire que le « dural » (employons cette abréviation si répandue, pour désigner les alliages légers) est toujours adopté.

Pour les jantes et malgré quelques rares concurrents qui gardent leur confiance à la jante en bois, on peut dire qu'il n'y a même plus d'hésitation.

Une jante de course est en métal léger tubulaire.

Suivant les marques, le logement des têtes de rayons sera différent, simplement percé, avec rondelle en acier, dural, ou métalloplastique, ou bien renforcé par des oeillets ou des blocs de bois.

Autre article toujours en « léger » : le frein !

Là, aucune exception, qu'il soit du type classique (croquis no 12) ou cantilever (n° 13) le « dural » est toujours adopté. Si on a parfois entendu parlé, d'un frein cassé en course, nous devons dire que c'était toujours une partie en acier qui était en cause (câble, axe, vis) et que jamais mâchoire. cocotte ou levier ne donne d'ennuis.

Dans le domaine des papillons (11) souvent remplacés en course par le blocage rapide, les alliages légers n'ont pas de concurrence. Si le bronze est plus résistant à l'usage (et encore...) il n'en est pas moins vrai qu'en compétition, le poids est toujours l'ennemi !

J'hésite à classer dans cette catégorie les moyeux, car il y a encore des partisans de l'acier, mais ils furent si rares au départ que nous pouvons considérer, là encore, que l'unanimité est faite.

Dans ce domaine, deux techniques bien différentes : corps tout en métal léger (4) ou corps acier avec flasques en « dural ».

Enfin, nous classerons encore ici les cintres de guidon.

Il n'y a pas si longtemps, les coureurs étaient méfiants à ce sujet ! Notamment sur piste, où l'acier reste le plus employé.

Pourtant, petit à petit, les alliages légers ont prouvé leur absolue sécurité et le cintre en « dural » s'est imposé.

Ses meilleurs avocats furent les coureurs belges, dont l'exigence en matière de solidité est bien connue et justifiée par l'état de certaines routes d'outre-Quévrain. En effet, tous ces coureurs utilisent le même cintre avec renfort central... comme d'ailleurs le vainqueur de Paris-Roubaix 1953 croquis n° 1).

2° Le «Dural» gagne du terrain

Le plateau de pédalier est, à mon avis, le type même de la pièce à réaliser en alliage léger, à condition que celui-ci soit de haute qualité.

Sa rigidité est grande. Son inoxydabilité parfaite évite la rouille à un endroit central bien en vue, et risquant de déparer le plus beau vélo, et sa légèreté, si précieuse pour une pièce tournante de grand diamètre, contribue à l'amélioration du rendement. Quant à sa résistance, qui dira combien de chaînes seront usées par le même plateau en dural

Ces plateaux doubles sont fixés, soit sur manivelle acier (2), soit sur manivelle légère (9), c'est encore un exemple d'application où les alliages légers gagnent rapidement du terrain. Si certains coureurs reprochent à ces manivelles d'augmenter un peu la largeur du pédalage, par contre, d'autres apprécient le gain de poids et la grande rigidité de ces pièces. Si l'utilisation des alliages légers semble très justifiée pour les plateaux, nous en dirons autant pour les pédales (14 et 15).

La cage en « dural », légère, rigide et inoxydable, est certainement celle que le coureur choisira.

Si l'usager peut craindre une usure plus rapide que sur celle en acier, ce qui est certain et un prix plus élevé, ce qui est également vrai, le coureur ne regarde pas à celà. Il cherche le meilleur rendement, dans le cadre d'une solidité suffisante.

Pour les pompes, celluloïd et métal léger se partagent la faveur des concurrents. Si nous voyons de très nombreux exemples du second, illustrés par les dessins n° 1 et 6, nous les trouvons tous deux réunies, le celluloïd formant le corps de la pompe, et le métal léger constituant une poignée inférieure évitant l'échauffement de la main (3).

Notons en passant que la mode actuelle est à la pompe placée sous le tube horizontal.

Parmi les autres pièces en « dural » visibles sur les machines des coureurs, remarquons de nombreuses pièces de dérailleurs avant et arrière (7) des manettes au guidon (2) et la généralité des bidons (8), le métal léger ayant détrôné le fer blanc !

3° Le «Dural» est plus rare..

Pour rester objectifs nous reconnaissons que le coureur boude encore la potence en métal léger. Bien que plusieurs concurrents l'aient adoptée (10), plus nombreux sont ceux qui, influencés par la mauvaise propagande de quelques articles de basse qualité, préfèrent toujours l'acier. Pourtant, une potence en métal léger, faite sérieusement par un spécialiste coté, ne peut donner que toutes garanties de solidité. Nous avons d'ailleurs vu de nombreuses courses remportées avec de telles potences, dont plusieurs Tour de France.

Enfin le fait d'être en acier n'est pas une assurance absolue de solidité, si l'article n'est pas réalisé avec tout le soin nécessaire.

Terminons par un accessoire qui revient au métal léger : la tige de selle (16), abandonnée jadis à cause d'ennuis, casse ou torsion, la tige de selle en « dural », faite par une maison sérieuse, doit donner toute satisfaction à l'usager. Terminons en disant que si les alliages légers ne peuvent partout remplacer l'acier, leur utilisation judicieuse, de plus en plus large, ne peut être que profitable, à l'industrie du Cycle.

LIGHT ALLOYS IN "DURALUMIN".

The examination of the racing machines of "Paris-Roubaix" proves the increasing popularity of light alloy parts among manufacturers and racers.

THE racer is a distrustful user. It is rightly that he hesitates for a long time to adopt such and such a novelty, however attractive, because a breakage during the race can have double serious consequences: firstly, the accident, made more serious by the speed and the obligation to pass, at full speed, bad cobblestones, pavements, rails, level crossings: secondly, the loss of the event, the forced abandonment whereas victory was possible, abandonment resulting in a loss of earnings and the reduction of the prestige of the champion.

It is therefore a real success for an accessory to be adopted in the race, and especially in the one that ends in the "Hell of the North", with its cobblestones, its bad pavements and gutters, where the first place is at stake, leaving no chance to win to the rider who has crashed.

Without looking into the bicycles that took part in the "Duralumin" to find out the brands of the parts that made them up, we will try to judge here the confidence placed in light alloys by the competitors.

At first glance, we will mention: rims, brakes, handlebars, and that's it! However, if we look more closely, we will see that light alloys are used more and more, for many other components.

In order to establish a classification clarifying the problem, we can separate the said accessories into three categories: always, often, and more rarely adopted.

1° THE "DURAL" IS KING!

In the first category, we can say that the "dural" (let us use this abbreviation, so widespread, to designate light alloys) is always adopted.

For the rims, and despite a few rare competitors who keep their confidence in the wooden rim, we can say that there is not even any more hesitation.

A racing rim is made of tubular light metal.

Depending on the make, the spoke head seat will be different, simply drilled, with a steel, dural, or metalloplastic washer, or reinforced with eyelets or wooden blocks.

Another item that is always "light": the brake!

Here, no exception, whether classic (sketch no. 12) or cantilever (no. 13), the "dural" is always adopted. If we have sometimes heard of a brake broken during a race, we must say that it was always a steel part that was involved (cable, axle, screws) and that never shoes, bracket or lever gave any trouble.

In the field of butterflies (11) often replaced in racing by the quick release, light alloys have no competition. If bronze is more resistant to use (and still...) it is no less true that in competition, weight is always the enemy!

I hesitate to classify hubs in this category, because there are still supporters of steel, but they were so rare at the start that we can consider, here again, that unanimity is made.

There are two very different techniques in this field: all light metal body (4) or steel body with "dural" flanges.

Finally, we will again classify handlebars here.

Not so long ago, the racers were suspicious about this! Especially on the track, where steel is still the most used.

However, little by little, the light alloys have proved their absolute safety and the "dural" handlebars have imposed themselves.

Its best advocates were the Belgian riders, whose requirement for solidity is well known and justified by the state of certain roads across the country. Indeed, all these racers used the same handlebars with central reinforcement... as did the winner of Paris-Roubaix 1953 (sketch n° 1).

2° The "Dural" is gaining ground

The chainring is, in my opinion, the very type of part to be made of light alloy, as long as it is of high quality.

Its rigidity is great. Its perfect rustproofness avoids rust in a prominent central place, which could ruin the most beautiful bicycle, and its light-

ness, so precious for a rotating part with a large diameter, contributes to the improvement of the performance. As for its resistance, who can tell how many chains will be worn by the same dural chainring?

These double chainrings are fixed either on a steel crank (2) or a light crank (9), this is another example of an application where light alloys are rapidly gaining ground. While some racers blame these cranks for slightly increasing the width of the pedals, others appreciate the weight savings and high rigidity of these parts.

If the use of light alloys seems very justified to refine the chainrings, we will say the same for the pedals (14 and 15).

The "dural" cage, light, rigid and stainless, is certainly the one the racer would choose.

If the user can fear a faster wear than on the steel one, which is certain, and a higher price, which is also true, the racer doesn't look at that. He is looking for the best performance, within the limits of sufficient strength.

For the pumps, celluloid and light metal share the favour of the competitors. If we see many examples of the latter, illustrated in drawings 1 and 6, we find them both together, the celluloid forming the body of the pump and the light metal forming a lower casing to prevent the hand from heating up (3).

It should be noted in passing that the current fashion is for the pump to be placed under the top tube.

Among the other "dural" parts visible on the racers' machines, note the numerous front and rear derailleur parts (7) of the handlebar levers (2) and the generality of the bottles (8), light metal having dethroned tinplate!

3° The "Dural" is rarer...

To remain objective we will recognise that the racer still sulks at the light metal stem. Although several competitors have adopted it (10), more and more are those who, influenced by the bad propaganda of a few low quality items, still prefer steel.

However, a stem made of light metal, seriously made by a rated specialist, can only give full guarantees of solidity. In fact, we have seen many races won with such stems, including several Tour de France races.

Finally the fact that it is made of steel is not an absolute guarantee of solidity, if the item is not made with all the necessary care.

Let's close with an accessory that comes back to light metal: the seat post (16), once abandoned because of trouble, breakage or torsion, the seat post made of " dural ", made by a serious company, must give full satisfaction to the user. Let us conclude by saying that if light alloys cannot replace steel everywhere, their judicious use, more and more widespread, can only be profitable to the Cycle industry.

[19530509 Le Cycle Vol 08 No 12 p012](#)

C.M.D.C. advertisement, single wheel trailer

[19530509 Le Cycle Vol 08 No 12 p013 19531001 Le Cycliste 10 1953 p266 Le Cycle Version](#)

A la "Poly" Détails remarqués pendant la Course et au Salon de plein air
1-2-3 - Trois applications du GUIDON-STOP - SIMPLEX. Sur la machine de course de Geminiani, sur un vélo type course, et sur une machine «export» équipée de freins genre anglais. Notez que, alors que «Gem» n'a pas de leviers sur son guidon, SIMPLEX exposait un équipement mixte, avec commandes indépendantes par GUIDONSTOP et par leviers classiques.

4. - EMERIAU : Guidon sport, type italien, pour cyclomoteurs ; de petits tubes, soudés à l'intérieur du cintre, en bout des vis de réglage de tension des câbles, permettent un montage facile et le guidage des gâines.

5-6-7. - SABLIERE : potence avec butée et double passage de gaine. Fixation des tringles dans des tunnels brasés sur les pattes du cadre.

8. - T.A. : nouvelle forme améliorée de la cale-chaussure.

[At the "Poly" Details noticed during the race and in the Outdoor Salon](#)

1-2-3 - Three applications of GUIDON-STOP - SIMPLEX. On Geminiani's racing machine, on a racing bicycle, and on an "export" machine equipped with English brakes. Note that, while "Gem" has no levers on its

handlebars, SIMPLEX exhibited a mixed equipment, with independent controls by GUIDONSTOP and by conventional levers.

4. - EMERIAU: Sport handlebars, Italian type, for cyclomoteurs; small tubes, welded inside the handlebars, at the end of the cable tension adjustment screws, allow easy assembly and guiding of the cables.

5-6-7. - SABLIERE: stem with cable stop and double cable passage. Fixing the fender stays in brazed tunnels on the frame dropouts.

8. - T.A.: new and improved shape of the shoe cleats.

[19530509 Le Cycle Vol 08 No 12 p013 19531001 Le Cycliste 10 1953 p266 Le Cycliste Version](#)

A la "Poly" Détails remarqués pendant la Course et au Salon de plein air

1-3 - Deux applications du GUIDON-STOP - SIMPLEX. Sur la machine de course de Geminiani, et sur une machine «export» équipée de freins genre anglais. Notez que, alors que «Gem» n'a pas de leviers sur son guidon, SIMPLEX exposait un équipement mixte, avec commandes indépendantes par GUIDONSTOP et par leviers classiques.

4. - EMERIAU : Guidon sport, type italien, pour cyclomoteurs ; de petits tubes, soudés à l'intérieur du cintre, en bout des vis de réglage de tension des câbles, permettent un montage facile et le guidage des gâines.

5-6-7. - SABLIERE : potence avec butée et double passage de gaine. Fixation des tringles dans des tunnels brasés sur les pattes du cadre.

8. - T.A. : nouvelle forme améliorée de la cale-chaussure.

At the "Poly" Details noticed during the race and in the Outdoor Salon

1-2-3 - Three applications of GUIDON-STOP - SIMPLEX. On Geminiani's racing machine, on a racing bicycle, and on an "export" machine equipped with English brakes. Note that, while "Gem" has no levers on its handlebars, SIMPLEX exhibited a mixed equipment, with independent controls by GUIDONSTOP and by conventional levers.

4. - EMERIAU: Sport handlebars, Italian type, for cyclomoteurs; small tubes, welded inside the handlebars, at the end of the cable tension adjustment screws, allow easy assembly and guiding of the cables.

- 5-6-7. - SABLIERE: stem with cable stop and double cable passage. Fixing the fender stays in brazed tunnels on the frame dropouts.
8. - T.A.: new and improved shape of the shoe cleats.

[19530509 Le Cycle Vol 08 No 12 p028](#)

NOUVEAUTES * DOCUMENTS

Le Détendeur LAM

Le détendeur LAM en position de route, à gauche, et en position de détente (en vue du démontage de la roue par exemple) à droite.

Le mouvement très facile et instantané ne peut s'effectuer fortuitement. Ce détendeur peut se monter sur tous les freins LAM déjà dans le commerce.

NEWS * DOCUMENTS

The LAM detensioner

The LAM regulator in the road position, on the left, and in the relaxation position (for dismantling the wheel, for example) on the right.

The very easy and instantaneous movement cannot be carried out by accident.

This regulator can be fitted to all LAM brakes already on the market.

[19530523 Le Cycle Vol 08 No 13 p004](#)

Vous avons vu à CHANTELOUP

Nous avons présenté, dans un numéro précédent, le détail de l'attache, instantanément accrochable et décrochable de la remorque DERNY, grâce à son système à deux rotules, fixées sous le porte-bagages, sur scooter et vélomoteur, et au moyeu arrière. sur cyclomoteur DERNY Voici l'allure de cette remorque, montrant la suspension par anneaux NEIMAN sur doubles biellettes oscillantes, la vaste plateforme de 600 x 400 en tubes d'acier soudés, le long guidage de l'articulation avant.

PITARD a réalisé ce très simple porte-sacoches avant constitué par un seul tube convenablement cintré, fixé aux pattes et à mi-hauteur des fourreaux, et ayant l'avantage de ne pas gêner la souplesse de la fourche.

You saw in CHANTELOUP

In a previous issue, we presented the detail of the attachment, instantly attachable and detachable, of the DERNY trailer, thanks to its system of two ball joints, attached under the luggage rack, on scooters and mopeds, and on the rear hub, on DERNY mopeds. Here is the look of this trailer, showing the NEIMAN ring suspension on double oscillating connecting rods, the vast 600 x 400 platform made of welded steel tubes, the long guide of the front joint.

PITARD has created this very simple front pannier carrier consisting of a single, suitably curved tube, fixed to the forkends and halfway up the forkblades, and having the advantage of not hindering the flexibility of the fork.

[19530523 Le Cycle Vol 08 No 13 p005](#)

AU SALON DE L'HAUTIL

1. - CHAPLAIT a créé ce cadre de cyclomoteur très personnel. Les tubes supérieurs encerclent le réservoir ; et la suspension arrière oscillante comporte des coulisseaux inclinés. Notez le porte-bagages robuste et surélevé.
2. - HERSE a incorporé à ce porte-bagages arrière les attaches pour remorque GOELAND.
3. - NIVEX présentait plusieurs types de cyclomoteurs : voici celui équipé du BRIBAN, avec fourche télescopique u maison » et gros réservoir de six litres.
4. - Chez Alex SINGER, nous avons remarqué ce petit phare JOS, nouveau modèle, à visière.
5. - C.N.C. a réalisé un porte-phare très simple, avec deux tiges et deux serre-tringle.

6. - Le nouveau bloc ZURCHER silencieux équipe les DERNY : le voici dans le cadre du solo.

AT THE SALON DE L'HAUTIL

1. - CHAPLAIT has created this very personal cyclomoteur frame. The upper tubes encircle the tank; and the oscillating rear suspension has inclined slides. Note the sturdy, raised luggage rack.
2. - HERSE has incorporated the GOELAND trailer coupling into this rear luggage rack.
3. - NIVEX presented several types of cyclomoteurs: here is the one equipped with the BRIBAN, with a "à la maison" telescopic fork and a large six-litre tank.
4. - At Alex SINGER we noticed this small JOS headlight, new model, with a visor.
5. - C.N.C. has made a very simple headlamp holder, with two rods and two eyebolts.
6. - The new silent ZURCHER block equips the DERNY: here it is for the solo.

[19530523 Le Cycle Vol 08 No 13 p006 19530801 Le Cycliste 0809 1953 p211](#)

A Chanteloup

1. - HERGE : remorque monoroue avec carrosserie «canadienne» en bois.
- 2-3. - CHAPLAIT : le vélo «12 ANS» (3 à 15 ans) et ses deux positions extrêmes.
- 4-5. - EMERIAU : deux spécialités «maison», le levier de vitesses pour moteur CUCCILO et la potence à pince.
6. - HERSE : boîte de pédalier avec raccords très allongés.
7. - PRYMA-RECORD : vue par dessous de l' «AUTOMATIC - VARIA - SELLE» dans sa position avancée.

At Chanteloup

1. - HERGE: single wheel trailer with "Canadian" wooden body.

2-3. - CHAPLAI: the "12 YEARS" bicycle (3 to 15 years old) and its two extreme positions.

4-5. - EMERIAU: two "À la maison" specialities, the gear lever for CUC-CIOLO engine and the stem with clamp.

6. - HERSE: bottom bracket with very long lugs.

7. - PRYMA-RECORD: view from below of the "AUTOMATIC - VARIA - SADDLE" in its forward position.

[19530523 Le Cycle Vol 08 No 13 p007 19531001 Le Cycliste 10 1953 p276](#)

Inventions au Concours Lépine

1-2. - Indicateurs de direction sur le porte-bagages arrière, contact au guidon et lampe contrôle, présentés par ROLLIN.

3. - Commande de frein à rétropédalage de GELEY, le système à cliquet étant inclus dans un carter fermé.

4. - Détail du dispositif LANG permettant d'obtenir automatiquement la position basse des deux pédales sur un cyclomoteur.

5. - Frein à rétropédalage de SELLAY, pouvant être commandé par câble, ou par la tige d'un frein anglais.

Inventions at the Lépine Competition

1-2. - Direction indicators on the rear luggage rack, handlebar contact and control lamp, presented by ROLLIN.

3. - GELEY back pedal brake command, the ratchet system being included in a closed housing.

4. - Detail of the LANG device allowing to automatically obtain the low position of the two pedals on a cyclomoteur.

5. - SELLAY back pedal brake, which can be operated by cable, or by the rod of an English brake.

[19530523 Le Cycle Vol 08 No 13 p009 19530701 Le Cycliste 07 1953 p194](#)

Au Concours Lepine

1. - Le GYRO-CYCLE et son tourniquet à deux masselottes est fortement inspiré du...
2. - GIRO, que nous connaissons depuis longtemps, et qui revêt une allure mécanique bien supérieure.
3. - Le variateur de vitesse SANDRIN montrant sa liaison par chaîne et son gros carter faisant partie du cadre.
4. - Le frein à crémaillère et latins montés sur axes hélicoïdaux de GERARD peut également se concevoir en version cantilever.
5. - Moyeu rétro à broche, corps en métal léger, présenté par RENARD.
- 6.-7. - Deux applications du TITO-STOP de FOUCRAS sur frein à tambour, avec gaine de protection et sur frein classique, la gaine enlevée montrant les deux plots de contact, celui-ci établi par le petit ressort.

At the Lepine Competition

1. - The GYRO-CYCLE and its two-weight spinner is strongly inspired by the...
2. - GIRO, which we have known for a long time, and which has a much higher mechanical quality.
3. - The SANDRIN speed variator showing its chain link and large housing as part of the frame.
4. - The GERARD helical axis mounted rack and pinion brake can also be designed in a cantilever version.
5. - Back pedalling brake split hub, light metal body, presented by RENARD.
- 6.-7. - Two applications of the FOUCRAS TITO-STOP on drum brake, with protective sheath and on conventional brake, the removed sheath showing the two contact pads, this one established by the small spring.

[19530523 Le Cycle Vol 08 No 13 p015 19531001 Le Cycliste 10 1953 p258](#)

Remarqué à la Foire de Paris

1. - JAOUEN : remorque OLITUB transformable, équipée de son couvercle pour le transport des bagages.
- 2-3. - GAM : anti-vol sur Vélosolux : un crochet coudé, boulonné sur la tête de fourche, pénètre dans la serrure fixée sous le tube diagonal.

Commande par rétropédalage du frein arrière, par utilisation du brin inférieur de la chaîne.

4-5. - HERGE : sac à dos SABLE, avec fond semi-rigide, dont l'armature à cadre, amovible, permet une transformation instantanée en sacoche, grâce aux crochets qui servent soit à tenir le cadre, soit à la fixation sur le porte-bagages.

6. - RICHARDOT : détail du guidon souple S.C.V. à suspension entièrement métallique.

7. - G. -FEUILLET ; le guidon SYNCHRO-SECURIT, dans sa version définitive, équipait les cyclomoteurs GELEM et SAR-TORETTE ; on remarque les vis noyées à fente cruciforme.

Noticed at the Paris Fair

1. - JAOUEN: convertible OLITUB trailer, equipped with its cover for luggage transport.

2-3. - GAM: anti-theft on Vélosolex: an angled hook, bolted to the fork crown, penetrates the lock fixed under the down tube.

Back pedal control of the rear brake, using the lower chain section.

4-5. - HERGE: SABLE backpack, with semi-rigid bottom, whose removable frame allows instant transformation into a bag, thanks to the hooks used either to hold the frame or to attach it to the luggage rack.

6. - RICHARDOT: detail of the S.C.V. flexible handlebar with all-metal suspension.

7. - G. -FEUILLET ; the SYNCHRO-SECURIT handlebar, in its final version, equipped the GELEM and SARTORETTE cyclomoteurs; we notice the crosshead countersunk screws.

[19530601 Le Cycliste 06 1953 p000](#)

Idéale advertisement

[19530601 Le Cycliste 06 1953 p001](#)

MAFAC advertisement

[19530601 Le Cycliste 06 1953 p156](#)

Des Nouveautés

Ce porte-bidon «Le Pratique» a été vu, au Rassemblement de cernes, à Pâques, par Daniel Rebour, qui le signale clans les colonnes de notre confrère «Le Cycle». Cet original porte-bidon de cadre bouche automatiquement le bidon par sa sphère tournante- en caoutchouc, et lors de l'utilisation, se trouve automatiquement ouvert.

New products

This bottle holder "Le Pratique" was seen, at the Rassemblement de cernes, at Easter, by Daniel Rebour, who pointed it out in the columns of our colleague "Le Cycle". This original frame bottle holder automatically closes the bottle by its rotating rubber ball - and when in use, it is automatically opened.

[19530606 Le Cycle Vol 08 No 14 p009 19530801 Le Cycliste 0809 1953 p218](#)

Machines Francaises à "Poly Belge"

Trois détails sur la René HERSE, de Lily Herse : Porte-Bagage prenant appui sur les côtés de la tête de fourche et portant le petit projecteur JOS à visière. Câble de frein arrière traversant la tige de selle et, travaillant sur une poulie. Le câble double du dérailleur CYCLO passant dans le tube diagonale et sortant sous la boîte à billes par un petit canal brasé.

French machines at "Poly Belge"

Three details about Lily Herse's René HERSE: Luggage rack attached to the sides of the fork crown and carrying the small JOS headlight with visor. Rear brake cable passing through the seat post and working on a pulley. The double cable of the CYCLO derailleur passes through the down tube and exits under the bottom bracket through a small brazed channel.

Quelques détails vus à la "Poly Belge"

1. - Fixation des haubans sur le cadre soudo-brasé LAUWERS.
2. - Le tandem GELDOF est équipé de papillons à trois branches.
- 3 - Potence à glissière «TITAN» pour arrière de tandem. On remarque le serrage de la tige de selle à deux vis et la fixation en un point de la triangulation.
4. - Sur la machine «MERCURE» le câble d'éclairage traverse l'axe central du frein «MAFAC-RACER» sur lequel a été brasé le support du porte-sac.
5. - «FAIREY» avait conçu ce porte-pompe en fil entourant le sommet de la poignée.
6. - Arrière largement triangulé de «PLUME-SPORT», la pompe est fixée à un hauban, le câble de frein traverse le tube.
7. - La «MARCEL» de GEORGES FILS avait des haubans très rapprochés à la partie supérieure suivant la mode italienne.
8. - Plusieurs tandems de marques différentes avaient adopté ce montage avec deux freins «MAFAC» à l'arrière, commandés par un seul câble.
9. - Porte-sac de «FAIREY» constitué par deux petits tubes brasés à la potence.

Some details seen at the "Poly Belge"

1. - Attachment of the seatstays to the LAUWERS brazed welded frame.
2. - The GELDOF tandem is equipped with three-armed butterflies.
- 3 - "TITAN" slide stem for tandem rear. Note the clamping of the seat post with two screws and the fixing at one point of the triangulation.
4. - On the "MERCURE" machine, the lighting cable passes through the central bolt of the "MAFAC-RACER" brake on which the bag holder bracket has been brazed.
5. - "FAIREY" had designed this pump holder made from wire surrounding the top of the grip.
6. - Rear largely triangulated "PLUME-SPORT", the pump is attached to a seatstay, the brake cable passes through the tube.
7. - The "MARCEL" of GEORGES FILS had very close stays at the top, following Italian fashion.

8. - Several tandems of different brands had adopted this assembly with two "MAFAC" brakes on the rear, operated by a single cable.
9. - "FAIREY" bag holder made up of two small tubes brazed to the stem.

[19530627 Le Cycle Vol 08 No 15 p008](#)

Le CATALUX n° 5 à lampe suspendue, démonté partiellement, montre son carter sur lequel est collé à chaud le film de SCOTCHLITE, le porte-lampe sur caoutchouc, avec fil d'arrivée de courant et fil de masse, et le couvercle en matière transparente rouge.

The CATALUX no. 5 with suspended lamp, partially dismantled, shows its housing on which the SCOTCHLITE film is hot glued, the lamp holder on rubber, with power supply lead and ground wire, and the cover in transparent red material.

[19530711 Le Cycle Vol 08 No 16 p007 19531001 Le Cycliste 10 1953 p243](#)

Tour de France

1. - La mode est aux pompes fixées sous le tube horizontal. Voici mieux, sur la CILO de Metzger, sa pompe SILCA-IMPERO est placée au-dessus.
3. - Hugo Koblet a fait poser sur sa bicyclette LA PERLE, équipée de manivelles NERVAR trois branches, cet adaptateur Spécial T.A. non déporté, déplaçant le grand plateau de 3 mm vers l'extérieur, suivant le montage commercial le plus courant.
3. - Porte-bidon italien ALE, vu sur l'ATALA d'Astrua.
4. - Décalques sur les bases du cadre EROBA du coureur hollandais Stevens.
- 5-6. - Positions arrière et avant extrêmes obtenues par la tige de selle à coulisse créée par A. MAHE, et équipant la machine de Caput. On voit en dessous le petit levier permettant de bloquer la selle à toutes les positions intermédiaires.
7. - Sur la BARTALI de Corrieri, on pouvait remarquer ce collier CAMPAGNOLO servant de butée de gaine à gauche pour le dérailleur avant, de

tunnel de câble pour le dérailleur arrière, et de porte-pompe inférieur, grâce à ce petit anneau brasé, encerclant le raccord fixe.

Notons également l'écrou borgne des clavettes, portant l'initiale de la marque.

Tour de France

1. - The trend is for pumps fixed under the top tube. Here is better, on the CILO of Metzger, its SILCA-IMPERO pump is placed above.
 3. - Hugo Koblet had on his LA PERLE bicycle, equipped with three-arm NERVAR cranks, this special T.A. adapter placed without offset, moving the big chainring 3 mm outwards, according to the most common commercial assembly.
 3. - Italian ALE bottle holder, seen on the ATALA in Astrua.
 4. - Decals on the chainstay of the EROBA frame of Dutch rider Stevens.
 - 5-6. - Extreme rear and front positions obtained by the seat post clamp created by A. MAHE, and equipping the Caput machine. Underneath you can see the small lever to lock the saddle at all intermediate positions.
 7. - On Corrieri's BARTALI, we could notice this CAMPAGNOLO clamp used as a left cable stop for the front derailleur, as a cable tunnel for the rear derailleur, and as a lower pump holder, thanks to this small brazed ring, which encircles the fixed pump coupling.
- Also note the cap nut on the cotter pin, bearing the initial of the brand.

[19530711 Le Cycle Vol 08 No 16 p011 19531001 Le Cycliste 10 1953 p270](#)

Cadres et Raccords au Tour de France

- 1.-2. - Robic a suivi la mode en faisant braser ses porte-pompe sous le tube horizontal, contre les raccords. Remarquer les deux pattes pour fixer la plaque de cadre.
3. - Détail du pédalier de là GARIN d'Impanis ; on voit que le tube de selle est braqué devant la boîte à billes, et que le diagonal vient se réunir au dit tube de selle, sans contact direct avec la douille de pédalier.
4. - Très robuste entretoise avec passage de gaine brasé, sur CILO.
5. - Raccords aux ajours intérieurs d'ATALA.

6. - Butée de gaine en cuvette biseautée brasée sur la base de la machine de Bauvin.
7. - Raccord de selle LEGNANO.
8. - Raccord de direction GINO-BARTALI (Noter la cuvette avec marque.)
On remarquera la très grande longueur de ces raccords italiens.

Frames and lugs at the Tour de France

- 1.-2. - Robic followed the trend by having his pump holders brazed under the top tube, against the lugs. Note the two brackets for attaching the frame plate.
3. - Detail of the bottom bracket from the GARIN d'Impanis; we see that the seat tube is brazed in front of the bottom bracket shell, and that the down tube comes together at the said seat tube, without direct contact with the bottom bracket sleeve.
4. - Very robust bridge with brazed cable passage, on CILO.
5. - Lugs with cut-outs at ATALA.
6. - Bevelled cup cable stop brazed on the chainstay of the Bauvin machine.
7. - Saddle lug LEGNANO.
8. - GINO-BARTALI steering lug (Note the cup with mark). Note the very long length of these Italian lugs.

[19530711 Le Cycle Vol 08 No 16 p014 19531001 Le Cycliste 10 1953 p269](#)

Remarqué à Strasbourg au départ du Tour de France

- 1-2. - Les porte-pompe de VAN GENECHTEN sont réduits à leur plus simple expression. Dérailleur HURET à tension commandée par double manette.
3. - Bloc patin M. G. utilisé par plusieurs coureurs italiens ; le patin constitué par plusieurs couches de forte toile noyées clans le caoutchouc, est maintenu dans son logement par deux vis qui le traversent.
- 4-5. - Détendeur de câble BENOTTO sur freins BOWDEN, équipant la machine du coureur italien GROSSO, vu en position de route (levé) et en position détendue (baissé) .

6-7-8. - SIMPLEX a ajouté à ses dérailleurs cette petite rondelle avec crochet, permettant, en cas de bris de transmission, d'accrocher la chaînette par n'importe quel maillon, donnant ainsi au coureur la possibilité de choisir une vitesse.

9-10. - Petites poulies terminant le ressort du frein Suisse DURALCA et facilitant son travail contre le métal léger des branches, .et détail d'une poulie.

11-12-13. - Nouvelles butées de gaine à collier de CAMPAGNOLO, les deux vues de la butée se fixant sur le tube diagonal, près de la boîte à billes, montrent la butée de la gaine du dérailleur avant à gauche et le tunnel cintré, à droite, pour le passage du câble arrière ; sur la base, près du dérailleur la butée de gaine, constituée par une tôle découpée et pliée, forme cuvette d'appui et guide-gaine.

Noticed in Strasbourg at the start of the Tour de France

1-2. - VAN GENECHTEN's pump holders are reduced to their simplest form. HURET derailleur with double lever controlled cable tension.

3. - M. G. pad block used by several Italian racers; the pad, made up of several layers of strong cloth embedded in rubber clans, is held in its housing by two screws that pass through it.

4-5. - BENOTTO cable detensioner on BOWDEN brakes, equipping the machine of the Italian rider GROSSO, seen in the driving position (raised) and in the relaxed position (lowered).

6-7-8. - SIMPLEX has added this small washer with hook to its derailleurs, allowing, in the event of transmission failure, to hook the chain by any link, thus giving the racer the possibility to choose a gear.

9-10. - Small pulleys finishing the spring of the Swiss brake DURALCA and facilitating its work against the light metal of the branches, and detail of a pulley.

11-12-13. - New CAMPAGNOLO clamped cable stops, the two views of the stop attached to the down tube, near the bottom bracket, show the stop of the front derailleur cable on the left and the curved tunnel, on the right, for the passage of the rear derailleur cable; on the chainstay, near the derailleur, the cable stop, consisting of a cut and bent sheet metal, shaped as a support bowl and cable guide.

NOUVEAUTÉS CHEZ CAMPAGNOLO

Voici deux créations récentes signées CAMPAGNOLO.

Pour la piste, ce blocage rapide, dont la clé commandant la came de serrage est cintrée, afin d'entourer le tube du cadre ou le fourreau de fourche, ce qui évite complètement tout risque d'accrochage.

Puis, un moyeu à grands flasques ajourés et centrés, donc évitant le rayonnage en parapluie.

Le moyeu arrière est fait suivant deux modèles différents un filetage et double filetage, mais l'emplacement et l'écart des flasques reste le même.

NEW PRODUCTS AT CAMPAGNOLO

Here are two recent creations by CAMPAGNOLO.

For the track, this quick-release, whose tightening cam key is bent to surround the frame tube or the fork blade, thus completely avoiding any risk of snagging.

Then, a hub with large cut-out and centred flanges, thus avoiding umbrella spoking.

The rear hub is made in two different models : one thread and double thread, but the location and distance between the flanges remains the same.

Course ou Cyclotourisme...

Laquelle de ces deux techniques influence l'autre?

Racing or cyclo touring...

Which of these two techniques influenced the other?

La technique du frein RACER-MAFAC découle du cantilever de cyclotourisme, les tasseaux étant fixés sur un étrier au lieu d'être brasés sur les haubans ou fourreaux de fourche.

On notera le passage inhabituel de la gaine sous le hauban, sur cette MERCIER du Tour 1953.

The technology of the MAFAC-RACER brake is based on the cyclotourism cantilever brake, with the brake pads being fixed to a stirrup instead of being soldered to the stays or fork blades.

Note the unusual passage of the housing under the seatstay, on this MERCIER of the Tour 1953.

[19530725 Le Cycle Vol 08 No 17 p008](#)

Contrairement à la technique italienne qui exige des colliers en remplacement des attaches soudées, cette LOCOMOTIEF du Tour de France est équipée de doubles manettes CAMPAGNOLO à supports brasés.

L'ARLIGUIE du coureur Labertonnière, équipée de robustes manivelles, NERVAR-SPORT d'une technique bien caractéristique du service des courses, avait un dérailleur avant CYCLO, marque fort réputée parmi les touristes.

Cette potence OTERO du coureur espagnol Garcia, originale dans son embout arrondi, est très « course » dans sa technique.

Contrary to the Italian technology which requires collars instead of welded brackets, this LOCOMOTIEF of the Tour de France is equipped with double CAMPAGNOLO levers with brazed brackets.

The ARLIGUIE of the racer Labertonnière, equipped with sturdy cranks, NERVAR-SPORT of a very characteristic race service technology, had a CYCLO front derailleur, a very famous brand among the tourists.

This OTERO stem of the Spanish racer Garcia, original in its rounded tip, is very "race-like" in its technology.

[19530725 Le Cycle Vol 08 No 17 p009](#)

Sur la GARIN d'Impanis, le dérailleur de pédalier SIMPLEX était fixé par support brasé très spécial en raison de la forme bien particulière de ce cadre.

On the GARIN of Impanis, the SIMPLEX front derailleur was mounted on a very special brazed bracket because of the very particular shape of this frame.

[19530808 Le Cycle Vol 08 No 18 p008](#)

LES VELOS DU TOUR

La TERROT du second du Tour, Malléjac, par sa belle performance, confirme la valeur des fabrications, françaises. Unissons à la grande marque dijonnaise les dérailleurs SIMPLEX, la chaîne YELLOREX, la roue libre J MOYNE. les moyeux PRIOR, les jantes MAVIC, les freins BEBOR-EX les plateaux T.A. les manivelles 'DURAX, les raccords NERVEX, la pompe ZEFAL, etc...

L'ATALA de Astrua présente toutes les caractéristiques habituelles des machines italiennes. Cadre assez redressé, raccords et bas de fourche chromés, dérailleurs avant et arrière, moyeux et blocages rapides CAMPAGNOLO.

THE BICYCLES OF THE TOUR

The TERROT of the second of the Tour, Malléjac, by his nice performance, confirms the value of the French manufacturers. Let us unite to the great Dijon brand the SIMPLEX derailleur, the YELLOREX chain, the J MOYNE freewheel, the PRIOR hubs, the MAVIC rims, the BEBOREX

brakes, the T.A. chainrings, the 'DURAX' cranks, the NERVEX lugs, the ZEFAL pump, etc...

Astrua's ATALA has all the usual characteristics of Italian machines. Fairly upright frame, chrome plated lugs and fork ends, front and rear derailleurs, hubs and quick releases by CAMPAGNOLO.

[19530808 Le Cycle Vol 08 No 18 p009](#)

La MONDIA du Suisse Schaer, maillot vert du Tour, est un bel exemple de machine étudiée pour un coureur de petit gabarit. Le cadre, en tubes Reynolds 531, montre des raccords et une fourche entièrement chromés. La potence est en métal léger. Nommons quelques accessoires français équipant cette bicyclette : dérailleurs avant et arrière SIMPLEX, plateaux T.A., porte-bidon V.I.T.

The MONDIA of Swiss rider Schaer, green jersey of the Tour, is a nice example of a machine designed for a small rider. The frame, made of Reynolds 531 tubes, shows fully chromed lugs and fork. The stem is made of light metal. Some of the French accessories fitted to this bicycle include SIMPLEX front and rear derailleurs, T.A. chainrings, V.I.T. bottle cage.

[19530808 Le Cycle Vol 08 No 18 p010](#)

La bicyclette française victorieuse du Tour 53

STELLA et Bobet doivent être réunis dans les félicitations que nous adressons pour cette belle machine si luxueuse et si soignée.

Cadre en tubes VITUS au dessin très net, raccords chromés, émail brillant et d'aspect neuf : on « sent » le coureur habitué aux contacts avec les confrères italiens. S'il a ramené d'Italie ses moyeux et blocages CAMPAGNOLO, il fait toujours confiance aux beaux accessoires français, dérailleurs avant et arrière HURET, jantes et guidon PIVO, roue libre et pédales PRIOR, plateaux et couple T.A. freins SOVA-WEINMANN, leviers et

repose-mains MAFAC, chaine BRAMPTON, rayons ROBERGEL, cale-pieds CHRISTOPHE, porte-bidons VIT, etc..

The victorious French bicycle of the Tour 53

STELLA and Bobet must be united in our congratulations for such a beautiful, luxurious and meticulous machine.

The frame is made of VITUS tubes with a very clean design, chrome fittings, shiny enamel and new look: you can "feel" the racer used to contact with Italian colleagues. Although he brought back his CAMPAGNOLO hubs and quick releases from Italy, he still trusts the beautiful French accessories, HURET front and rear derailleurs, PIVO rims and handlebars, PRIOR freewheel and pedals, T.A. chainrings, SOVA-WEINMANN brakes, MAFAC levers and handrests, BRAMPTON chain, ROBERGEL spokes, CHRISTOPHE toeclips, VIT bottle cages, etc...

[19530808 Le Cycle Vol 08 No 18 p013 19531101 Le Cycliste 11 1953 p325](#)

Les Accessoires ont gagné le Tour de France

Sur la STELLA de Louis Bobet, nous avons remarqué cette longue potence PIVO en acier (1), ce dérailleur avant à levier rigide HURET, ce couple sur adapteur, en métal léger, signé T.A. (2) ; ce dérailleur arrière HURET à tension commandée type «Spécial Louison Bobet» (naturellement) (3) les raccords de direction chromés et la manette double HURET (4) ; ces freins SOVA-WEINMANN en métal léger (5) commandés par des leviers MAFAC avec appuie-mains (6).

Accessories won the Tour de France

On Louis Bobet's STELLA, we noticed this long steel PIVO stem (1), this HURET rigid lever front derailleur, this light metal chainring set on adapter, signed T.A. (2); this HURET rear derailleur with controlled tension type "Special Louison Bobet" (of course) (3) the chromed head tube lugs and the HURET double lever (4); these SOVA-WEINMANN light metal brakes (5) controlled by MAFAC levers with hand rests (6).

Aux Places d'Honneur du Tour

1. - Potence AMBROSIO en métal léger, raccords chromés et vis-graisseur de direction sur l'ATALA de Astrua.
2. - Le nouveau dérailleur CAMPAGNOLO (flasque guide-chaîne réduit galets non percés) équipant l'équipe italienne.
3. - Ce dérailleur avant SIMPLEX, qui équipait également le meilleur grimpeur, l'Espagnol Lorono, est celui de Schaer. Remarquer la couple T.A.
4. - La TERROT du second du Tour, Malléjac, était dotée de freins BE-BOREX.
5. - Le dérailleur de Lorono, roi des grimpeurs 53, était ce SIMPLEX à tension constante, type Tour de France.

At the Places of Honour of the Tour

1. - AMBROSIO light metal stem, chromed lugs and grease nipple on the ATALA from Astrua.
2. - The new CAMPAGNOLO derailleur (reduced cage plates with undrilled pulleys) equipping the Italian team.
3. - This SIMPLEX front derailleur, which also equipped the best climber, the Spaniard Lorono, is the same as Schaer's. Notice the chainring set T.A.
4. - The TERROT of the second of the Tour, Malléjac, was equipped with BEBOREX brakes.
5. - The Lorono derailleur, king of climbers 53, was this SIMPLEX with constant tension, type Tour de France.

Lorono, meilleur grimpeur du Tour, utilisait une des machines à l'email jaune anonyme fournie par l'organisation. Preuve absolue de la qualité des accessoires choisis par Paul Delay. Citons le cadre construit par DUCHERON les dérailleurs SIMPLEX, le guidon AVA, les moyeux MAXI, les freins LAM, etc...

Remarquons également, chez le roi des grimpeurs, la différence, relativement grande, des deux plateaux.

Lorono, best climber of the Tour, used one of the anonymous yellow enamel machines provided by the organisation. Absolute proof of the quality of the accessories chosen by Paul Delay. Let's mention the frame built by DUCHERON, the SIMPLEX derailleurs, the AVA handlebars, the MAXI hubs, the LAM brakes, etc...

Let us also note, for the king of climbers, the relatively big difference between the two chainrings.

[19530822 Le Cycle Vol 08 No 19 p008](#)

Fixation de la cocotte LAM

La nouvelle fixation de la cocotte LAM par collier mince est d'une conception originale.

Ce collier est en acier à ressort et peut aussi bien être glissé par l'extrémité du cintre que posé sans retirer la poignée.

Le montage et le serrage par long écrou s'effectuent très rapidement par clé en tube. Une fente pour tournevis facilite la prise du premier filet.

Notons que le levier course est d'une forme améliorée suivant le cintre des guidons modernes.

Ce système de fixation s'applique aussi à la cocotte pour guidonnets.

Les sacoches "Colorado"

Parmi l'intéressante et très complète collection de sacoches COLORADO pour cycles, cyclomoteurs, scooters et vélomoteurs, nous avons choisi, pour les présenter ici, ces deux modèles de cyclotourisme.

La matière utilisée est le buffle véritable, réunissant les principales qualités requises à cet usage : légèreté, souplesse, imperméabilité. De plus, le buffle est isotherme, donnant une sécurité appréciable pour le transport des aliments de camping pendant la saison chaude.

Ces sacoches se font en coloris R.A.F. ou havane fauve.

Les longues courroies de rappel sont en cuir, le dos rigide est monté sur « PLEXCUIR » On notera les laçages de côté permettant de varier la contenance suivant les bagages transportés.

Le modèle « GRAND-CAMP » est large de 45 cm., haut de 33, les soufflets ont 16 cm. Il est doté d'une poche extérieure à fermeture sellier. Le modèle « BUFFALO-STANDARD » a les dimensions suivantes : 30 x 33 x 16. Les sacoches COLORADO, bordées cuir, avec passepoils et fortes coutures, sont soigneusement finies et étudiées par de véritables spécialistes doublés d'usagers avertis.

Attachment of the LAM bracket

The new LAM bracket attachment by means of a thin collar is of an original design.

This collar is made of spring steel and can be slid through the end of the handlebar as well as placed without removing the handle.

The assembly and tightening by means of a long nut can be carried out very quickly by means of a tubular spanner. A screwdriver slot makes it easy to grip the first thread. Note that the lever has an improved shape to match the shape of modern handlebars.

This fixing system also applies to the bracket for guidonnets.

The "Colorado" bags

Among the interesting and very complete collection of COLORADO bags for bicycles, cyclomoteurss, scooters and vélomoteurss, we have chosen, to present them here, these two models for cyclotourism.

The material used is genuine buffalo, combining the main qualities required for this use: lightness, softness, waterproofness. Moreover, the buffalo is isothermal, giving an appreciable safety for the transport of camping food during the hot season.

These bags are available in R.A.F. or havana tan colours.

The long straps are made of leather, the rigid back is mounted with " PLEXCUIR ". Note the side lacings allowing the capacity to vary according to the luggage transported.

The "GRAND-CAMP" model is 45 cm wide, 33 cm high and the gussets are 16 cm high. It is equipped with an external pocket with saddle clos-

ure. The "BUFFALO-STANDARD" model has the following dimensions:
30 x 33 x 16.

The COLORADO bags, with leather edging, piping and strong stitching, are carefully finished and designed by real specialists and experienced users.

[19530919 Le Cycle Vol 08 No 21 p006 19531101 Le Cycliste 11 1953 p312](#)

À Limonest

1.-2. - BARALE : passage de la gaine de frein dans le tube horizontal.

Porte-bidon double en métal léger, avec montage par serre-tringles.

3-4. - SABLIERE : potence enjolivée par un écusson ciselé aux armes de Lyon.

Fourchette du dérailleur avant «maison», en fil d'acier renforcé par une tôle brasée (tandem victorieux).

5-6. - MARCADIER : porte-bidon de cadre pour petite «flûte» type vélodrome.

Montage des tringles de garde-boue dans des petits tubes fendus soudés aux pattes de cadre, suivant un système créé par NARCISSE.

7 à 11. - Jo ROUTENS : manette double CYCLO.

Boîte de pédalier soudo-brasée réunissant les tubes suivant un décalage vers l'extérieur et les bases décalées vers le bas. Fourchette de dérailleur de pédalier «maison» enfermant complètement la chaîne.

Longues pointes supérieures des haubans fixés en deux points

Porte-pompe sous le tube horizontal, brasé sur le petit conduit de sortie du câble de frein.

In Limonest

1.-2. - BARALE: passage of the brake cable through the top tube.

Double bottle holder made of light metal, with eyebolt mounting.

3-4. - SABLIERE: stem decorated with an embossed crest carved with the weapons of Lyon.

Cage of the "À la maison" front derailleur, made of steel wire reinforced with brazed plate (victorious tandem).

5-6. - MARCADIÉ: frame bottle holder for a small "flute" such as a velodrome.

Mounting of the fender stays in small split tubes welded to the frame dropouts, according to a system created by NARCISSE.

7 à 11. - Jo ROUTENS: dual CYCLO controller.

A braze-welded bottom bracket bringing together the tubes with an outward shift and the chainstays shifted downwards. "À la maison" front derailleur cage completely enclosing the chain.

Long upper tips of the seatstays fixed at two points

Pump holder under the top tube, brazed to the small outlet pipe of the brake cable.

[19530919 Le Cycle Vol 08 No 21 p009 19531101 Le Cycliste 11 1953 p311](#)

Note à la Poly Lyonnaise

1-2-3 - ALPINA : le variateur de position de selle, présenté par P. BARBIER, est modifié : commandé par une manette au guidon (1) il permet cinq positions différentes et immobilisées par un verrou.

4. - FOLLIS soigne ses moindres détails : voici la butée de frein arrière en métal léger, faisant fonction également de serrage de tige de selle.

5-6-7. - FERDINAND, sortie latérale du petit conduit de câble de frein arrière à action démultipliée ; noter le renfort de serrage de tige de selle par deux petits boulons.

Manette double pour commander la tension du ressort du CYCLO.

Manette commandant le contact de la dynamo ; on remarque le papillon de serrage.

8-9. - LIBERIA. raccords chromés très diminués et tête de fourche ciselée.

Manettes jumelles CYCLO sur les deux tubes du cadre mixte.

Noted at the Poly Lyonnaise

1-2-3 - ALPINA : the saddle position variator, presented by P. BARBIER, is modified: controlled by a handlebar lever (1) it allows five different positions and is locked by a latch.

4. - FOLLIS takes care of every detail: this is the light metal rear brake cable stop, which also acts as a seat post clamp.

5-6-7. - FERDINAND, lateral exit of the small rear brake cable conduit with multiplied action; note the seat post clamping reinforcement by two small bolts.

Double lever to control the spring tension of the CYCLO.

Lever controlling the contact of the dynamo; we notice the tightening butterfly.

8-9. - LIBERIA. very reduced chromed carved lugs and fork crown.

Twin CYCLO levers on both tubes of the mixte frame.

[19530919 Le Cycle Vol 08 No 21 p018](#)

DOCUMENTS * NOUVEAUTES

Le projecteur anglais « SILVER-HAWK » contient deux éléments de pile cylindrique disposés parallèlement dans le boîtier, ainsi que le montre le croquis du phare ouvert.

DOCUMENTS * NEWS

The English "SILVER-HAWK" headlamp contains two cylindrical battery cells arranged parallel in the housing, as shown in the sketch of the open headlamp.

[19531001 Le Cycle Vol 08 No 22 p009 19531201 Le Cycliste 12 1953 p332](#)

Les dernières productions LE SIMPLEX

Dérailleur arrière type GRAND TOURISME avec flasque et arrêt de chaîne de fourchette nouveau profil permettant le démontage de la chaîne sans la dériver. Notre type RIGIDEX est également transformé dans le même sens.

Tendeur fixe adaptable sur patte monobloc. Suppression d'articulation.

The latest productions LE SIMPLEX

Rear derailleur type GRAND TOURISME with flange and new profile forklet type chain retainer allowing the chain to be removed without diverging it. Our RIGIDEX type is also transformed in the same meaning. Fixed tensioner adaptable on single speed dropout. Suppression of articulation.

[19531001 Le Cycle Vol 08 No 22 p010](#)

Les spécialités Huret

Pour les vélos de piste, les cyclomoteurs et motos, voici des écrous HURET, avec rondelle crantée, existant dans tous les diamètres et filetages.

Le « Spécial-Rétro-Touriste » HURET a été créé pour équiper les bicyclettes munies de pattes droites à l'arrière ; à part le bras-support, les pièces sont les mêmes que sur le « Special-Rétro ».

Le couple cyclotouriste est fabriqué par HURET, complétant heureusement ses dérailleurs « Randonneur » et « Touriste-Monobloc ». Notons que la petite couronne est démontable par 5 vis avec entretoises centrées.

HURET a ajouté à sa gamme une manette à gauche, simple ou double.

Huret specialities

For track bicycles, cyclomoteurs and motorbicycles, here are HURET nuts, with toothed washer, available in all diameters and threads.

The HURET "Special-Retro-Tourist" has been created to equip bicycles with straight rear dropouts; apart from the carrying arm, the parts are the same as on the "Special-Retro".

The cyclotourist pair is manufactured by HURET, fortunately complementing its "Randonneur" and "Tourist-Monobloc" derailleurs. Note that the small chainring can be dismantled by 5 screws with centered spacers.

HURET has added to its range a left hand shifter, single or double.

[19531001 Le Cycle Vol 08 No 22 p015](#)

T.A. expose un nouveau type de liaison entre plateaux doubles et triples ou adaptateur et plateaux. Au lieu de placer l'écrou-cheminée à l'intérieur, le 6 pans de la vis restant visible sur la face extérieure, ce 6 pans est tourné à l'intérieur, la partie visible étant la face lisse d'une cheminée borgne, ne présentant aucun relief en saillie, l'aspect général y gagne en netteté, et la facilité de nettoyage est accrue.

T.A. shows a new type of connection between double and triple chain-rings or adaptor and chainrings. Instead of placing the chimney nut on the inside, with the hexagon of the screw still visible on the outside, this hexagon is turned on the inside, the visible part being the smooth side of a blind chimney, with no protruding relief, the general appearance is neater, and the ease of cleaning is increased.

[19531009 Le Cycle Vol 08 No 23 p005](#)

La bicyclette la moins chère du Salon est présentée par SAUVAGE. Ce modèle « ATOMIC », étiqueté 10.900 francs, est une machine de ville, fort bien montée avec des accessoires de marque, tels que freins LAM, manivelles DURAX, jantes DÉCO, moyeux PRIOR. etc... La garantie est de deux ans.

The least expensive bicycle of the Show is presented by SAUVAGE. This "ATOMIC" model, labelled 10,900 francs, is a city bicycle, very well assembled with accessories such as LAM brakes, DURAX cranks, DÉCO rims, PRIOR hubs, etc... The guarantee is two years.

[19531009 Le Cycle Vol 08 No 23 p007 19540101 Le Cycliste 01 1954 p005](#)

Au Salon de Paris vu parmi les Stands

1. - RHONSON : butée de gaine et arrêt de câble démultiplié sur modèle cyclotouriste spécial.
2. - HURTU : tubes ovalisés à la boîte à billes sur machine randonneuse.
3. - BERTIN : porte-sac avant avec arceaux protège-phare.
4. - LA PERLE : sur la bicyclette victorieuse de ANQUETIL, selle IDEALE à monture en dural, et tube rétreint formant tige de selle.
5. - ROCHET : porte-phare JOS en double fil cintré.
6. - ALEX SINGER : raccord de selle à longue pointe, butée de gaine du frein RACER monotube, porte-pompe avec arceau entourant le raccord fixe.

At the Paris Salon seen among the Stands

1. - RHONSON: cable stop and [brake force] multiplying cable end stop on a special cyclo touring model.
2. - HURTU: tubes ovalized to the bottom bracket on a randonneuse machine.
3. - BERTIN: front bag holder with headlight protector.
4. - LA PERLE: on ANQUETIL's victorious bicycle, IDEALE saddle with dural frame, and retracted tube forming saddle post.
5. - ROCKET: JOS headlight holder in double curved wire.
6. - ALEX SINGER: long seat lug, monotube RACER brake cable stop, pump holder with arch surrounding the joint.

19531009 Le Cycle Vol 08 No 23 p011

RIVA-SPORT porte une grande partie de son effort commercial sur l'exportation, présentant une série de modèles « Anglais », « Congo-Belge », « Canadien », « Américain » et « Belgo-Suisse ». Cet exemple montre le soin qui a présidé à la réalisation de ces machines offertes à l'étranger.

RIVA-SPORT focuses a large part of its commercial effort on exports, presenting a series of "English", "Congo-Belgian", "Canadian", "American"

and "Belgo-Swiss" models. This example shows the care that has gone into the creation of these machines offered abroad.

[19531009 Le Cycle Vol 08 No 23 p013 19531201 Le Cycliste 12 1953 p341](#)

Remarqué à la Porte de Versailles

1. - TERROT original guidon de scooter en tôle emboutie ; les leviers sont articulés à chacun de leurs côtés.
2. - LIBERIA : fourche télescopique et butée de gaine sur col de cygne du frein MAFAC.
3. - ARLIGUIE : dérailleur CYCLO «JUNIOR» trois vitesses, sur bicyclette d'enfant.
4. - RACER : direction renforcée, avec raccords brasés, du vélo de livraison.
5. - HERSE : pattes CAMPAGNOLO diminuées et dérailleur HURET «Louison Bobet» sur machine de compétition.
6. - FOLLIS : manette du dérailleur enfant SIMPLEX, à deux vitesses sur petite bicyclette mixte.

Noticed at the Porte de Versailles

1. - TERROT original scooter handlebar made of pressed sheet metal; the levers are articulated on each side.
2. - LIBERIA: telescopic fork and cable stop on gooseneck of the MAFAC brake.
3. - ARLIGUIE: three-speed CYCLO "JUNIOR" derailleur on a child's bicycle.
4. - RACER: reinforced steering, with brazed lugs, of the delivery bicycle.
5. - HERSE: diminished CAMPAGNOLO dropouts and HURET "Louison Bobet" derailleur on competition machine.
6. - FOLLIS: SIMPLEX child shift lever, two-speed on a small mixte bicycle.

[19531024 Le Cycle Vol 08 No 24 p014 19540101 Le Cycliste 01 1954 p006](#)

Remarqué au Salon

1. - HERSE : dynamo en combiné JOS fixés sur la même patte : noter la commande par câble.
- 2-3. - VITALUX : nouvelles dynamos, types standard et luxe.
- 4-5. - FLOQUET : jauge de poche avec bec permettant de régler l'écartement des électrodes. Nouvelles bougies moto, électrode de masse sertie, en forme de bague (E. 101) et modèle spécial pour moteur .ayant tendance à s'encrasser ou à perler (14. E 6 R).
6. - MOTOBLOC : catadioptr «maison» à boîtier en caoutchouc moulé, équipant les motorisés de la marque.
7. - SANOR : avertisseur pour vélomoteur, scooter et cyclomoteur, à redresseur incorporé, fonctionnant sur le volant magnétique.
8. - DOS-CLAIR combiné avec lentille blanche éclairant le dos du cycliste.
- 9.- NEW-WATSON, nouveau combiné muni d'un large joint en matière plastique.
10. - MULTISOUP, feu rouge monté sur aimant, alimenté par une pile (le lampe torche et pouvant servir (le baladeuse.
11. - JUX : petit phare à fixer sur patte de garde-boue ou directement sur le garde-boue.
12. - RUHIER : embout de guidon «LA PAGODE» en matière plastique de couleur, pouvant contenir une ampoule de rechange.
13. - AUTOSTOP : cabochon en scotchlite, visible sous tous les angles, avec passants d'accrochage, à fixer au bras, à la ceinture, sur le porte-bagages... (vu ici à l'envers).

Noticed at the Salon

1. - HERSE: dynamo in JOS combination fixed on the same bracket: note the cable control.
- 2-3. - VITALUX: new dynamos, standard and luxury types.
- 4-5. - FLOQUET: pocket gauge with nozzle to adjust the electrode spacing. New motorcycle spark plugs, crimped ring-shaped ground electrode (E. 101) and special model for motorcycles with a tendency to clog or bead (14. E 6 R).
6. - MOTOBLOC : "À la maison" reflector with a rubber molded housing, equipping the brand's motorized vehicles.

7. - SANOR: horn for vélomoteurs, scooters and cyclomoteurs, with built-in rectifier, operating on the magnetic wheel.
8. - DOS-CLAIR combination with white lens illuminating the cyclist's back.
- 9 - NEW-WATSON, a new combination with a wide plastic seal.
10. - MULTISOUPL, red light mounted on magnet, powered by a flash-light battery and suitable as a hand lamp.
11. - JUX: small headlight to be fixed on the fender bracket or directly on the fender.
12. - RUHIER: "LA PAGODE" handlebar end cap made of coloured plastic material, which can contain a spare bulb.
13. - AUTOSTOP: scotchlite cabochon, visible from all angles, with hanging loops, to be fixed to the arm, belt, luggage rack... (seen here upside down).

[19531024 Le Cycle Vol 08 No 24 p017](#)

NOUVEAUTES RADIOS POUR 1954

1. - Bloc V. 15, nouvelle dynamo, ensemble léger et plus élégant.
- 2-3-4. - Combiné facilement démontable, intérieur perfectionné : équerre supportant la lampe plus robuste, fil fixé solidement par une vis, patte d'accrochage avant en acier, fixant également le catadioptre.
5. - Petit phare, 40 mm., avec glace bombée collant l'intérieur de la visière.

NOVELTIES RADIOS FOR 1954

1. - Block V. 15, new dynamo, lighter and more elegant set.
- 2-3-4. - Easily removable combination, improved interior: angle bracket which supports the lamp more robustly, wire fixed securely with a screw, steel front bracket, also holds the retro-reflector.
5. - Small headlamp, 40 mm, with curved glass sticking to the inside of the visor.

[19531024 Le Cycle Vol 08 No 24 p029](#)

DEUX CREATIONS JOS

Deux créations JOS pour 1954 : le bloc 2 w 7 avec projecteur à, visière et glace anti-éblouissante, et la dynamo pour cyclomoteurs de 7 w 8, utilisant les mêmes lampes que pour l'éclairage par volant magnétique. Le support à deux vis superposées, trou cylindrique en bas, et boutonnière en haut (celle-ci visible, la vis étant retirée) permet le réglage, tout en rendant impossible le basculage complet de la dynamo, en cas de blocage insuffisant.

TWO JOS CREATIONS

Two JOS creations for 1954: the 2.7 w block with projector, visor and anti-glare glass, and the 7.8 w cyclomoteur dynamo, using the same lamps as for the magnetic flywheel lighting. The bracket with two superimposed screws, cylindrical hole at the bottom, and buttonhole at the top (the latter visible when the screw is removed) allows adjustment, while making it impossible to completely tilt the dynamo, in case of insufficient clamping.

[19531107 Le Cycle Vol 08 No 25 p015](#)

Cantilever FLECHET à serrage parallèle grâce aux porte patins à glissière. Noter les tasseaux permettant un réglage latéral.

FLECHET cantilever with parallel clamping thanks to the slide pad holders. Note the brackets allowing lateral adjustment.

[19531107 Le Cycle Vol 08 No 25 p016 19540101 Le Cycliste 01 1954 p009](#)

Des freins au Salon de Paris

1. - IDEALE : moyeu tambour à broche, nervures centrales et rayons directs, pour vélomoteurs et scooters.
2. - ROCHET : petite gaine en plastique protégeant l'extrémité (lu câble sur freins course LAM).

- 3 - SIMPLEX : pédale (le commande du frein tambour arrière pour cyclomoteurs, conservant la commande au guidon.
- 4. - LAM : guidonnet à fixation par sangle acier.
- 5. - SOYA : nouveau cantilever léger.
- 6. - BEBO : guidonnet à section triangulaire.

Brakes at the Paris Salon

- 1. - IDEALE: drum brake split hub, central ribs and direct spokes, for vélomoteurs and scooters.
- 2. - ROCKET: small plastic sleeve protecting the end of the cable on LAM race brakes.
- 3 - SIMPLEX: pedal for controlling the rear drum brake for cyclomoteurs, keeping the command on the handlebars.
- 4. - LAM: guidonnet with steel band attachment.
- 5. - SOYA: new lightweight cantilever.
- 6. - BEBO: guidonnet with triangular section.

[19531107 Le Cycle Vol 08 No 25 p019 19540201 Le Cycliste 02 1954 p053](#)

Les Selles au Salon

- 1. -.PRYMA : selle biplace en caoutchouc alvéolé recouvert de simili-cuir : on note l'absence de coutures formant bourrelet sous les cuisses.
 - 2. - BROWN selle competition, cuir traité et rivets cuivre, Modèle 317.
 - 3-4-5. - PRYMA : selle pour motorisés, articulée en un point. La suspension étant assuréé par un bloc de caoutchouc travail lant à la compression.
- Deux vues de la 515 montée sur le SPRINTO-COTES «RECORD» en position normale et en position avancée. On remarque le levier de manoeuvre sous le bec de selle.
- 6. - IDEALE : selle pour cyclomoteur, type 50, dont le croissant est recouvert de tissu fluorescent assurant une protection supplémentaire très efficace la nuit.
 - 7. - TERRY : modèle allonge, fond souple, pour cyclomoteur
 - 8. - MERA : articulation en un point sur bloc caoutchouc, la suspension est réglable par une vis avec contre-écrou.

Saddles in the Salon

1. -PRYMA: two-seater seat in foam rubber covered with imitation leather: we note the absence of seams forming a pad under the legs.
2. - BROWN competition saddle, treated leather and copper rivets, Model 317.
- 3-4-5. - PRYMA: saddle for motorized vehicles, articulated at one point. The suspension is ensured by a rubber block working at compression. Two views of the 515 mounted on the SPRINTO-COTES "RECORD" in normal and forward position. We notice the operating lever under the saddle nose.
6. - IDEALE: saddle for cyclomoteurs, type 50, whose half-moon is covered with fluorescent fabric, providing additional protection at night.
7. - TERRY : elongated model, flexible bottom, for cyclomoteurs
8. - MERA: articulation at one point on rubber block, the suspension is adjustable by a screw with lock nut.

[19531107 Le Cycle Vol 08 No 25 p021 19540201 Le Cycliste 02 1954 p042](#)

Dérailleurs et transmissions

1. - STRONGLIGHT : manivelles acier diamant et plateau serti, axe carré, destiné à l'exportation. Europe centrale, Allemagne, etc...
- 2-3. - HURET : tendeurs de chaîne pour cyclomoteurs, bras rigide et réglage par boutonnière-secteur, et modèle souple, convenant principalement t pour freins rétro, bras en corde à piano, réglage facile dans tous les sens.
4. - CAMPAGNOLO, nouveau dérailleur «SPORT» à un seul galet, capacité maximum : 8 dents.
- 5-6. - HURET couple acier, fixation à 3 ou 5 vis, et détail de l'accouplage des deux plateaux, le métal refoulé formant entretoises.
7. - T.A. adaptateur droit, à 3 vis, destiné à la piste, et équipé, suivant la tendance actuelle, d'une couronne en 12,7.
8. - Paul BARBIER, guide-chaîne ITALSPORT, entièrement chromé.
- 9-10. - CYCLO dérailleur pour Mobylette, 2 et 3 vitesses, et sa manette spéciale à petit collier de fixation.

Dérailleurs and transmissions

1. - STRONGLIGHT: diamond steel cranks and shrunk on chainring, square axle, intended for export. Central Europe, Germany, etc...
- 2-3. - HURET: chain tensioners for cyclomoteurs, rigid arm and sector buttonhole adjustment, and flexible model, mainly suitable for retro brakes, spring wire arm, easy adjustment in all directions.
4. - CAMPAGNOLO, new "SPORT" single-roller derailleur, maximum capacity: 8 teeth.
- 5-6. - HURET steel chainring set, fixing with 3 or 5 screws, and detail of the coupling of the two chainrings, the extruded metal forming spacers.
7. - T.A. straight adapter, with 3 screws, intended for the track, and equipped, following the current trend, with a 12.7 sprocket.
8. - Paul BARBIER, ITALSPORT chain guide, fully chrome plated.
- 9-10. - CYCLO derailleur for Mobylette, 2 and 3 gears, and its special lever with small fixing clamp.

[19531128 Le Cycle Vol 09 No 01 p010](#)

[19531128 Le Cycle Vol 09 No 01 p011](#)

Off topic, just for fun, some German motorized vehicles

Hors sujet, juste pour le plaisir, quelques véhicules motorisés allemands

[19531128 Le Cycle Vol 09 No 01 p017 19540301 Le Cycliste 03 1954 p082](#)

Remarqué au Salon de Paris 1953

1. - PIVO : nouvelle série de potences en acier.
2. - RUBIER : accrochage de bavette par les bords du garde-boue.
3. - C.L.B. : moyeu enfant, sur bagues nylon, axe de 8 mm., filetage de pignon en 20 mm.
- 4-5-6. - PAUL BARBIER (Stand T.A.) : spécialités italiennes VITTORIA, support de bec de selle pour la piste, fixe boyau, attache gonfleur ou pompe.

- 7-8. - BLUEMELS : nouvelle poignée monobloc, indécollable, et point d'étanchéité en fibre, serti dans le raccord.
- 9. - PIVO guidon enfant reversible, serrage du cintre par l'expandeur.
- 10. - T.A. : triple plateau, dont le central est renforcé par un jonc à la hauteur des fixations par vis noyées.
- 11. - André MAHE (Stand ROYAL CODRIX) : tige de selle à positions variables, représentée ici entièrement démontée.
- 12. - PATURAUD : cale en cuir rivé sur plaquette acier, vue par-dessus et par-dessous.
- 13. - A.F.A. : sonnette «PING» extra légère, et très simple.
- 14. - MISTRAL : accrochage du bouchon de la pompe par deux clips à ressort.
- 15. - J. MOYNE : roue libre monodenture à un seul roulement par billes de 4 mm, dans les gorges en V.

Noticed at the Paris Salon 1953

- 1. - PIVO: new series of steel stems.
- 2. - RUBIER: attaching the mud flap by the edges of the fender.
- 3. - C.L.B.: child hub, on nylon bushings, 8 mm axle, 20 mm pinion thread.
- 4-5-6. - PAUL BARBIER (Stand T.A.): Italian specialities VITTORIA, saddle nose support for the track, attached tubular, pump or inflator attachment.
- 7-8. - BLUEMELS: new one-piece, non-releasable handle and fibre piston, crimped into the joint.
- 9. - PIVO reversible child handlebar, handlebar tightening by the expander bolt.
- 10. - T.A.: triple chainring, the central part of which is reinforced by a ring at the height of the countersunk screw attachments.
- 11. - André MAHE (ROYAL CODRIX Stand): seat post with variable positions, shown here completely dismantled.
- 12. - PATURAUD: leather cleat riveted on a steel plate, seen from above and below.
- 13. - A.F.A.: "PING" bell extra light, and very simple.
- 14. - MISTRAL: the pump cap is attached by two spring clips.

15. - J. MEDIUM: single toothed freewheel with a single 4 mm ball bearing in the V-grooves.

[19531201 Le Cycliste 12 1953 p000](#)

Christmas advertisement

[19531201 Le Cycliste 12 1953 p355](#)

Cadre d'enfant réalisé par «Goéland»

Dessin original et heureux pour un cadre d'enfant réalisé par «Goéland». La partie surbaissée permet une position très basse de la selle, tout en gardant une hauteur suffisante à la direction.

Child frame made by " Goéland ".

Original and happy design for a children's frame made by "Goéland". The lowered part allows a very low position of the saddle, while keeping a sufficient height for the steering.

[19531212 Le Cycle Vol 09 No 02 p010 19540201 Le Cycliste 02 1954 p041](#)

Remarqué au Salon de Londres

1. - Le siège pour cycle SACKVILLE s'adapte instantanément à toute bicyclette et permet le transport d'un jeune enfant. dans des conditions de confort acceptables. Noter les crochets réglables encerclant le guidon et garnis de caoutchouc.
2. - CYCLO présentait une roue libre à trois cliquets, sans ressorts ni billes, destinée aux modèles «enfant».
3. - Moyeu BSA à grands flasques ajourés équipant le vélo «Tour il Angleterre Sport».
4. - Commande jumelée des freins arrière du tricycle HOLDSWORTH.
5. - Détail du moyeu BSA à 3 vitesses montrant son système à démontage rapide : à gauche. Transmission complète restant solidaire du cadre,

sous carter étanche, à gauche, entretoisé à fourche permettant le dégagement des clabots.

6. - Le nouveau moyeu frein «EADIE» présente une efficacité améliorée.

Noticed at the London Salon

1. - The SACKVILLE cycle seat adapts instantly to any bicycle and allows the transport of a young child in acceptable comfort conditions. Note the adjustable hooks encircling the handlebars and covered with rubber.

2. - CYCLO had a three-pawl freewheel with no springs or balls for the "child" models.

3. - BSA hub with large drilled flanges fitted to the "Tour of England Sport" bicycle.

4. - Joined operation of the rear brakes of the HOLDSWORTH tricycle.

5. - Detail of the 3-speed BSA hub showing its quick release system: left. Complete transmission remaining attached to the frame, in a water-proof housing, on the left, forked spacer allowing the clabots to be released.

6. - The new "EADIE" brake hub has improved efficiency.

[19531226 Le Cycle Vol 09 No 03 p022](#)

Le vélo de piste VIKING, présenté au Salon de Londres, est équipé, d'un cadre très original, le tube diagonal continuant 20 centimètres plus bas que la boîte à bille; et supportant é son extrémité inférieure les deux bases.

Le constructeur affirme avoir ainsi éliminé les effets de torsion.

The VIKING track bicycle presented at the Salon in London is fitted with a highly original frame, with the down tube continuing 20 centimetres lower than the bottom bracket and supporting the two chain stays at its lower end.

In this way, the manufacturer claims to have eliminated the effects of torsion.

1954

Jan.	Febr.	March	April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19540109 Le Cycle Vol 09 No 04 p018](#)

Cette nouvelle roue-libre anglaise CROSS présente un système original de 3 cliquets avec ressorts à lame en cliquant d'acier découpé et roulé. Sur la noix, on voit un de ces cliquets en place avec son ressort, ainsi qu'un cliquet (à gauche) et un ressort en dessous, sortis de leur logement. Notons que ces pièces ont une queue servant de fixation et d'axe d'articulation. Les deux roulements à billes complets (celles ci ne sont pas représentées sur ce dessin) sont égaux au diamètre. Remarquez les trois crans de démontage.

This new English CROSS freewheel features an original 3 pawl system with leaf springs. On the nut, one of these pawls is shown in place with its spring, as well as a pawl (left) and a spring underneath, out of their housing. Note that these parts have a shaft that serves as a fixing and hinge pin. The two complete ball bearings (these are not shown on this drawing) are equal in diameter. Note the three disassembly notches.

[19540130 Le Cycle Vol 09 No 05 p006 19540401 Le Cycliste 04 1954 p108](#)

Remarqué au Salon de Bruxelles

1. - IDEALE : nouvelle selle professionnelle n° 49 en cuir traité non percé, monture acier démontable, croissant large (160 mm.), longueur totale intermédiaire (275 mm.) et bec «coupé» type «Cyclo-Cross» (stand DONCKERS-MORAU).
2. - TITAN : partie droite du guidon acier pour moto, avec fente spéciale pour poignée tournante Magura (stand DONCKERS-MORAU).
3. - LA FRANÇAISE : freins jumelés système J.M.F.
- 4-5. - THOMANN : Porte-pompe SILCA-RAMPINELLI brasés sous le tube horizontal.

- 6. - JOIRIS : enjoliveur de garde-boue sur cyclomoteur.
- 7. - LAM : appui main enveloppant en caoutchouc (G.H. GEORGE).

Noticed at Salon de Bruxelles

- 1. - IDEALE: new professional saddle n° 49 in undrilled treated leather, removable steel frame, wide crescent (160 mm.), intermediate total length (275 mm.) and "cut" Cyclo-Cross type nose (DONCKERS-MORAUX stand).
- 2. - TITAN: right part of the steel handlebar for motorcycles, with special slot for Magura rotating handle (DONCKERS-MORAUX stand).
- 3. - LA FRANÇAISE: joined brakes J.M.F. system
- 4-5. - THOMANN: SILCA-RAMPINELLI pump holder brazed under the top tube.
- 6. - JOIRIS: fender decoration on cyclomoteurs.
- 7. - LAM: rubber wrap-around handrest (G.H. GEORGE).

[19540130 Le Cycle Vol 09 No 05 p009 19540301 Le Cycliste 03 1954 p076](#)

Vu au "Centenaire" de Bruxelles

- 1. - MAIN D'OR : nombreuses pièces françaises sur cette randonneuse. On remarque les freins MAFAC, le dérailleur CYCLO, l'éclairage JOS, les garde-boue LEFOL. Notez également la potence «maison» sur cintre TITAN et le porte-sacoche.
- 2. - L'HIRONDELE : élégant raccord et câbles sous tubes sur cadre mixte.
- 3. - BIEMME : sacoche en plastique (stand TALA).
- 4. - WEINMANN : nouvelles jantes vélo et cyclomoteurs à perçage de rayons dirigé (stand BEYLTJENS).
- 5. - ROYAL - ENFIELD : brasure ronde des haubans ; les câbles sont fixés par colliers en caoutchouc.
- 6. - WEINMANN : nouvelle poignée de ville (stand BEYLTJENS).
- 7. - TITAN équipe ses guidons de tourisme avec poignées «maison» (stand DONCKERS-MORAUX).

Seen at the "Centenary" of Brussels

1. - MAIN D'OR: many French pieces on this randonneuse. We notice the MAFAC brakes, the CYCLO derailleur, the JOS lighting, the LEFOL fenders. Also note the "À la maison" stem on TITAN handlebars and the bag holder.
2. - HIRONDELE: elegant lug and cables in tubes on a mixte frame.
3. - BIEMME: plastic bag (TALA stand).
4. - WEINMANN: new bicycle and cyclomoteur rims with directional spoke drilling (BEYLTJENS stand).
5. - ROYAL - ENFIELD: round brazing of seatstays; the cables are fixed by rubber clamps.
6. - WEINMANN: new city lever (BEYLTJENS stand).
7. - TITAN equips its touring handlebars with "À la maison" handgrips (DONCKERS-MORAUX stand).

[19540227 Le Cycle Vol 09 No 07 p005 19540401 Le Cycliste 04 1954 p099](#)

[Quelques articles américains réalisés en Matières plastique](#)

[Some American articles made of plastic](#)

[19540227 Le Cycle Vol 09 No 07 p010 19540501 Le Cycliste 05 1954 p136](#)

[Reparlons Bicyclette! Au Salon de Bruxelles](#)

Voici l'avant de la ROYAL-ENFIELD (1) type «Sport» ; on remarque les nombreux décalques ornant les tubes, et le «PASSVITESSES» commandant le moyeu arrière polymultiplié. Rappelons que tête de fourche et bas de pattes sont émaillés couleur alu.

Au stand TALA, nous avons noté cette dynamo MONDIAL 3 Watts (2-3) avec commande au guidon permettant la mise en marche ou l'arrêt sans descendre de machine, ou sans se livrer à quelque acrobatie.

Exemple d'un raccord élégamment découpé : celui de ce cadre mixte MAIN D'OR (4).

Encore chez TALA, deux porte-bidons AL'E, double pour le guidon, et simple pour le cadre. Les bidons AL'E sont, soit en alu poli et nervurés, soit peints en «chamoisine

Enfin, WEINMANN, au stand BEYLTJENS, exposait ce tout nouveau guidon avec bague centrale de renfort, genre TITAN, plus particulièrement destiné aux cyclomoteurs.

Let's talk about Bicycle again! At the Brussels Salon

This is the front of the ROYAL-ENFIELD (1) type "Sport"; we notice the many decals decorating the tubes, and the "PASSVITESSES" controlling the rear gear hub. Remember that the fork crown and lower fork blades are enamelled in aluminium colour.

At the TALA stand, we noticed this MONDIAL 3 Watts dynamo (2-3) with handlebar control allowing you to start or stop without getting off the machine, or without doing any acrobatics.

Example of an elegantly carved lug: that of this mixte MAIN D'OR frame (4).

Still at TALA, two AL'E bottle holders, double for the handlebars, and single for the frame. AL'E bottles are either made of polished and ribbed aluminium or painted in "chamoisine"

Finally, WEINMANN, at the BEYLTJENS stand, exhibited this brand new handlebar with central reinforcing ring, like TITAN, more particularly designed for cyclomoteurs.

[19540301 Le Cycliste 03 1954 p090](#)

Des Nouveautés La remorque Goëland

La remorque «Goëland» donne, au jeune passager, le confort maximum. puisque, en plus de la roue suspendue par sandows, cette carrosserie légère et profilée contient dossier et coussins bien rembourrés, et est équipée d'arceaux pouvant recevoir une capote en toile imperméable.

New features The Goëland trailer

The " Goëland " trailer gives the young passenger maximum comfort, since, in addition to the wheel suspended by bungees, this light and

streamlined body contains a well padded backrest and cushions, and is equipped with canopy hoops that can receive a waterproof fabric canopy.

[19540313 Le Cycle Vol 09 No 08 p006](#)

KIK advertisement

[19540327 Le Cycle Vol 09 No 09 p007 19540701 Le Cycliste 07 1954 p186](#)

Au Salon de Genève

1. - FOLLIS présentait un très beau vélo de garçonnet avec raccords de direction chromés et fourche «à l'italienne».
2. - Enjoliveur de garde-boue PRIOR-HERCULES.
3. - TORPEDO-SACHS avait également un enjoliveur en métal léger coulé et poli, portant la marque.
4. - Cette AARIOS suisse est ornée de décalques «LUXUS» sur 2 tubes du cadre, près de la direction.
5. - AMSLER : originale fourche oscillante sur bloc caoutchouc équipant le cyclomoteur.
6. - CILO : butée et passe-gaine réglable par boutonnière sur cadre de dame.
- 7-8. - LUCAS : boîtiers d'éclairage arrière et avant contenant chacun sa propre pile.

At the Geneva Salon

1. - FOLLIS presented a very beautiful boy's bicycle with chrome head tube lugs and "Italian-style" fork.
2. - PRIOR-HERCULES fender decoration.
3. - TORPEDO-SACHS also had a cast light metal polished ornament, bearing the mark.
4. - This Swiss AARIOS is decorated with "LUXUS" decals on 2 frame tubes, near the head tube.

5. - AMSLER : original oscillating fork on rubber block equipping the cyclomoteur.
6. - CILO: cable stop and sleeve adjustable by buttonhole on lady's frame.
- 7-8. - LUCAS : rear and front lighting housings, each containing its own battery.

[19540410 Le Cycle Vol 09 No 10 p023](#)

"LAM" offre aux cyclistes un fauteuil pour leurs mains

« LAM » vient de mettre sur le marché un repose-mains, en pure gomme (Brevet Vittoria 837.625) qui enrobe entièrement la cocotte de la poignée « Course ».

De belle présentation, ce repose-mains est livré, soit fond blanc, lettres rouges ; soit fond ambre transparent, lettres bleues.

Les améliorations apportées par les Ets LAMARQUE à cet accessoire, en font l'un des plus appréciés du marché français.

Enfin, nos cyclistes auront, dorénavant, à leur disposition, un repose-mains comparable aux meilleurs articles de fabrication étrangère.

"LAM" offers cyclists a armchair for their hands

"LAM" has just launched a pure rubber hand rest (Patent Vittoria 837.625) which completely covers the "Course" lever bracket.

This beautifully presented hand rest is delivered either with a white base with red lettering or a transparent amber base with blue lettering.

The improvements made by Ets LAMARQUE to this accessory make it one of the most appreciated on the French market.

Finally, from now on, our cyclists will have at their disposal a hand rest comparable to the best foreign-made items.

[19540424 Le Cycle Vol 09 No 11 p009](#)

IDEALE livre avec un emballage pratique ! Les selles « professionnelles » IDEALE sont livrées enveloppées par ce petit sac en matière plastique,

solide et imperméable, destiné par la suite à protéger boyau de rechange ou imperméable. Idée heureuse, aussi bien sur le plan pratique que sur celui de la publicité bien comprise.

IDEALE delivers in a practical packaging! The IDEALE "professional" saddles are delivered in a sturdy and waterproof plastic bag, which is then used to protect the spare tube or raincoat. A good idea, both in terms of practicality and well-understood advertising.

[19540515 Le Cycle Vol 09 No 12 p007](#)

LA « POLY » DE CHANTELOUP

La BERTIN victorieuse à la Poly était équipée des dérailleurs HURET, à l'arrière « SPÉCIAL LOUISON BOBET » à tension de chaîne commandée, à l'avant, du modèle à levier rigide.

LA « POLY » DE CHANTELOUP

The victorious BERTIN at the Poly was equipped with HURET derailleurs, at the rear " SPÉCIAL LOUISON BOBET " with chain tension control, at the front, the rigid lever model.

[19540515 Le Cycle Vol 09 No 12 p009 19540801 Le Cycliste 0809 1954 p214](#)

A la "Poly de Chanteloup"

Les machines René HERSE, victorieuses en catégories «Randonneurs» et «Tandems» étaient dotées du CYCLO double enroulement, et d'un dérailleur de pédalier «maison» commandé par manette rigide (tandem) ou par câble (solo). Voici, de haut en bas, le dérailleur CYCLO victorieux, les manettes jumelées commandant les deux dérailleurs, et le dérailleur de pédalier à double câble, signé HERSE.

At the "Poly de Chanteloup"

The René HERSE machines, victorious in the " Randonneurs " and " Tandems " categories, were equipped with the double-winding CYCLO, and

a "À la maison" front derailleur that was operated by a rigid lever (tandem) or by cable (solo). Here, from top to bottom, is the victorious CYCLO derailleur, the double levers operating the two derailleurs, and the double cable front derailleur, signed HERSE.

[19540515 Le Cycle Vol 09 No 12 p010 19540701 Le Cycliste 07 1954 p183](#)

Dérailleurs de compétition à la Poly

1-2. - De même que la TERROT du second Robic, et de nombreux autres concurrents, la FOLLIS de Mirando, dont on remarque le cadre en métal léger, était équipée par SIMPLEX.

3-4. - Plusieurs équipes avaient adopté les dérailleurs avant et arrière CYCLO ; les voici sur une des ARLIGUIE.

5-6. - Voici les CAMPAGNOLO de la LA FRANÇAISE de Brevet.

Competition derailleurs at Poly

1-2. - As well as the TERROT of the second Robic, and many other competitors, Mirando's FOLLIS, with its light metal frame, was equipped with SIMPLEX.

3-4. - Several teams had adopted the CYCLO front and rear derailleurs; here they are on one of the ARLIGUIE.

5-6. - Here are the CAMPAGNOLOs of the LA FRANÇAISE of Brevet.

[19540515 Le Cycle Vol 09 No 12 p019 19540801 Le Cycliste 0809 1954 p212](#)

Remarqué a Chanteloup

1-2. - VAR présentait ce repose-pied pour cyclomoteur, se fixant au pédalier, à ouverture et fermeture instantanées ; en voici deux vues, ouvert et replié (position de pédalage).

3. - HERGE : fixation du porte-sac avant sur les axes du «Racer» MAFAC monté à tasseaux brasés.

4. - GOELAND : porte-sac avant réglable par serre-tringles et nouveau phare RADIOS à visière.

5. - T.A. : plateau en dural à couronne acier intérieure pour monter les moteurs CUCCILO avec manivelles classiques 5 vis.
6. - SPLENDID : entretoise forgée de la. machine de l'Espagnol Bahamontes.

Noticed at Chanteloup

- 1-2. - VAR presented this cyclomoteur footrest, which is attached to the crankset, with instant opening and closing; here are two views, open and folded (pedalling position).
3. - HERGE: Attachment of the front bag holder to the axles of the MAFAC "Racer" mounted with brazed pivots.
4. - GOELAND: front bag holder adjustable by eyebolts and new RADIOS headlight with visor.
5. - T.A.: dural plate with inner steel sprocket for assembling CUCCILO motors with conventional 5 screw cranks.
6. - SPLENDID: forged bridge of the Spanish Bahamontes' machine.

[19540515 Le Cycle Vol 09 No 12 p021 19541001 Le Cycliste 10 1954 p256](#)

Au Salon de la "Poly"

1. - SINGER : potence maison et douille monobloc du tandem de compétition.
2. - HURTU : phares JOS de 50 mm. jumelés sur le porte-sac avant.
3. - AU CAMPEUR : sac de guidon à petites pochettes latérales.
4. - René HERSE : porte-bidon VIT monté sans collier, par deux vis et écrous brasés au cadre.
5. - T.A. : nouvelle cale-chaussure avec glissière de réglage.
- 6-7. - HERGE : porte-pompe par coupelle supérieure et étrier entourant le raccord fixe.
8. - BIDON DO : bidon «THERMO» avec enveloppe isolante gardant la boisson à 50° pendant cinq heures.

At the "Poly" exhibition

1. - SINGER: "À la maison" stem and one-piece sleeve [headtube plus lugs] of the competition tandem.

2. - HURTU: 50 mm JOS headlights paired on the front bag holder.
3. - AU CAMPEUR: handlebar bag with small side pockets.
4. - René HERSE: VIT bottle holder mounted without clamp, by two screws and nuts brazed to the frame.
5. - T.A. : new shoe cleat with adjustable slide.
- 6-7. - HERGE: pump holder by upper cup and bracket surrounding the pump coupling.
8. - BIDON DO: "THERMO" bottle with insulating cover that keeps the drink at 50° C for five hours.

[19540515 Le Cycle Vol 09 No 12 p041](#)

LA ROUE LIBRE CYCLO 54

Cette vue « explosée » de la roue libre « CYCLO 54 » montre l'originalité des cliquets qui sont logés, dans l'épaisseur du corps, celui-ci étant crevé. Noter les ressorts formant une demi-circonférence, et le dessin très simplifié de la noix permettant une fabrication et un usinage précis et parfaitement concentrique.

THE CYCLO 54 FREEWHEEL

This "exploded" view of the "CYCLO 54" freewheel shows the originality of the pawls which are housed in the body, which is pierced. Note the springs forming a half-circumference, and the very simplified design of the nut allowing a precise and perfectly concentric manufacturing and machining.

[19540529 Le Cycle Vol 09 No 13 p009](#)

LA DEUXIEME « POLY » BELGE

1-2. — J. PIN sac avant triangulaire, fixé à l'arrière, et à l'avant, par un passant en cuir inférieur. Le porte-sac montre l'entretoise échancrée pour le papillon, et le support de phare coulissant, traversant le passant en cuir, et verrouillé par papillon sur serrage conique fendu.

3. — HERVE frein MAFAC « RACER » sur tasseaux brasé, tige de selle monobloc, câble de frein traversant le tube de selle.
4. — MAES : manette de commande de dynamo, à verrouillage par came.

THE SECOND BELGIAN "POLY"

- 1-2. - J. PIN triangular front bag, fixed at the back and at the front by a lower leather loop. The bag holder shows the recessed crosspiece for the butterfly, and the sliding headlight support, passing through the leather loop, and locked by butterfly on a split conical clamp.
3. - HERVE MAFAC " RACER " brake on brazed-on pivots, monobloc seat post, brake cable passing through the seat tube.
4. - MAES: Dynamo control lever, cam-locked.

[19540529 Le Cycle Vol 09 No 13 p013 19541001 Le Cycliste 10 1954 p264](#)

Vu à la Poly Belge

- 1-2. - Tandem MAES : dérailleur avant «maison» à commande par câble, et tendeur de chaîne évitant l'excentrique de pédalier.
3. - MAES : patte arrière avec allonge supportant la serre-tringle de garde-boue.
4. - MERCURE : porte-pompe en fil, formant cuvette, manette de contact pour dynamo, feu rouge derrière le tube de selle, entre les haubans
5. - SINGER : galet de dérailleur CYCLO allégé.
6. - MAES : haubans fixés en 3 points, terminés par bouchons en métal léger ; tige de selle fixe.
7. - MERCURE : porte-pompe en fil sous le tube horizontal.
8. - JOORIS : patte arrière avec renfort sur cadre en métal léger.

Seen at the Poly Belge

- 1-2. - MAES tandem: "À la maison" front derailleur with cable control, and chain tensioner to avoid the crankset eccentric.
3. - MAES: rear dropout with extension to hold the fender eyebolt.
4. - MERCURY: wire pump holder, forming a bowl, contact lever for dynamo, red light behind the seat tube, between the seatstays.
5. - SINGER: lightened CYCLO derailleur pulley.

6. - MAES: seatstays fixed at 3 points, finished with light metal plugs; fixed seat post.
7. - MERCURY: wire pump holder under the top tube.
8. - JOORIS: rear dropout with reinforcement on light metal frame.

[19540529 Le Cycle Vol 09 No 13 p025 19541101 Le Cycliste 11 1954 p325](#)

La Section "Cycle" au Concours Lépine

1. - MOYON : suspension articulée pour - selles de cycles et vélomoteurs.
2. - LEMAY : pare boue amovible pour molette de dynamo.
- 3-4-5-9. - ROLLIN : indicateur de direction et «stop» combinés, bouton de commande fixé à la potence ; feux avant avec voyants supérieurs jaunes pour le contrôle des lampes, feux rouges arrière, mécanisme du «stop» commandé par le frein.
- 6-7. - LESUEUR : indicateur de direction, bouton de commande et voyants avant sur le guidon, feux arrière fixés au porte-bagage.
8. - MATHI : commande de la dynamo par flexible et manette au guidon.

The "Cycle" Section at the Lépine Competition

1. - MOYON: articulated suspension for bicycle and vélomoteur saddles.
2. - LEMAY: removable fender for dynamo wheel.
- 3-4-5-9. - ROLLIN: combined direction indicator and "stop" indicator, control knob attached to the stem; front lights with yellow upper control lamps for checking the lamps, red rear lights, brake-operated "stop" mechanism.
- 6-7. - LESUEUR: direction indicator, control knob and front lights on the handlebars, rear lights attached to the luggage rack.
8. - MATHI: dynamo control by flexible hose and handlebar lever.

[19540529 Le Cycle Vol 09 No 13 p027 19541101 Le Cycliste 11 1954 p316](#)

Au Concours Lépine

- 1-2. - MARGERIE : porte-bidons pour cyclomoteurs. en place, et démonté.

3. - SCHLOUCH : «AVERTISTOP» à main pour signaux routiers et changements de direction.
4. - GELEY : roue-libre donnant la liberté de la roue dans les 2 sens et présentée avec frein.
5. - ROLLIN : contact par lamelle sur moyeu AV. assurant le clignotement de l'ind. de direction.
6. - COLMATOR : tube du liquide «anti-crevaison» équipé de son aiguille à injection évitant le démontage du pneu et de la chambre.
7. - HOLLANDE (12 ans): ind. autom. de direction.
8. - LE CARDONNEL : écran anti-éblouiss. pour phares.
9. - GERARD : frein «Cantilever» avec porte-patins sur axes à vis hélicoïdales.

At the Lépine Competition

- 1-2. - MARGERY: bottle holder for cyclomoteurs. in place, and dismantled.
3. - SCHLOUCH: Handheld "AVERTISTOP" for road signals and changes of direction.
4. - GELEY: freewheel giving the freedom of the wheel in both directions and presented with brake.
5. - ROLLIN: contact by lamella on front hub ensuring the flashing of the direction indicator.
6. - COLMATOR: tube of the "puncture-proof" liquid equipped with its injection needle avoiding the dismantling of the tyre and the tube.
7. - HOLLAND (12 years old): automatic direction indicator.
8. - THE CARDON: anti-glare screen for headlights.
9. - GERARD: "Cantilever" brake with brake pad holder on helical screw axes.

[19540612 Le Cycle Vol 09 No 14 p009](#)

Le Progrès continue.. dix ans après la libération...

Progress continues... ten years after liberation...

Une triplette René HERSE à place centrale extensible

On peut constater que la ligne générale de cette réalisation demeure élégante, et que, malgré l'obligatoire parallélisme des tubes dans la région centrale coulissante, le dessin du cadre ne s'écarte pas à première vue des cotes classiques.

Nous voyons ci-contre le détail du pédalier central relié par une roue-libre au relais transmettant l'effort des 2 pédaliers principaux à la roue arrière; la fixation du petit pédalier sur le tube de selle est faite par un collier permettant tension de chaîne et réglage vertical en hauteur. Naturellement, lorsque l'enfant, ayant grandi, aura atteint la taille de chevaucher un cadre d'adulte, il suffira de supprimer ce pédalier supplémentaire et de monter des manivelles sur le relais central.

Ci-dessous, détail, du raccord de selle avant.

Notons que le diamètre des tubes du cadre est bien supérieur à celles utilisées sur le tandem et qu'ils mesurent 32 à 40 mm., cette dernière cote pour la liaison entre pédaliers, le diagonal, lui, étant de 35 mm. Enfin le poids total n'est que de 23 kg.

A René HERSE triplet with an extendable central square

It can be seen that the general line of this construction remains elegant and that, despite the compulsory parallelism of the tubes in the central sliding area, the frame design does not at first glance deviate from the classic dimensions.

We see opposite the detail of the central crankset connected by a free-wheel to the relay transmitting the effort of the 2 main cranksets to the rear wheel; the fixing of the small crankset on the seat tube is made by a collar allowing chain tension and vertical height adjustment.

Naturally, when the child, having grown up, will have reached the size to ride on an adult frame, it will be enough to remove this additional crankset and to mount cranks on the central relay.

Below, detail, of the front saddle lug.

Note that the diameter of the frame tubes is much larger than those used on the tandem and that they measure 32 to 40 mm, this last dimen-

sion for the connection between cranksets, the diagonal is 35 mm. Finally, the total weight is only 23 kg.

[19540612 Le Cycle Vol 09 No 14 p016](#)

Deux nouveautés T.A.

Le dessin du plateau pour manivelles 3 branches, avec ou sans double plateau, est modifié, les branches en V étant remplacées par un jonc concentrique. Enfin, un adaptateur, également pour manivelles 3 attaches, mais déporté de 3 mm., permet le remplacement immédiat des couples standard du commerce, sans modifier le réglage des dérailleurs.

Two new T.A. products

The design of the chainring for 3-branch cranks, with or without double chainring, is modified, the V-shaped branches being replaced by a concentric ring. Finally, an adapter, also for 3-branch cranks, but offset by 3 mm, allows the immediate replacement of standard commercially available couples, without changing the derailleur adjustment.

[19540626 Le Cycle Vol 09 No 15 p029](#)

L'outillage suisse SAFETY S.A. a créé ce système de fixation des câbles remplaçant la soudure classique. La goupille est percée d'un trou conique; on enfile le câble, la petite ouverture du côté de la traction. On place deux demi-cônes contre le câble et on les engage dans l'ouverture. Un serrage avec la pince spéciale termine l'opération. Les essais de résistance(démontrent que cette fixation est supérieure à la force de rupture du câble. Il existe des goupilles de tous types et pour tous les diamètres de câbles; en cas de rupture du câble, la tête et ses demi-cônes, peuvent être récupérés et servir de nouveau.

The Swiss tooling company SAFETY S.A. has created this cable fixing system to replace conventional solder. The pin is drilled with a conical hole; the cable is threaded through the small opening on the traction

side. Two half cones are placed against the cable and engaged in the opening. This is completed by clamping with the special pliers. Strength tests show that this fixation is greater than the breaking strength of the cable. There are pins of all types and for all cable diameters; if the cable breaks, the head and its half cones can be recovered and used again.

[19540710 Le Cycle Vol 09 No 16 p011](#)

...reparlons "freinage"

Le frein, le patin, la poignée et la transmission doivent être étudiés minutieusement

...let's talk about "braking" again

The brake, the brake pad, the lever and the power transmission must be carefully designed.

[19540724 Le Cycle Vol 09 No 17 p011 19541201 Le Cycliste 12 1954 p347](#)

Détails Techniques au "Tour de France"

1. - Entre les haubans de LA PERLE de Hugo KOBLET, ce petit fétiche, une poupée suisse, est enfermé dans un étui transparent. Notez la bonne fixation des haubans entourant le raccord de selle.
2. - Tête de fourche forgée, à une seule plaquette, vue sur la CAPO-GIEGER (autrichienne) de Kurt URBANCIC.
- 3-4. - Sur la TEBAG de Ferdi KUBLER, on notera les gaines CAMPAGNOLO sur la manette du SIMPLEX et sur les clés des blocages rapides.
5. - La PEUGEOT de «Stan» OCKERS est en soudo-brasé. Le tube diagonal fait 30 mm.
6. - Nouvel appuie-mains BEBOREX en caoutchouc, remarqué sur plusieurs machines.
7. - Décors en couleurs de la manette double du dérailleur HURET et raccords chromés sur la STELLA de Louison BOBET.

8. - Sur les «cocottes» MAFAC du vélo de BOBET, on peut lire cette élogieuse dédicace gravée, signée par M. BOURDEL, fabricant des susdites «cocottes».

Technical details at the "Tour de France"

1. - Between the seatstays of Hugo KOBLET's LA PERLE, this little lucky charm, a Swiss doll, is enclosed in a transparent case. Note the correct fixing of the seatstays surrounding the saddle connection (seatlug ???).
2. - Forged fork crown, with only one plate, seen on the CAPO-GIEGER (Austrian) of Kurt URBANCIC.
- 3-4. - On Ferdi KUBLER's TEBAG, we can notice the CAMPAGNOLO sleeves on the SIMPLEX lever and on the levers of the quick releases.
5. - The PEUGEOT of "Stan" OCKERS is made braze welded. The downtube is 30 mm thick.
6. - New BEBOREX rubber handrest, seen on several machines.
7. - Colourful decorations of the double lever of the HURET derailleur and chrome plated lugs on Louison BOBET's STELLA.
8. - On the MAFAC "casseroles" (hoods) of BOBET's bicycle, we can read this engraved dedication, signed by Mr. BOURDEL, manufacturer of the above-mentioned "casseroles" [brackets].

[19540724 Le Cycle Vol 09 No 17 p014 19541001 Le Cycliste 10 1954 p258](#)

Vu sur le vélos du "Tour de France 1954"

- 1) Passage de la transmission du dérailleur SIMPLEX dans le tube diagonal de la CAPOGIEGER N° 69.
- 2) Raccords de direction chromés et profondément ajourés sur la THOMPSON belge N° 25.
- 3) La LIBERTAS belge, N° 29, a un cadre soudo-brasé, tube diagonal de 30, et tube de direction renforcé aux 2 extrémités par des 'faux raccords.
- 4) Sur la CONDOR N° 51, raccords épais et porte-pompe à coupelle.
- 5) Les ALCYON, OLYMPIQUE et THOMANN sont fidèles à la soudure autogène.

- 6) Les haubans de la LIBERTAS N° 29 sont très fins et hauts ; le frein «Racer» MAFAC est curieusement éloigné des haubans. alors qu'il est recommandé d'y appliquer l'étrier en butée.
- 7) Sur LA PERLE N° 56 de Hugo Koblet, on remarque ces très fortes manivelles ERVAR et l'adaptateur T.A. nouveau dessin.
- 8) Les plaques de cadre sont placées sur la gauche, afin de faciliter la lecture du juge à l'arrivée, généralement posté de ce côté.
- 9) On reconnaît la technique italienne sur les raccords de la fixation des haubans de la MONDIA suisse N° 52.
- 10) Raccords épais, mais très ajourés, et marque en relief de la CAPO N° 69.
- 11) BIDON-DO en plastique adopté par l'organisation, dans le porte-bidon VIT de la STELLA N° 1 de Bobet.
- 12) Les LOCOMOTIEF des Hollandais étaient équipées de plusieurs pièces françaises. Voici les manivelles STRONGLIGHT, acier, et roulement de pédalier BOEHM de la bicyclette N° 15.
- 13) La partie supérieure des haubans de la SPLENDID N° 42 entoure complètement le raccord de selle.

Seen on the bicycles of the "Tour de France 1954"

- 1) Passage of the SIMPLEX derailleur transmission through the down tube of CAPOGIEGER No. 69.
- 2) Chrome plated steerer lugs with major cutouts on the Belgian THOMPSON N° 25.
- 3) The Belgian LIBERTAS, No. 29, has a brazed-welded frame, 30 mm down tube, and head tube reinforced at both ends with false lugs.
- 4) On CONDOR N° 51, thick lugs and pump holder with cup.
- 5) The ALCYON, OLYMPIC and THOMANN are faithful to autogenous welding.
- 6) The seatstays of LIBERTAS N° 29 are very thin and tall; the MAFAC "Racer" brake is strangely located far from the seatstays, whereas it is recommended to apply the caliper to them as a stop.
- 7) On Hugo Koblet's LA PERLE N° 56, we notice these very strong NERVAR cranks and the new design T.A. adapter.

8) The frame number plates are placed on the left side, in order to facilitate the judge's reading at the finish line, which is usually located on this side.

9) The Italian technique can be seen on the lug of the seat-stay fixing of the Swiss MONDIA N° 52.

10) Thick, but very cut-out lugs, and raised headbadge on CAPO No. 69.

11) Plastic BIDON-DO adopted by the organization, in the VIT bottle holder on STELLA No. 1 by Bobet.

12) The Dutch LOCOMOTIEF were equipped with several French parts. Here are the STRONGLIGHT cranks, steel, and BOEHM bottom bracket bearing of the No. 15 bicycle.

13) The upper part of the seatstays of SPLENDID No. 42 completely surrounds the saddle lug.

[19540807 Le Cycle Vol 09 No 18 p007](#)

LE TOUR ET LA TECHNIQUE

N. 57. - La TEBAG de Kubler, second du Tour 1954, est un bel exemple de machine bien adaptée à une épreuve aussi pénible pour le coureur comme pour le matériel.

Cadre bien équilibré, de forme classique, dérailleurs avant et arrière SIMPLEX, moyeux et blocages CAMPAGNOLO, adaptateur et couple T.A., potence AMBROSIO en métal léger.

N. 86. — Le cadre de la TERROT de Mallejac est fortement incliné arrière long,, fourche assez cintrée Notons la potence très courte, anormale pour un coureur de cette taille, le double plateau T.A., les dérailleurs SIMPLEX, les freins BEBOREX.

THE TOUR AND THE TECHNIQUE

N. 57. - The TEBAG of Kubler, second in the Tour 1954, is a good example of a machine well adapted to such a tough event for the racer as well as for the material.

Well-balanced, classically shaped frame, SIMPLEX front and rear derailleurs, CAMPAGNOLO hubs and quick releases, T.A. adapter and couple, AMBROSIO light metal stem.

N. 86. - The frame of the TERROT de Malléjac is strongly inclined at the rear, long, with a rather curved fork. Note the very short stem, abnormal for a racer of this size, the double T.A. chainring, the SIMPLEX derailleurs, the BEBOREX brakes.

[19540807 Le Cycle Vol 09 No 18 p009](#)

LE TOUR ET LA TECHNIQUE

No 92. — La MAGNAT-DEBON de Dotto est très élégante. Le cadre est court d'avant et d'arrière, mais la fourche, très cintrée, surprend. Là encore, plateaux T.A. sur adaptateur, et dérailleurs SIMPLEX. Les moyeux sont équipés de blocages SIMPLEX.

N° 42. — Le roi de la montagne, Bahamontes, montait cette SPLENDID, tout en VITUS, sur laquelle on remarque les dérailleurs avant et arrière SIMPLEX, la potence en métal léger A.V.A., les freins « Racer » MAFAC.

THE TOUR AND THE TECHNIQUE

No. 92. - Dotto's MAGNAT-DEBON is very elegant. The frame is short in front and back, but the fork is surprisingly curved. Again, the chainrings are on adapter and the derailleurs are SIMPLEX. The hubs are equipped with SIMPLEX quick releases.

N° 42. - The king of the mountains, Bahamontes, was riding this SPLENDID, all VITUS, on which you can see the SIMPLEX front and rear derailleurs, the A.V.A. light metal stem and the MAFAC "Racer" brakes.

[19540807 Le Cycle Vol 09 No 18 p010 19541001 Le Cycliste 10 1954 p268](#)

Stella et Bobet avaient bien fait les Choses.

Le cadre STELLA, tout en tubes REYNOLDS, très rigide, était plus court d'avant que sur les précédentes machines de Louison (600 entre l'axe avant et le pédalier) l'angle donné par 170 mm est très classique pour un cadre de 575 (1).

Noter les très fortes pattes avant et arrière (3 et 4).

Le rayonnage avant est croisé à quatre sur moyeu à grands flasques PRIOR (3), marque également adoptée pour le jeu de pédalier et la roue libre.

Naturellement, dérailleurs avant et arrière HURET, et couple T.A. sur le nouvel adaptateur (2-4), et blocages CAMPAGNOLO.

La potence en acier, de 120 mm de long est une PIVO (5) de la même marque que les jantes utilisées, lesquelles étaient pourvues de pneus WOLBER, collés au CAUCHERO.

Noter le montage très particulier des cale-pieds CHRISTOPHE «Spécial» à l'intérieur de la cage (6).

Les freins WEINMANN - SOVA étaient fixés par un écrou et un contre-écrou indesserrable SIMMONS (7).

Stella and Bobet had done the Things well.

The STELLA frame, made entirely of REYNOLDS tubes, very rigid, was shorter from the front than on the previous Louison machines (600 between the front axle and the bottom bracket) the angle given by 170 mm is very classic for a frame of 575 (1).

Note the very strong front and rear dropouts (3 and 4).

The front spoking is crossed by four on a PRIOR hub with large flanges (3), brand also adopted for the bottom bracket and the freewheel.

Of course, front and rear derailleurs HURET, and chainring set T.A. on the new adapter (2-4), and CAMPAGNOLO quick releases.

The 120 mm long steel stem is a PIVO (5) of the same brand as the rims used, which were fitted with WOLBER tyres glued with CAUCHERO.

Note the very special installation of the "Special" CHRISTOPHE toe clips inside the cage (6).

The WEINMANN - SOVA brakes were attached by a SIMMONS nut and lock nut (7).

La bicyclette française victorieuse du Tour 54

Nous avons reproduit, dans une précédente page, quelques détails techniques de la bicyclette STELLA de Bobet. Voici maintenant l'ensemble de la machine. Ceux de nos lecteurs qui ont conservé le numéro correspondant de 1953 pourront se rendre compte que le vélo du Champion français N° 1 n'est plus exactement le même qu'il y a un an.

The victorious French bicycle of the Tour 54

In a previous page, we have shown some technical details of the STELLA bicycle of Bobet. Here is now the whole machine. Those of our readers who have kept the corresponding issue of 1953 will be able to see that the bicycle of French Champion N° 1 is not exactly the same as it was a year ago.

NOUVEAUTES * DOCUMENTS

La PEDALE ISO désormais adaptable à toute bicyclette classique

On connaît, depuis quelques années, la pédale ISO qui surbaisse le contre de gravité, et, d'après certains, améliore le rendement en atténuant le point mort par l'aide apporté au jeu de la cheville grâce à un travail décalé de plusieurs centimètres par rapport à l'axe d'articulation.

La fabrication commerciale de ces pédales vient de débuter. Elles sont en tôle d'acier traitée emboutie et tous lev. petits inconvénients qui subsistaient depuis leur création ont été corrigés.

Pourtant, la principale difficulté qui subsistait était l'obligation d'utiliser un cadre spécial, dont le pédalier était à 35 cm. du sol, et un tube de selle diminué de la longueur du surbaissement de la pédale elle-même.

Comme les autres inconvénients, celui-ci a été vaincu par le « SUR-HAUSSEUR ADAPTEUR ».

Une boîte de pédalier, surélevée par deux flasques venant s'encaster dans la boîte à billes d'origine, donne l'élévation nécessaire.

Un étrier entourant le tube de selle, comme on peut le voir sur le croquis ci-joint, et fixé par deux écrous à l'intérieur de la nouvelle boîte, empêche tout pivotement en avant ou en arrière. Remarquez l'échancrure de la boîte, entourant en partie le tube de selle et ajoutant à la rigidité latérale. Un axe traverse les deux flasques et les bloque contre la boîte à billes d'origine.

Naturellement, le roulement de pédalier, les manivelles, le ou les plateaux n'ont pas besoin d'être remplacés, et sont remontés à la nouvelle place.

La bougie CMV, à électrode de masse interchangeable fut présentée à la Foire de Paris. Voici les éléments la composant, de gauche à droite, culot, électrode circulaire à 2 pointes, entretoise, électrode principale et son isolant, enfin contre-écrou. Chaque bougie CMV est livrée avec une électrode de masse de rechange.

NEWS * DOCUMENTS

The ISO PEDAL now adaptable to any classic bicycle

For some years now, we have known the ISO pedal which lowers the counter gravity and, according to some, improves the performance by reducing the dead point by helping the ankle play thanks to its work shifted several centimetres from the articulation axis.

The commercial manufacture of these pedals has just begun. They are made of stamped treated steel sheet and all the small drawbacks that remained since their creation have been corrected.

However, the main remaining difficulty was the obligation to use a special frame, whose bottom bracket was 35 cm. from the ground, and a seat tube reduced by the length of the pedal's lowering.

Like the other disadvantages, this one was overcome by the "ADAPTER OVERRIDE".

A bottom bracket shell, raised by two flanges that fit into the original bottom bracket shell, gives the necessary elevation.

A bracket surrounding the seat tube, as shown in the attached sketch, and fixed by two nuts inside the new box, prevents any pivoting forward or backward. Note the recess in the box, partially surrounding the seat

tube and adding to the lateral rigidity. A pin passes through the two flanges and locks them against the original bb shell.

Naturally, the bottom bracket, cranks, chainring(s) do not need to be changed, and are reassembled in the new location.

The CMV spark plug with interchangeable earth electrode was presented at the Paris Fair. Here are the components of the plug, from left to right, base, circular electrode with 2 tips, spacer, main electrode and its insulator, and lock nut. Each CMV spark plug is supplied with a replacement earth electrode.

[19540828 Le Cycle Vol 09 No 19 p006](#)

[Les dérailleurs de BAHAMONTES](#)

Bahamontes, Roi de la Montagne 1954, avait, pour équiper sa SPLENDID, les dérailleurs SIMPLEX, avant et arrière, celui-ci à tension constante automatique.

BAHAMONTES derailleurs

Bahamontes, King of the Mountain 1954, had SIMPLEX derailleurs, front and rear, this one with automatic constant tension, to equip his SPLENDID.

[19540828 Le Cycle Vol 09 No 19 p007](#)

[AU TOUR DE FRANCE](#)

- 1) Sur la PEUGEOT d'Ockers, on notait ce pédalier STRONGLIGHT à manivelles en métal léger et l'adaptateur à 2 plateaux en dural T. A.
- 2) Bahamontès avait adopté une potence A.V.A. en métal léger.
- 3) Dotto utilisait à l'avant ce moyeu MAXI-CAR avec blocage CAMPAGNOLO...
- 4) ...et, à l'arrière, ce blocage SIMPLEX, très apprécié en raison de la facilité de manoeuvre due à l'espace restant libre entre le cadre et le levier.

5) Frein LAM dural de Van Genechten: Nous reprocherons l'éloignement peut-être excessif de l'entretoise, risquant de faire travailler anormalement les branches du frein.

6) « Ferdi » Kubler avait, lui aussi, fait confiance au métal léger pour sa potence AMBROSIO.

ON THE TOUR DE FRANCE

1) On the Ockers PEUGEOT, we noted this STRONGLIGHT crankset with light metal cranks and the T.A. dural adapter with 2 chainrings

2) Bahamontès had adopted a light metal A.V.A. stem.

3) Dotto was using this MAXI-CAR hub with CAMPAGNOLO quick release at the front .

4) ...and, at the rear, this SIMPLEX lock, very appreciated because of the ease of manoeuvre due to the free space between the frame and the lever.

5) Van Genechten dural LAM brake: We would like to criticize the excessive distance of the seat stay bridge, which may cause the brake arms to flex abnormally.

6) "Ferdì" Kubler also trusted light metal for his AMBROSIO stem.

[19540828 Le Cycle Vol 09 No 19 p009](#)

DOCUMENTS * NOUVEAUTES *

UN NOUVEAU FREIN JEAY Le " SUPER "

Spécialiste du frein de cyclotourisme, mais également productrice de modèles utilitaires cotés, la grande marque lyonnaise JEAY vient de sortir ce cantilever aux branches multiplicatrices en acier découpé et chromé.

Le rapport des bras de levier est tel que la puissance de freinage s'avère très importante.

L'ancrage des ressorts est prévu sur des petits flasques à levier serrés par les 2 vis des tasseaux, ce qui permet de régler séparément la tension de chaque ressort, à volonté.

Le réglage en hauteur des patins s'opère par des boutonnières courtes, et par pivotement des porte-patins.

Quant au montage - et c'est là l'un des plus précieux avantages du « Super » - il a été prévu sur les tasseaux JEAY, les cotes étant exactement les mêmes que pour le classique modèle « demi-ballon » de la firme. Voici donc une nouveauté intéressante en tous points.

A NEW JEAY BRAKE The "SUPER"

Specialist of the brake for cycle touring, but also producer of utility models, the great Lyon brand JEAY has just released this cantilever with multiplying branches in cut and chromed steel.

The ratio of the lever arms is such that the braking power is very strong. The springs are anchored on small lever flanges tightened by the 2 screws of the studs, allowing the tension of each spring to be adjusted separately, at will.

The height of the brake pads is adjusted by means of short buttonholes and by swivelling the pad holders.

One of the most valuable advantages of the "Super" is that the JEAY studs are fitted with exactly the same dimensions as the company's classic "half balloon" model.

This is therefore an interesting new product in every respect.

[19540828 Le Cycle Vol 09 No 19 p010](#)

[Une curieuse application sur cette tige de selle du serrage rapide](#) conjugué avec une crémaillère. Evidemment, le réglage en hauteur et le blocage, d'ailleurs efficace, est réellement instantané. Mais ce Brevet VINCAR est-il destiné aux bicyclettes de location ?

A curious application on this seat post of the quick-release combined with a rack and pinion. Of course, the height adjustment and clamping, which is also effective, is really instantaneous. But is this VINCAR patent intended for rental bicycles?

[19540828 Le Cycle Vol 09 No 19 p013](#)

Une roulette arrière MAFAC

Afin de faciliter le montage de tous les freins arrières à tirage central sur cadres de dame, MAFAC a étudié et vient de commercialiser cette molette de grand diamètre, en métal léger, dont le support à fixer par le boulon de serrage de la tige de selle forme à sa partie basse une efficace butée de gaine toujours bien orientée ; cette pièce convient aussi bien pour câble sous gaine complète que pour câbles à nu.

A MAFAC rear roller

In order to facilitate the mounting of all centre-pull rear brakes on lady's frames, MAFAC has designed and recently marketed this large-diameter, light-metal wheel, whose holder to be attached to the seat post clamping bolt forms at its lower part an effective and always well-aligned cable stop; this part is suitable for both fully sheathed and bare cables.

[19540911 Le Cycle Vol 09 No 20 p009 19541201 Le Cycliste 12 1954 p340](#)

Vu à la "Poly Lyonnaise" à Limonest, quelques Détails relevé, sur les Vélos «Sablière»

- 1) Double conduit tubulaire pour le câble du frein cantilever «MAFAC-RACER» monté sur fourreaux brasés. A signaler le feu arrière JOS sur le tube de selle - celui-ci formant tige de selle fixe - et les haubans fixés en deux points.
- 2) Tête de fourche à plaquettes, frein «RACER» sur tasseaux brasés et timbre fixé sur le garde-boue.
- 3) Nouveau dérailleur avant à parallélogramme déformable et petit porte «topette».
- 4) Potence contenant une ampoule et formant un éclairage de ville alimenté par la dynamo. Le foyer est réglable par le bouton supérieur.
- 5) Pédales à roulements annulaires modifiées. avec couvre-roulement extérieur formant bloc avec la barrette, dans laquelle est ménagé un passage de courroie.
- 6) Serre-tringle chromé composé de deux tubes fendus et brasés avec grosse vis centrale.

Seen at the "Poly Lyonnaise" in Limonest, some details found on the "Sablière" bicycles

- 1) Double tubular channel for the cable of the "MAFAC-RACER" cantilever brake mounted on brazed on pivots on the fork blades. Note the JOS rear light on the seat tube - which forms a fixed seatpost - and the two-pointed seatstays.
- 2) fork crown with plates, "RACER" brake on brazed on pivots and bell fixed on the fender.
- 3) New front derailleur with deformable parallelogram and small "topette" carrier.
- 4) Stem containing a bulb and forming a city lighting powered by the dynamo. The focus is adjustable by the upper button.
- 5) Pedal with modified annular bearings. with external bearing cover forming a unit with the body, in which a strap channel is provided.
- 6) Chrome rod clamp composed of two soldered split tubes with large central screw.

[19540911 Le Cycle Vol 09 No 20 p014 19541101 Le Cycliste 11 1954 p304](#)

A la Poly Lyonnaise

Au stand "Jo Routens"

- 1) Accrochage du sac de guidon constitué par un simple tube en T soudé en bout du boulon de serrage de la potence. Le sac est équipé de deux bagues que l'on enfle successivement sur le tube horizontal et que l'on traverse d'une goupille d'arrêt : le cintre est ainsi parfaitement dégagé.
- 2) Dynamo JOS à l'avant. fixée sur une patte soudée à u porte-sac. Le fil passe dans le tube.
- 3) Le feu rouge arrière combiné JOS est monté sur un support brasé au hauban, le fil est entièrement interne.
- 4) Tête de fourche sur fourreaux ronds d'un dessin original.

Au stand "Marcadier"

- 5) Porte-sac avant fixé à la tête de fourche et aux tasseaux de frein. Une prolongation du tube; renforcée par une tôle brasée, supporte la dynamo SOUBITEZ, et sert de passage au fil. Petit phare JOS sur garde-boue.

6) Détail de la fixation du porte-sac sur une patte dépassant l'avant de la plaquette inférieure de la tête de fourche. La vis traverse également le garde-boue.

At the Poly Lyonnaise

At the "Jo Routens" stand.

1) Hooking up the handlebar bag made of a simple T-tube welded to the end of the stem tightening bolt. The bag is equipped with two rings that are inserted one after the other on the horizontal tube and through which a locking pin is inserted: the handlebars are thus perfectly clear.

2) Dynamo JOS at the front. fixed on a tab welded to the bag holder. The wire passes through the tube.

3) The JOS combination rear red light is mounted on a bracket brazed to the seatstay, the wire is entirely internal.

4) fork crown on round blades of an original design.

At the "Marcadier" stand.

5) Front bag holder attached to the fork crown and brake tabs. An extension of the tube; reinforced by a brazed sheet metal, holds the dynamo SOUBITEZ, and serves as a passage for the wire. Small JOS headlight on fender.

6) Detail of the attachment of the bag holder to a tab projecting from the front of the lower fork crown plate. The screw also passes through the fender.

[19540911 Le Cycle Vol 09 No 20 p015 19541101 Le Cycliste 11 1954 p305](#)

...au Salon de plein Air de Limonest

AU STAND « FOLLIS » :

1) Détail de la suspension arrière hydraulique brevetée, équipant les 175 cmc.

2) L'avant des bicyclettes, avec raccords ajourés et chromés, fait penser à l'orfèvrerie.

AU STAND « FERDINAND » :

- 3) Support protège-phare tubulaire.
- 4) Manette CYCLO avec clé de serrage.
- 5) Manette SIMPLEX montée sur le guidon et commandant le frein arrière à tambour. Noter la butée de gaine de frein avant.
- 6) Porte-ampoule de rechange à ressort, à l'intérieur du guidon.
- 7) Arrêt du porte-sac sur garde-boue et sortie du fil d'éclairage par la douille de direction.

AU STAND «C.L.C.»

- 8) Montage du nouveau frein JEAY-SUPER sur plusieurs modèles, homme et dame.

...at the Limonest Outdoor Salon

AT THE "FOLLIS" STAND:

- 1) Detail of the patented hydraulic rear suspension, equipping the 175 cmc.
- 2) The front of the bicycles, with cut-out and chrome-plated lugs, is reminiscent of silversmith's work.

AT THE "FERDINAND" STAND:

- 3) Tubular headlight protector holder.
- 4) CYCLO lever with tightening screw.
- 5) SIMPLEX lever mounted on the handlebar and operating the rear drum brake. Note the front brake cable stop.
- 6) Spare lamp holder with spring, inside the handlebar.
- 7) Bag holder stop on fender and exit of the lighting wire through the head tube.

AT THE "C.L.C." STAND.

- 8) Mounting of the new JEAY-SUPER brake on several models, men and ladies.

[19541001 Le Cycliste 10 1954 p000](#)

CYCLO advertisement

Des Nouveautés! Chez Dissoplast

LES Etablissements Chimiplast connus dans le monde cyclotouriste, produisent, on le sait, la dissolution de qualité Dissoplast, que chacun a eu l'occasion d'utiliser et d'apprécier.

Il y a quelques années, la firme nous présentait des rubans de protection de guidons dont -nous avons entretenu nos lecteurs à l'époque.

Aujourd'hui. c'est une nouvelle bavette qui nous est offerte sous le nom de la «Bavette ARSOR». Elle présente, entre autres avantages, celui d'une fixation très robuste permettant la mise en bonne place, même sans s'accrocher aux tringles de garde-boue, ainsi qu'on peut Je voir sur le croquis.

Notons qu'à la partie inférieure, une lame d'acier maintient l'écartement nécessaire pour unes protection efficace des pieds.

Un modèle spécial a été également mis au point, avec bavolets adaptables pour cyclo-moteurs, se fixant aussi immédiatement. Sa forme très étudiée assure, en même temps qu'une parfaite protection des pieds et des jambes, le refroidissement du moteur en canalisant vers lui les filets d'air. Cet accessoire est ainsi fort utile en été comme en hiver.

New products! At Dissoplast

THE Chimiplast Establishments known in the cyclotourism world, produce, as we know, the quality dissolution Dissoplast, which everyone has had the opportunity to use and appreciate.

A few years ago, the firm presented us with handlebar protection tapes that we talked to our readers about at the time.

Today, we are offered a new flap under the name "Bavette ARSOR".

Among other advantages, it has a very robust attachment allowing it to be placed in the right place, even without hanging on the fender stays, as can be seen on the drawing.

It should be noted that at the bottom, a steel blade maintains the necessary distance for effective foot protection.

A special model has also been developed, with adaptable sashes for cyclo-motors, which can also be attached immediately. Its carefully designed shape ensures, at the same time as perfect protection of the feet and legs, that the engine cools down by channelling the air flows towards it. This accessory is therefore very useful in both summer and winter.

[19541007 Le Cycle Vol 09 No 22 p007](#)

La nouvelle selle IDEALE « 49 » est destinée aux coureurs professionnels et aux randonneurs, amateurs de longues distances. Deux points nouveaux et importants sont à signaler; d'abord le bec à quatre rivets évite à la longue une détérioration de cette partie du cuir, obligeant à recouper, raccourcir et souvent déformer une selle dont toutes les autres parties sont encore en parfait état; ensuite, la « cuvette » centrale emboutie dans le cuir, qui évite de blesser puisque la partie la plus délicate du cycliste n'est plus en contact avec la selle. Notons également le croissant large nécessaire pour assurer le confort lors des nombreuses heures passées à pédaler sans arrêt.

The new IDEALE "49" saddle is designed for professional racers and randonneurs, amateurs of long distances. Two important new features are worth mentioning: firstly, the four-rivet nose avoids damage to this part of the leather over time, forcing the saddle to be cut, shortened and often deformed while all other parts are still in perfect condition; secondly, the central " pit " stamped into the leather, which avoids injury since the most delicate part of the rider is no longer in contact with the saddle. There is also the wide croissant necessary to ensure comfort during the many hours spent pedaling non-stop.

[19541007 Le Cycle Vol 09 No 22 p009](#)

LE SALON DU CYCLE

«MERCURE» nouveau frein LAM

Grand spécialiste du freinage, LAM présente au Salon un frein cantilever très étudié. Voici les pièces composant ce modèle appelé « MERCURE »

Le nouveau cantilever LAM « MERCURE » ne dépasse que peu les haubans ou fourreau

THE Salon du Cycle

New LAM Brake "MERCURE"

Major brakes specialist, LAM is presenting a very sophisticated cantilever brake at the Salon. Here are the parts composing this model called "MERCURE".

The new LAM "MERCURE" cantilever extends only slightly beyond the seatstays or fork blades.

[19541007 Le Cycle Vol 09 No 22 p011](#)

LE SALON DU CYCLE

DANS LE DOMAINE DES DÉRAILLEURS

HURET : Toujours le "LOUISON BOBET"

Les dérailleurs HURET n'ont subi aucune modification. Voici le « Spécial Louison Bobet » qui remporte cette année, entre autres victoires, la Polymultipliée, de Tour de France et le Championnat du Monde.

SIMPLEX : Le "L. JUY-543"

Deux aspects du nouveau dérailleur course SIMPLEX à distension, permettant l'utilisation d'une roue libre à 3, 4 ou 5 dentures.

Notons le mécanisme sous carter.

Sur cette vue on remarque le câble de commande de la tension, sous gaine particulière maintenant, et le réglage de butée avec repères pour 3, 4 ou 5 vitesses.

THE Salon du Cycle

IN THE FIELD OF DERAILLEURS

HURET: Always the "LOUISON BOBET".

The HURET derailleurs have not been modified in any way. Here is the "Special Louison Bobet" which wins this year, among other victories, the Polymultiply, the Tour de France and the World Championship.

SIMPLEX : The "L. JUY-543"

Two aspects of the new SIMPLEX racing derailleur with distension, allowing the use of a 3-, 4- or 5-sprocket freewheel.

Note the mechanism under the housing.

On this view we notice the tension control cable, now under a special sheath, and the limit stop adjustment with markings for 3, 4 or 5 gears.

[19541016 Le Cycle Vol 09 No 23 p009](#)

Le nouveau dérailleur SIMPLEX « L. JUY 543 » présente des particularités inédites et très étudiées. La patte fixe (en haut à droite) porte un tambour contenant le ressort de rappel du bras. Celui-ci peut coulisser le long du tambour, ce qui permet de régler le latéral. Un plat empêche les 2 pièces de tourner l'une sur l'autre, et la vis creuse par où passe le câble principal fait office de butée de gaine tout en assurant le blocage après réglage. Le couvercle du carter enlevé, on voit la chaînette terminée par une chape où vient de fixer le câble de manoeuvre. Cette chape porte une butée à gauche; cette butée, en s'arrêtant contre la tête carrée du taquet réglable, permet le réglage du mouvement.

Le taquet est solidaire d'une patte avec index central. Celui-ci doit coïncider avec le chiffre correspondant du nombre de vitesses de la roue libre, 3, 4 ou 5. Ce dérailleur qui convient donc pour tous les nombres de multiplications, a également un système de tension compensée par un second câble, celui-ci peut être solidaire du câble principal, donnant ainsi une tension constante automatique, ou être commandé par une manette distincte.

The new SIMPLEX "L. JUY 543" derailleur has some new and well thought-out features. The fixed bracket (top right) carries a drum containing the arm return spring. The arm can slide along the drum, allowi-

ng the side to be adjusted. A flat plate prevents the two parts from turning on top of each other, and the hollow screw through which the main cable passes acts as a stop for the casing while ensuring locking after adjustment. With the cover of the housing removed, we see the chain ending in a clevis where the operating cable has just been fixed. This clevis carries a stop on the left; this stop, by stopping against the square head of the adjustable cleat, allows the adjustment of the movement.

The cleat is attached to a central index tab. This must coincide with the corresponding figure of the number of speeds of the freewheel, 3, 4 or 5. This derailleur, which is therefore suitable for all numbers of gears, also has a tensioning system compensated by a second cable, which can be attached to the main cable, giving automatic constant tension, or be controlled by a separate lever.

[19541016 Le Cycle Vol 09 No 23 p011 19541101 Le Cycliste 11 1954 p309](#)

Au Salon de Paris

- 1) AUTOMOTO : frein avant ayant beaucoup d'analogie avec le MAFAC «RACER» - Noter l'enjoliveur de tête de fourche.
- 2-3) HERSE : Montage du dérailleur HURET sur un cadre à pattes droites. Amélioration du système de décrochement du câble de frein.
- 4) CHAPLAIT : phare SELF bien protégé.
- 5) STELLA : porte-bagages avant à coulisse.
- 6) SAUVAGE : protection du compteur-phare RATAR sur la «Spéciale-randonneuse».

At the Paris Salon

- 1) AUTOMOTO: front brake with a lot of analogy to the MAFAC "RACER" - Note the fork crown cover.
- 2-3) HERSE: Mounting the HURET derailleur on a vertical dropout. Improvement of the brake cable release system.
- 4) CHAPLAIT: well protected SELF headlight.
- 5) STELLA: sliding front luggage rack.
- 6) SAUVAGE: protection of the RATAR headlight speedometer on the "Spéciale-randonneuse".

Au Salon de Paris Nouveautés dans l'Éclairage

- 1-2) VITALUX : petit phare boule à commutateur, et détail de l'attache supérieure formant visière sur tous les projecteurs vélo.
- 3) SOUBITEZ : phare boule type «exportation» : ce modèle, en noir, ou poli, s'adapte fort bien sur les cyclomoteurs.
- 4-5) C.E.V. : blocs d'éclairage 2,1 w. l'un équipé d'un feu rouge, l'autre d'un projecteur avant.
- 6) MELAS : bloc avant avec phare amovible orientable.
- 7) NEW-WATSON : déclancheur à bouton sur la dernière dynamo, d'un maniement très facile.
- 8) NOVI : dynamo «55» équipée d'un déclancheur renforcé et d'une cosse «américaine» à glissière.
- 9) HURET : phare de 80 mm. à compteur encastré, convenant aussi bien pour cycles que pour cyclomoteurs.

At the Paris Salon New products in lighting

- 1-2) VITALUX: small ball headlight with switch, and detail of the upper attachment forming a visor on all bicycle headlights.
- 3) SOUBITEZ: "export" type ball headlight: this model, in black or polished, fits very well on cyclomoteurs.
- 4-5) C.E.V.: lighting units 2.1 w. one equipped with a red light, the other with a front lamp.
- 6) MELAS: front unit with removable and adjustable headlight.
- 7) NEW-WATSON: button release on the last dynamo, very easy to use.
- 8) NOVI : dynamo "55" equipped with a reinforced trigger and an "American" slide clamp.
- 9) HURET: 80 mm. headlight with built-in speedometer, suitable for both cycles and cyclomoteurs.

Au Salon de Paris, nouveaux Accessoires

- 1) VIT : porte-bidon à fixation automatique pour bidon souple, breveté France et Étranger ; il existe deux modèles, pour guidon et pour cadre.
- 2) UNION : catadioptre adaptable sur pédales.
- 3) DISSOPLAST : nécessaire en boîte plastique, garni de pièces auto-vulcanisantes à bords minces.
- 4) L.L. : graisseur double pour transmission, entièrement en métal léger inoxydable.
- 5) PATURAUD : boucle à rouleau en laiton, équipant les courroies «CAM-PIONISSIMO».
- 6-7) MAILLARD : pédale à corps en métal léger, bouchon plat et blocs caoutchouc ne pouvant tourner ; détail de l'agrafage intérieur
- 8) SEDIS : clé pour monter et démonter les attaches rapides ; livrée dans chaque boîte de chaîne YELLOREX.
- 9-10) VELOX : nécessaire de réparation en boîte plastique, et petite trousse de première urgence sous gaine plastique soudée, pour la randonnée ou la sortie rapide.
- 11) LA VIPERE : raccord en caoutchouc moulé avec embouts métal, noyés au moulage.
- 12) CAMPAGNOLO : raccord fixe formant porte-pompe contre la boîte à billes ; une vis pointeau empêche ce raccord de tourner.
- 13) PIMPANT : sonnette légère et silencieuse sur pavés, avec battant monté sur corde à piano.

At the Paris Salon, new Accessories

- 1) VIT : bottle holder with self-locking fixing for flexible bottles, patented in France and abroad; there are two models, for handlebars and for frames.
- 2) UNION: reflector adaptable on pedals.
- 3) DISSOPLAST: necessary in plastic box, equipped with self-vulcanizing parts with thin edges.
- 4) L.L. : double grease nipple for cables, entirely in light metal, rust-proof.
- 5) PATURAUD: brass roller buckle for the "CAMPIONISSIMO" belts.
- 6-7) MAILLARD: pedal with light metal body, flat plug and rubber blocks that cannot rotate; detail of the internal connection.

- 8) SEDIS: wrench to assemble and disassemble the quick couplers; delivered in each YELLOREX chain box.
- 9-10) VELOX: repair kit in plastic box, and small first aid kit under sealed plastic cover, for randonneuring or fast outings.
- 11) THE VIPERE. Cast rubber connector with metal end caps, embedded in the rubber.
- 12) CAMPAGNOLO : connector forming a pump holder against the bottom bracket; a needle screw prevents this connection from rotating.
- 13) PIMPANT: bell, light and silent on cobblestones, with hammer attached to spring wire.

[19541101 Le Cycliste 11 1954 p000](#)

Simplex advertisement

[19541101 Le Cycliste 11 1954 p327](#)

Des Nouveautés! Le "Juy 543" Dérailleur "Simplex"

Un certain jour, au début de l'automne, on a pu voir à Briançon, un petit groupe de six coureurs en renom, du dernier «Tour de France». Ce n'était pas par pur hasard, mais pour répondre à une invitation de M. Juy, l'animateur de chez «Simplex», aux fins d'expérience du dernier né de la maison, le «Juy 543».

Par une journée magnifique, comme on n'en avait guère connue cette année, F. Kubler, en compagnie de Bahamontès, Brankart, Dotto, Laure-di et Schaer, nantis du nouveau dérailleur sur leurs machines, escaladèrent le La u t a r e t d'abord, puis le Galibier. Après ces quelque trente-huit kilomètres de montée, les intéressés se montrèrent très satisfaits de ce nouveau dispositif de changement de vitesse.

Léo Véron, directeur sportif de Dilecta, qui assistait à la démonstration et qui était toujours réticent envers le dérailleur pour ce qu'il comportait d'antimécanique. a 'apprécié le nouveau dispositif qu'il jugea comme une «boîte de vitesses» pour vélo, permettant des changements en souplesse et bien en ligne.

Voici les caractéristiques générales du «Juy 543» :

- 1° Présentation élégante, l'ensemble étant plus ramassé que le type précédent ;
- 2° Suppression du déport extérieur (rien ne dépassant de la patte), ce qui élimine les risques d'accrochage et le déré-glage en cas de chute ;
- 3° Mécanisme sous carter étanche. Les intempéries, les graviers, le goudron, etc., ne jouent plus leur rôle néfaste ;
- 4° Ce dérailleur peut être adapté immédiatement sur des roues libres de 3, 4 ou 5 vitesses (d'où son appellation). Il suffit d'amener le curseur devant le cran correspondant. Réglage télescopique ;
- 5° Ecart des dentures augmenté : 10 dents au double-plateau (44X54 par exemple) et 12 aux pignons (14X 26 par exemple), comme Schaer en fit l'expérience ;
- 6° Incomparable douceur de roulement (réf. Kubler : «Une montre») ;
- 7° Pour le modèle définitif, gain de poids sur le modèle actuel.

New products! The "Juy 543" "Simplex" derailleur

One day, at the beginning of autumn, we saw in Briançon, a small group of six famous riders, from the last "Tour de France". It was not by pure chance, but to respond to an invitation from Mr. Juy, the presenter at "Simplex", to experiment with the house's newest product, the "Juy 543". On a magnificent day, as we had hardly known this year, F. Kubler, together with Bahamontès, Brankart, Dotto, Lauredi and Schaer, who had the new derailleur on their machines, climbed the Lautaret first, then the Galibier. After these thirty-eight kilometres of climb, the interested parties were very satisfied with this new shifting system.

Léo Véron, Dilecta's sports director, who was present at the demonstration and who was always reluctant towards the derailleur for what it contained in terms of antimechanics, appreciated the new device, which he judged to be a "gearbox" for bicycles, allowing smooth and well in line changes.

Here are the general characteristics of the "Juy 543":

- 1° Elegant presentation, the whole being more compact than the previous type;

- 2° Elimination of the external offset (nothing protruding from the bracket), which eliminates the risk of snagging and misalignment in the event of a fall;
- 3° Mechanism in a waterproof housing. Weather, gravel, tar, etc., no longer play their harmful role;
- 4° This derailleur can be adapted immediately on 3, 4 or 5 speed free-wheels (hence its name). Simply move the slider to the corresponding notch. Telescopic adjustment;
- 5° Increased gear spacing: 10 double-chainring teeth (44X54 for example) and 12 pinion teeth (14X 26 for example), as Schaer experienced;
- 6° Incomparable smooth running (ref. Kubler: "A watch") ;
- 7° For the final model, weight gain over the current model.

[19541113 Le Cycle Vol 09 No 25 p017 19550201 Le Cycliste 02 1955 p051](#)

Au Salon de Paris, Accessoires pour Bicyclettes

- 1. - LA VIPERE : Bavette d'une seule pièce, entièrement en caoutchouc, boutons compris.
- 2. - STYLL : Enjoliveur amovible pour garde-boue avant (la languette n'est pas représentée rabattue).
- 3. - SIMPLEX : Dessus définitif du bras du nouveau dérailleur «Juy 543», légèrement modifié.
- 4. - BEBOREX : Notable perfectionnement, la biellette allongée, ne peut dépasser l'écrou du porte-patin.
- 5. - SACHS : Moyeu Torpedo 3 vitesses et hein retro à gros corps nervuré.
- 6. - T.A. : Tige de Selle à glissière «Alpina», trois positions et levier de commande aisément accessible.
- 7. - C.L.B. : Levier de frein course pour câble à goupille cylindrique.
- 8. - CAMPAGNOLO : Bague d'étanchéité à grande portée sur les nouveaux moyeux à corps en acier.

At the Paris Salon, Bicycle Accessories

- 1. - LA VIPERE: One-piece flap, made entirely of rubber, including buttons.

2. - STYLL : Removable cover for front fender (the tongue is not shown folded down).
3. - SIMPLEX: Final top of the arm of the new "Juy 543" derailleur, slightly modified.
4. - BEBOREX: Notable improvement, the elongated linkage cannot stick out beyond the nut of the pad holder.
5. - SACHS: 3-speed Torpedo hub and back pedalling brake with large ribbed body.
6. - T.A. : "Alpina" slide seat post, three positions and easily accessible control lever.
7. - C.L.B. : Race brake lever for cable with cylindrical pin.
8. - CAMPAGNOLO: Long reach sealing ring on new hubs with steel bodies.

[19541127 Le Cycle Vol 10 No 01 p006](#)

LE « SHOW » DE LONDRES

Le levier de frein G.B. avec sa nouvelle gaine en caoutchouc et le bouton molleté permettant de régler en marche la tension du câble.

La manette CYCLO est dotée d'un bouton molleté pour en régler le serrage et la dureté.

THE LONDON SHOW

The G.B. brake lever with its new rubber cover and the knurled knob for adjusting the cable tension during driving.

The CYCLO lever is equipped with a soft knob to adjust its tightening and toughness.

[19541127 Le Cycle Vol 10 No 01 p007 19550101 Le Cycliste 01 1955 p003](#)

Cadre prototype «Hercules»

Cadre prototype de la grande firme «Hercules» présentant les avantages suivants : Très haute résistance à la tension et grandes propriétés de solidité aux chocs; poids spécifique très bas ; résistance totale à la corrosion atmosphérique ; coloration permanente et indestructible dans toutes les teintes. Cette formule d'un composé de résines synthétiques et de fibres de verre «tissé» sur noyau, laminé et cuit pour réaliser un tube, donnerait une résistance égale à l'acier et pèserait cinq fois moins. L'assemblage se fait dans des raccords en acier au moyen d'un collage effectué avec une résine ayant fait ses preuves dans l'industrie aéronautique anglaise. La fourche reste en acier.

Prototype frame "Hercules"

Prototype frame of the large company "Hercules" with the following advantages: Very high tensile strength and high impact strength properties; very low specific weight; total resistance to atmospheric corrosion; permanent and indestructible colouring in all colours. This formula of a compound of synthetic resins and glass fibres "woven" on a core, laminated and baked to make a tube, would give equal strength to the steel and would weigh five times less. The assembly is done in steel fittings by means of bonding with a resin that has proved its worth in the English aerospace industry. The fork remains made of steel.

[19541127 Le Cycle Vol 10 No 01 p008](#)

LE « SHOW » DE LONDRES

Le CYCLO « BENELUX » équipe la presque totalité des machines de sport et de cyclotourisme au « SHOW ».

Voici le modèle à double enroulement, composé en grande part d'éléments communs aux autres dérailleurs de la marque.

Le dérailleur avant CYCLO « BENELUX » présente dans son collier et sa fourchette une grande ressemblance avec un appareil italien. Le fabricant anglais nous a indiqué que c'était son appareil qui servit de modèle.

THE LONDON SHOW

The CYCLO "BENELUX" equips almost all sports and cyclotouring machines at the "SHOW".

This is the double-winding model, which is largely composed of elements common to the other derailleurs of the brand.

The CYCLO "BENELUX" front derailleur bears a strong resemblance to an Italian device in its collar and cage. The English manufacturer told us that it was his device which was used as a model.

[19541201 Le Cycliste 12 1954 p000](#)

Idéale advertisement

[19541211 Le Cycle Vol 10 No 02 p010](#)

LE « SHOW » DE LONDRES

Spécialiste du cadre HETCHINS présentait ce cadre aux raccords très travaillés.

Le cadre de cette machine de piste signée Claud BUTLER présente l'originalité d'être constituée par 3 tubes principaux égaux au diagonal. Rigidité maximum encore augmentée par les longs raccords.

COVENTRY-EAGLE présente un très original enjoliveur de cadre fixé sur le tube horizontal et figurant l'aigle caractéristique de la marque. Noter également la plaque de direction en relief, ornée dumotif.

THE LONDON SHOW

Frame specialist HETCHINS presented this frame with very elaborate lugs.

The frame of this track machine by Claud BUTLER has the originality of being made of 3 main tubes equal to the down tube. Maximum rigidity is further increased by the long lugs.

COVENTRY-EAGLE presents a very original frame ornament fixed on the top tube and showing the eagle characteristic of the brand.
Note also the embossed headset plate with the same design.

[19541211 Le Cycle Vol 10 No 02 p014 19550201 Le Cycliste 02 1955 p044](#)

Au Salon de Londres

1. CLAUD BUTLER : Enorme direction du tandem de piste.
2. G.B. : Nouveau levier de ville, la cocotte étant constituée par une section de tube de cintre en métal léger mise en forme.
3. CONSTRICTOR : Pédale en métal léger rivé, inspirée de la BERTHET-LYOTARD.
4. CHATER-LEA : Pédale acier à surfaces lisses, montée sur une machine de piste ROTRAX.
5. CYCLO : Patte en acier forgé.
6. HETCHINS : Entretoise à raccords ajourés.
7. CONSTRICTOR: Cale-pied articulé en fil d'acier, 'destiné aux dames, enfants, et l'usage en ville.
8. COVENTRY-EAGLE : Dessin original du roulement supérieur de direction.
9. ARMSTRONG : Haubans très fins à la partie supérieure.
10. HOLDSWORTH : Entretoise arrière très travaillée.

At the London Salon

1. CLAUD BUTLER: Huge steering of the track tandem.
2. G.B. : New city lever, the bracket being made up of a section of light metal handlebar tube, made in form.
3. CONSTRICTOR: Riveted light metal pedal, inspired by the BERTHET-LYOTARD.
4. CHATER-LEA: Steel pedal with smooth surfaces, mounted on a ROTRAX track machine.
5. CYCLO: Forged steel dropout.
6. HETCHINS: Bridge with cut-out lugs.
7. CONSTRICTOR: Articulated toe clip made of steel wire, designed for women, children and urban use.

8. COVENTRY-EAGLE: Original drawing of the upper headset bearing.
9. ARMSTRONG: Very thin seatstays in the upper part.
10. HOLDSWORTH: Very well worked seatstay bridge.

[19541211 Le Cycle Vol 10 No 02 p015 19550201 Le Cycliste 02 1955 p045](#)

Au Salon de Londres

1. G.B. : Potence de piste cintrée en acier, et renfort, également en acier, du cintre, rappelant le TITAN belge.
2. BROOKS : Nouvelle B. 17 en cuir gras pour la compétition.
3. DUNLOP : Selle sprinter en caoutchouc emboîté (une gamme complète de tous les modèles possibles de selle vélo et moto était présentée dans une fabrication semblable).
4. COLORAL : Porte-bidon en fil d'acier et bidon thermique en métal léger, avec bouchon gobelet' en plastique.
- 5-6. LUCAS et STURMEY-ARCHER : Nouveaux feux rouges.
7. BANTEL : Catadioptré avec pattes de fixation sur garde-boue.
8. PHILIPS : Original dérailleur «maison»

At the London Salon

1. G.B. : Curved steel track stem, and steel reinforcement of the handlebar, reminiscent of the Belgian TITAN.
2. BROOKS: New B. 17 in oiled leather for competition.
3. DUNLOP: Rubber sprinter saddle (a complete range of all possible models of bicycle and motorcycle saddle was presented in a similar manufacture).
4. COLORAL: Steel wire bottle holder and light metal thermal bottle, with plastic cup cap.
- 5-6. LUCAS and STURMEY-ARCHER: New red lights.
7. BANTEL: Reflector with mounting brackets on fenders.
8. PHILIPS: Original "À la maison" derailleur

[19541211 Le Cycle Vol 10 No 02 p020 19550201 Le Cycliste 02 1955 p038](#)

Au Salon de Paris, Guidons nouveaux

1-2. PIVO : Guidon enfant, demi-relevé, potence acier à vis .de serrage noyée.

3-4-5. PHILIPPE : Prototype à branches réglables, permettant d'obtenir un guidon releve «trials sport» ou «cyclotouriste».

Cintre cyclotouriste avec écrous brasés assurant une fixation invisible des guidonnets.

Potence de piste surbaissée en toutes longueurs.

At the Paris Salon, new handlebars

1-2. PIVO: Child handlebar, semi-lifted, steel screw stem.

3-4-5. PHILIPPE: Prototype with adjustable arms, allowing to obtain a raised handlebar "trials sport" or "cyclotourist".

Bicycle touring handlebars with brazed nuts for invisible fixing of the guidonnets.

Lowered track stem in all lengths.

19541211 Le Cycle Vol 10 No 02 p021

L'outillage au Salon

VAR, grand spécialiste de l'outillage spécialisé pour le vélociste et le motociste a complété, par quelques nouveaux outils, sa gamme déjà si étendue.

Voici (1) un support de roue pour le rayonnage équipé de tous les centrages et repères indispensables à un travail impeccable sur les roues de tous diamètres et largeurs.

Un petit goupillon en acier (2) fixé à deux câbles, permet de décalaminer facilement un tube (l'échappement. Le nouveau bloque-cuvette fixe (3) effectue ce travail la cuvette vide ou garnie de ses billes, sans qu'il y ait à effectuer de pression sur celle-ci.

Certains gicleurs, comme sur la Mobylette, sont difficilement accessibles (4-5). Cette clé allongée en permet un démontage rapide.

Pour régler le point exact d'allumage des moteurs, voici une pige graduée (G) se montant sur bougies de 14 et de 18 mm.

Enfin, la noix du démonte-roue-libre est aussi efficace sur les moyeux à axe de 9,5 que sur les moyeux à broche, équipés de toutes les marques de roues-libres.

Tools at the Salon

VAR, the leading specialist in tools for cyclists and motorcyclists, has added some new tools to its already extensive range.

Here is (1) a wheel support for spoking equipped with all the centring and marking devices essential for impeccable work on wheels of all diameters and widths.

A small steel pin (2) attached to two cables, allows easy descaling of a tube (exhaust). The new fixed cup blocker (3) does this work with the empty cup or with the balls in it, without having to press on it.

Some jets, as on the Mobylette, are difficult to access (4-5). This extended spanner allows a quick removal.

To adjust the exact ignition point of the engines, here is a graduated pin (G) that can be mounted on 14 and 18 mm spark plugs.

Finally, the nut of the freewheel remover is as effective on hubs with a 9.5 mm axle as on hubs with a spindle, equipped with all brands of free-wheels.

[19541225 Le Cycle Vol 10 No 03 p013](#)

SALON DE LONDRES

HOLDSWORTH propose pour transformer un cycle en tandem cette remorque articulée permettant au passager de pédaler efficacement (5).

Le tricycle de CLAUD BUTLER (6) profite des améliorations techniques de la bicyclette ; le voici avec un dérailleur CYCLO ; mais le freinage d'un tel engin, difficile à réaliser sur les 3 roues, n'est ici prévu que sur la roue avant, par deux freins distincts à commandes séparées, un cantilever à longs patins et un modèle classique à mâchoire (7).

Le même constructeurs, voulant présenter un cadre extra-court (8) a adopté un tube de selle se divisant en deux petits tubes, encastrant le garde-boue ; il est difficile de réduire davantage la longueur des bases

Enfin, pour les enfants, le spécialiste TRI-ANG exposait de très nombreux modèles de cycles et tri, parmi lesquels nous avons remarqué ce petit vélo en forme de motocyclette (9) avec cadre en tôle emboutie.

London Salon

HOLDSWORTH offers to transform a cycle into a tandem cycle this articulated trailer allowing the passenger to pedal efficiently (5).

CLAUD BUTLER's tricycle (6) takes advantage of the technical improvements of the bicycle; here it is with a CYCLO derailleur; but the braking of such a machine, difficult to achieve on all three wheels, is here provided only on the front wheel, by two separate brakes with separate controls, a cantilever with long pads and a classic claw model (7).

The same manufacturer, wanting to present an extra-short frame (8) has adopted a seat tube divided into two small tubes, embedding the fender; it is difficult to reduce the length of the chainstays any further.

Finally, for the children, the specialist TRI-ANG exhibited a very large number of cycle and tri models, among which we noticed this small motorcycle-shaped bicycle (9) with pressed sheet metal frame.

[19541225 Le Cycle Vol 10 No 03 p015 19550301 Le Cycliste 03 1955 p080](#)

Au Salon de Paris

1-2) STYLL : garde-boue roulé sur molettes, profond de 90 mm. - Carters divers pour cyclomoteurs,

3) CHAZAL et ROUCHOUSE : garde-boue demi-ballon pour cyclomoteurs, avec petit bavolet.

5) PAREFLEX : pare-brise pour cyclomoteurs, vélomoteurs et scooters.

6) GUTTACOL : bavettes pare-boue OLUX, entièrement en caoutchouc moulé.

7) RUHIER : écran-bavette adaptable sur garde-boue à bavolets.

8) MERAT : porte-bidon à collier universel.

At the Paris Salon

1-2) STYLL : fender rolled on wheels, 90 mm deep. - Various covers for cyclomoteurs,

- 3) CHAZAL and ROUCHOUSE: half balloon fender for cyclomoteurs, with small flap.
- 5) PAREFLEX: windscreen for cyclomoteurs, vélomoteurs and scooters.
- 6) GUTTACOL: OLUX mud flaps, entirely made of cast rubber.
- 7) RUHIER: mud flap screen adaptable to fenders with bavolets.
- 8) MERAT: bottle holder with universal clamp.

[19541225 Le Cycle Vol 10 No 03 p017 19550401 Le Cycliste 04 1955 p109](#)

Les Éclairages et Compteurs au Salon de Paris

Lighting and Speedometers at the Salon de Paris

No text transcribed, motorcycle stuff only

1955

<u>Jan.</u>	<u>Febr.</u>	<u>March</u>		<u>May</u>	
<u>July</u>	<u>August</u>	<u>Sept.</u>	<u>Oct.</u>	<u>Nov.</u>	<u>Dec.</u>

[19550108 Le Cycle Vol 10 No 04 p004](#)

La dernière- née des dynamos JOS

La nouvelle dynamo JOS type T est perfectionnée grâce à un petit levier facilitant l'enclenchement de la mise à l'arrêt, et formant verrouillage.

The latest JOS dynamos

The new JOS type T dynamo is perfected thanks to a small lever that makes it easy to engage the locking mechanism.

[19550108 Le Cycle Vol 10 No 04 p007 19550301 Le Cycliste 03 1955 p074](#)

À Milan

- 1) VILLA : guidon très étroit à cocottes soudées, forme «Sport», pour bicyclettes.
- 2) GIU-BESTE : fixation rapide automatique de la roue arrière sur pattes spéciales. Noter le montage avancé du SIMPLEX «JUY 543».
- 3-4-5-6-7-8) CAMPAGNOLO :
 - Guide-chaîne en forme de fourchette de dérailleur avant.
 - Nouvelle fourchette du dérailleur avant Sport à câble.
 - Porte-pompe à cuvette ajourée.
 - Porte-pompe à cuvette sur le collier des manettes de dérailleur, simple ou double.
 - Tendeur de chaîne pour cyclomoteur, l'axe à longue portée présenté démonté.
 - Raccord fixe avec porte-pompe pour SILCA course (filetage de 10 mm.).
- 9) R.S. tête de fourche avec pointes de renfort intérieures.
- 10) FIM : levier de frein en matière plastique. La cocotte est en acier.
- 11) Aldo BIANCHI : frein BAM en acier, de forme triangulaire.
- 12) VITTORIA : support universel pour petite lampe torche, pouvant être posée verticalement ou horizontalement. Le support se fixe au guidon ou à la fourche.

In Milan

- 1) VILLA: very narrow handlebar with welded brackets, "Sport" shape, for bicycles.
- 2) GIU-BESTE: automatic quick-release fixing of the rear wheel on special dropouts. Note the advanced assembly of the SIMPLEX "JUY 543".
- 3-4-5-6-7-8) VOLE:
 - Chain guide in the shape of a front derailleur cage.
 - New front derailleur cage for Sport front derailleur with cable.
 - Pump holder with cut out bowl.
 - Bowl pump holder on the clamp of the shift levers, single or double.
 - Chain tensioner for cyclomoteurs, the long-range shaft presented disassembled.
 - Connector with pump holder for SILCA pump (10 mm thread).
- 9) R.S. fork crown with internal reinforcement tips.
- 10) FIM: plastic brake lever. The bracket is made of steel.
- 11) Aldo BIANCHI: Steel BAM brake, in a triangular shape.

12) VITTORIA: universal holder for small flashlights, which can be placed vertically or horizontally. The bracket is attached to the handlebars or fork.

[19550129 Le Cycle Vol 10 No 05 p015 19550801 Le Cycliste 0809 1955 p225](#)

Un cadre hollandais en métal léger

A Bruxelles, au Stand des moteurs autrichiens H. M. W., on pouvait voir 5 curieuses bicyclettes dont le cadre cruciforme était très éloigné de la forme classique.

Plusieurs de ces cadres, non montés, et un en coupe, étaient également exposés et facilitaient ainsi l'étude de cette nouveauté prise séparément. On peut voir, sur les croquis illustrant cette rapide description, que la partie principale forme caisson tubulaire. Coulé sous pression, d'une seule pièce, en métal léger, le «CENTRO SPORT LIGHT METAL» a fait l'objet d'un essai de l'I.R.O., Institut hollandais, équivalent de la branche «Cycle» de notre C.T.A.

L'examen statique a fait ressortir que ce cadre satisfait pleinement aux exigences de solidité établies par l'I.R.O.

La rigidité du cadre comporte notamment 95 kg./cm., ce qui correspond à la rigidité générale moyenne des cadres pour messieurs.

Il apparut également que le cadre résiste à la fatigue continue.

Ces 3 croquis montrent que si la silhouette de la bicyclette est modifiée, ce nouveau dessin n'a rien de choquant. Notez la fixation du porte-bagages au bouton de serrage de selle. Au centre, nous voyons la coupe du cadre présentant ses éléments tubulaires et ses goussets de renfort. En bas, vue complète sur laquelle on remarque les porte-pompe à cuvette, le support de béquille derrière la boîte de pédalier, et les pattes en acier fixées par boulons.

La bicyclette a parcouru une distance de 3.300 km., à une moyenne horaire de 32 km., sur un banc d'essai et ne présente aucun signe de fatigue.

Lors de cette épreuve, la selle était chargée de 80 kg. et à l'endroit du guidon une charge de 30 kg. était placée.

Voici enfin quelques précisions : les pattes arrières du cadre sont en acier et fixées par deux boulons à la fourche en métal léger.

Le roulement de pédalier, semblable aux boîtes à billes type «réparation» est emmanché dans le logement inférieur.

Enfin, la fourche avant est en acier, les fourreaux ayant une section triangulaire.

Le poids du cadre, non précisé, semble être l'équivalent de celui d'un cadre de route classique.

Le constructeur fait évidemment remarquer que ce modèle est inoxydable, et convient aussi bien pour dames que pour messieurs.

Dans l'entre - deux – guerres l'Artisan - Constructeur Schultz avait réalisé des vélos et tandems avec un cadre en croix, mais en tubes d'acier.

A Dutch light metal frame

In Brussels, at the Austrian Motor Stand H. M. W., we could see 5 curious bicycles whose cross-shaped frame was very far from the classic shape. Several of these frames, not mounted, and one in cross-section, were also on display and thus facilitated the study of this novelty taken separately.

On the drawings illustrating this quick description, we can see that the main part is tubular box-shaped. "CENTRO SPORT LIGHT METAL" is a one-piece, one-piece light metal die-cast and has been tested by the I.R.O., the Dutch Institute, equivalent to the "Cycle" branch of our C.T.A. The static examination revealed that this framework fully meets the strength requirements established by the I.R.O.

The frame stiffness includes 95 kg./cm., which corresponds to the average general stiffness of men's frames.

It also appeared that the frame resists continuous fatigue.

These 3 drawings show that if the silhouette of the bicycle is modified, this new design is not shocking. Note the attachment of the luggage rack to the saddle clamp bolt. In the centre, we see the section of the frame with its tubular elements and reinforcement gussets. At the bottom, a complete view on which we can see the bowl pump holders, the lever handle bracket behind the bottom bracket, and the steel dropouts attached by bolts.

The bicycle has covered a distance of 3,300 km., at an average hourly rate of 32 km., on a test stand and shows no signs of fatigue.

During this test, the saddle was loaded with 80 kg. and at the handlebar location a load of 30 kg. was placed.

Finally, here are a few details: the rear dropouts of the frame are made of steel and fixed with two bolts to the rear fork made of light metal.

The bottom bracket bearing, similar to the "repair" type bottom bracket shells, is plugged into the lower housing.

Finally, the front fork is made of steel, the blades have a triangular section.

The weight of the frame, not specified, seems to be equivalent to that of a conventional road frame.

The manufacturer obviously points out that this model is rustproof, and is suitable for both ladies and gentlemen.

In the inter-war period, the Craftsman - Builder Schultz had made bicycles and tandems with a cross frame, but in steel tubes.

[19550212 Le Cycle Vol 10 No 06 p012 19551001 Le Cycliste 10 1955 p249](#)

Au Salon de Bruxelles

1-2) HALUS : _Dynamo 6 V. 3 W. double bobinage : un pour l'avant, un pour l'arrière, vue extérieure et en coupe.

3) MILLER : Dynamo pour cycle, format réduit.

4) KAISER : Dynamo à deux bobinages séparés, un pour l'avant, un pour l'arrière.

5) TABOR : Feu rouge de grande taille, pouvant contenir une grosse ampoule.

6-7) SUPER-PRATIC : Poignée tournante à chaînette s'enroulant sur le tambour et assurant la traction, permettant l'utilisation d'un câble sans goupille : Le carter est placé à côté.

Poignée à deux positions pour l'éclairage, route et code ou code et ville.

10) REG : Petit phare à rotule, pour cycle ou scooter.

11) TABOR : Etui en matière plastique pour piles sèches, assurant l'éclairage à l'arrêt.

12) SPLENDOR : Garde-boue avec scotchlite dans un écusson embouti.

At the Brussels Salon

1-2) HALUS: Dynamo 6 V. 3 W. double winding: one for the front, one for the rear, external and cross-sectional view.

3) MILLER: Dynamo for cycle, reduced size.

4) KAISER : Dynamo with two separate windings, one for the front, one for the rear.

5) TABOR: Large red light, which can hold a large bulb.

6-7) SUPER-PRATIC : Rotating handle with chain winding on the drum and providing traction, allowing the use of a cable without pin : The housing is placed on the side.

Two-position handle for lighting, road and "code route" or "code route" and city.

10) REG: Small articulated headlight, for bicycles or scooters.

11) TABOR : Plastic case for dry batteries, providing lighting when stationary.

12) SPLENDOR: fender with scotchlite in a stamped shield.

[19550212 Le Cycle Vol 10 No 06 p019 19550601 Le Cycliste 06 1955 p162](#)

Au Salon Belge

1) BRAMPTON : Pédalier et double plateau en acier fixé par six vis.

2) UNIVERSAL : Nouveau levier de frein avec intérieur arrondi.

3) SUPER-CHAMPION : Bidon belge en matière plastique opaque ; on remarque les deux anneaux pour attacher le bouchon.

4) LEPPER : Selle pour cyclomoteur, dessus en caoutchouc double feuille, suspension sur bloc caoutchouc et suspension sur bloc Pivotant.

5) ALTENBURGER : Levier de frein en métal léger. avec cocotte entièrement noyée dans une gaine en caoutchouc moulé.

6) IDEALE: Nouvelle selle «27», modèle course, cuir non percé pour enfant.

7) ALE : Bidon et porte-bidon petit format, pour bicyclette d'enfant.

8) TITAN : Potence cintrée en acier, toutes longueurs, pour la piste.

9) BRAMPTON : Jeu de direction avec blocage par cône.

10) CAMPAGNOLO : Raccord fixe formant porte-pompe, avec collerette carrée, spéciale pour pompe SILCA «IMPERO».

At the Belgian Salon

- 1) BRAMPTON: crankset and double steel chainring attached with six screws.
- 2) UNIVERSAL: New brake lever with rounded interior.
- 3) SUPER-CHAMPION : Belgian lightproof plastic bottle; note the two rings for attaching the cap.
- 4) LEPPER: Saddle for cyclomoteurs, double sheet rubber top, suspension on rubber block and suspension on pivoting block.
- 5) ALTENBURGER: Light metal brake lever. with fully embedded bracket in a molded rubber sheath.
- 6) IDEALE: New saddle "27", racing model, undrilled leather for children.
- 7) ALE: Small format bottle and bottle holder, for children's bicycles.
- 8) TITAN: Curved steel stem, all lengths, for the track.
- 9) BRAMPTON: Headset with cone locking.
- 10) CAMPAGNOLO: Connection forming pump holder, with square flange, special for SILCA "IMPERO" pump.

[19550301 Le Cycliste 03 1955 p000](#)

LAM advertisement

[19550501 Le Cycliste 05 1955 p124](#)

Le frein LAM "Mercure"

LE Cantilever LAM-MERCURE ne dépasse que peu les haubans et les fourreaux.

The LAM "Mercury" brake

The Cantilever LAM-MERCURE only slightly exceeds the seatstays and fork blades.

À l'Exposition de plain Air de la "Poly de Chanteloup"

- 1) Alex SINGER : tige de selle, potence de tandem à serrage invisible et raccord spécial ajouré.
- 2) René HERSE : nouveau porte-bidon T.A. fixé sur écrous brasés au cadre.
- 3) ROCHET : porte-phare SOUBITEZ en fil rond et porte-bagage avant.
- 4) VAR : repose-pieds repliables automatiques sur cyclomoteur JUDENNE.
- 5) HERGE : dérailleur avant HURET et adaptateur spécial T.A. sur pédalier GNUTTI.
- 6) BIDON-DO : réserve de 2 litres en plastique pour carburant, destiné aux motorisés.

At the "Poly de Chanteloup" outdoor exhibition

- 1) Alex SINGER: seat post, invisible clamping tandem stem and special cut-out lug.
- 2) René HERSE: new T.A. bottle holder fixed on nuts brazed to the frame.
- 3) ROCK: SOUBITEZ headlight holder in round wire and front luggage rack.
- 4) VAR : automatic folding footrests on JUDENNE cyclomoteurs.
- 5) HERGE: HURET front derailleur and special T.A. adapter on GNUTTI crankset.
- 6) BIDON-DO: plastic fuel reserve of 2 litres for motorized vehicles.

LES MACHINES VICTORIEUSES A CHANTELOUP

Le "racer" de Valentin HUOT

Nous donnons par ailleurs les cotes de la bicyclette ROCHET de Valentin Huot. Précisons ici qu'elle était montée sur pneus DUNLOP et équipée

avec dérailleurs AV et AR LE SIMPLEX (« JUY-543 à l'AR.), manivelles STRONGLIGHT en métal léger, guidon PIVO, freins LAM, selle PRYMA, rayons ROBERGEL, roue-libre PACKSON, et que son cadre comportait les diverses spécialités NERVEX.

Le tandem de LASNE-Lyli HERSE

Très comparable à celui de 1954, mais encore plus finolé, le Tandem R. HERSE de Lasne-Lyli Herse, était construit en tubes REYNOLDS, monté sur pneus BARREAU, équipé avec dérailleur CYCLO, selle IDEALE, jantes MEPHISTO, moyeux MAXI-CAR, pédales LYOTARD, jeu de direction STRONGLIGHT, guidons PHILIPPE, rayons TROIS ETOILES, papillons BELL, pompe AD HOC, cale-pieds et courroies PATURAUD, éclairage JOS, roue-libre J. MOYNE. Bien entendu, il comportait les spécialités-maison : Freins commandés par poignée MAFAC, manivelles duralumin à emmanchement, plateaux de pédalier, porte-bagages, potence, dérailleur de pédalier, équipement électrique sans fil.

Le "Randonneur" de GILBERT

Le beau vélo de Gilbert, vainqueur en « Randonneurs », était une machine robuste, bien faite pour supporter les 85 kg. de son pilote. A l'exception de la selle (une BROOKS) son montage était identique à celui du tandem de Lasne-Lyli Herse. On remarquera que le chiffre 1 porte bonheur aux pilotes de Herse : 1 pour le tandem, 11 pour la bicyclette.

THE VICTORIOUS MACHINES ATCHANTELOUP

The "racer" of Valentin HUOT

We also give the dimensions of Valentin Huot's ROCHET bicycle. Let us specify here that it was mounted on DUNLOP tires and equipped with LE SIMPLEX front and rear derailleurs (JUY-543 at the rear), STRONGLIGHT light metal cranks, PIVO handlebars, LAM brakes, PRYMA saddle, ROBERGEL spokes, PACKSON freewheel, and that its frame included the various NERVEX specialties.

The LASNE-Lyli HERSE tandem

Very comparable to the 1954 one, but even more refined, the Tandem R. HERSE tandem of Lasne-Lyli Herse, was built in REYNOLDS tubes,

mounted on BARREAU tyres, equipped with CYCLO derailleur, IDEALE saddle, MEPHISTO rims, MAXI-CAR hubs, LYOTARD pedals, STRONG-LIGHT headset, PHILIPPE handlebars, TROIS ETOILES spokes, BELL butterflies, AD HOC pump, PATURAUD toe clips and belts, JOS lighting, J. MOYNE freewheel. Of course, it included the house specialities: Brakes controlled by MAFAC lever, duralumin cranks, chainrings, luggage rack, stem, front derailleur, electrical equipment "without wires".

The "Randonneur" of GILBERT

The beautiful bicycle of Gilbert, winner in "Randonneurs", was a sturdy machine, well made to support the 85 kg. of his rider. With the exception of the saddle (a BROOKS) its assembly was identical to that of the Lasne-Lyli Herse tandem. We will notice that the number 1 brings good luck to the Herse pilots: 1 for the tandem, 11 for the bicycle.

[19550507 Le Cycle Vol 10 No 12 p023](#)

Un porte-bidon T. A.

Spécialistes des plateaux, doubles et triples, en métal léger ; créateur d'un cale-chaussure et de divers accessoires pour cyclomoteurs, T.A. a créé un porte-bidon en fil d'acier chromé présentant d'intéressants avantages.

Aucun ressort n'est utilisé, la corde à piano qui le compose assurant l'élasticité nécessaire. Grâce à une forme judicieuse, la pression sur le bidon cylindrique ou conique, est constante, et ne peut tendre à chasser le bidon vers le haut.

Enfin, l'attache à collier pour le cadre, ou spéciale pour potence est fixée sur deux tiges parallèles doublant par là-même la solidité et la rigidité de la fixation.

A T.A. bottle cage

Specialist of light metal chainrings, double and triple; creator of a shoe cleat and various accessories for cyclomoteurss, T.A. has created a chromed steel wire bottle cage with interesting advantages.

No springs are used, as the spring wire that makes it up provides the necessary elasticity. Thanks to its clever shape, the pressure on the cylindrical or conical bottle is constant and cannot tend to push the bottle upwards.

Finally, the collar clamp for the frame, or special clamp for the stem, is fixed on two parallel rods, doubling the solidity and rigidity of the attachment.

[19550528 Le Cycle Vol 10 No 13 p018 19550701 Le Cycliste 07 1955 p192](#)

Les machines victorieuses de la "Poly"

Voici quelques détails des deux machines de René HERSE victorieuses à la «POLY» en catégories «Tandems» et «Randonneurs».

Dans ces deux courses, ces machines étaient équipées à l'avant du dérailleur «maison», à l'arrière du double enroulement CYCLO.

- 1) Selles IDEALE «CYCLO-CROSS» à monture dural et potence «maison» en métal léger ajouré (Tandems).
- 2) Gros haubans de 16 mm, serrage de selle par boulon de 6 mm., passage du câble à travers le tube de selle en travaillant sur une poulie (Randonneuse).
- 4) Gros raccord de boîte à billes, tube de liaison oval et roulements annulaires (Tandem).
- 5) Dérailleur arrière CYCLO avec support à double tube.

The victorious machines of the "Poly"

Here are some details of René HERSE's two winning "POLY" machines in the "Tandems" and "Randonneurs" categories.

In both races, these machines were equipped with the "À la maison" derailleur at the front and the double CYCLO roller at the rear.

- 1) IDEALE "CYCLO-CROSS" saddles with dural frame and "À la maison" stem in cut-out light metal (Tandems).
- 2) Thick seatstays of 16 mm, saddle clamping by 6 mm bolt, cable passage through the saddle tube while working on a pulley (Randonneuse).
- 4) Large bottom bracket shell lug, oval connecting tube and annular bearings (Tandem).

5) CYCLO rear derailleur with double tube bracket.

[19550528 Le Cycle Vol 10 No 13 p019 19550701 Le Cycliste 07 1955 p193](#)

Les machines victorieuses de la "Poly"

Quelques détails de la ROCHET de Huot, vainqueur en catégorie «COURSE».

1) Dérailleur AV SIMPLEX, manivelles métal léger STRONGLIGHT, double plateau T.A.

2) Dérailleur AR SIMPLEX «JUY 543» serrages-rapides SIMPLEX.

3-4) Freins et levier LAM en métal léger ; noter le système de détension instantané du câble et le collier mince de la cocotte.

Deux détails du tandem SABLIERE classé troisième.

5) Feu rouge à support soudé au cadre, et câble de frein traversant le tube de selle dans un petit tube cintré.

6) Potence arrière à double vis aux deux serrages. On remarque que les deux tiges de selles sont brasées au cadre, sans réglage.

The victorious machines of the "Poly"

Some details of Huot's ROCHET, winner in the " RACE " category.

1) SIMPLEX front derailleur, STRONGLIGHT light metal cranks, double T.A. chainring.

2) SIMPLEX "JUY 543" rear derailleur SIMPLEX quick releases.

3-4) Light metal LAM brakes and lever; note the instant cable release system and the thin bracket clamp.

Two details of the SABLIERE tandem ranked third.

5) Red light with base welded to the frame, and brake cable passing through the seat tube in a small bent tube.

6) Rear stem with double screws at both clampings. Note that both seat-posts are brazed to the frame, without adjustment.

[19550709 Le Cycle Vol 10 No 16 p010](#)

[19550709 Le Cycle Vol 10 No 16 p011](#)

Le petit outillage des mécanos du Tour

Les mécaniciens du Tour de France affirment leur personnalité dans le choix de leurs outils ou dans la création de modèles

Que ce soit dans le choix de leurs outils, ou dans la création de modèles, les mécaniciens du Tour de France affirment leur personnalité.

Nous ne saurions passer en revue tous les outils utilisés par ces techniciens, mais nous désirons donner ici un rapide aperçu de quelques modèles caractéristiques, sans pour cela négliger tous ceux que nous ne saurions citer, malgré leur compétence et la tenue impeccable de leur outillage.

Répondant à des besoins bien définis, mais devant donner satisfaction dans tous les cas possibles, rapidement et avec le plus grand soin, le petit outillage du mécanicien du Tour est toujours choisi, sélectionné, mis au point et même parfois créé de toutes pièces par son utilisateur.

Dans la page voisine, nous voyons la caisse à outils, formant support, de BOUSSICAUD, de l'équipe de l'Ouest (1). Les clés et divers outils sont enfermés dans le coffre, et quelques outils plus fragiles, ainsi que des petites pièces de rechange, sont rangés dans les 3 tiroirs. Notons l'étau fixé au couvercle de la caisse, et la patte percée surmontant le support de bicyclette, destinée à recevoir une lampe baladeuse en cas d'éclairage général insuffisant.

Ce même mécanicien a fabriqué pour son usage personnel ce presse-cuvette de direction (7) dont les deux butées en bronze ne risquent pas d'abîmer les chemins de roulement.

Notons une réalisation semblable par VASLIN, de la même équipe..

Remarquons sur cet outil, le crochet inférieur, garni de caoutchouc, empêchant l'axe de tourner pendant le serrage.

C'est encore BOUSSICAUD qui a réalisé cet extracteur de manivelles (9) bien pratique sur certaines machines mal entretenues.

Si la pince-multiples (6) se trouve dans toutes les boîtes, constatons la rareté de deux intéressants outils CAMPAGNOLO : le vérificateur de centrage de roue, qui aurait été si utile sur de trop nombreuses machines dont la roue arrière s'obstinait à ne pas rester dans l'axe, et le vérificateur de parallélisme des pattes de cadre, absolument nécessaire pour obtenir une utilisation correcte des blocages rapides.

VASLIN a choisi deux démonte-roue-libre, le SIMPLEX (2) pour les roues-libres courantes, et le CHOLAIN (3) très simple, et s'adaptant parfaitement sur les roues-libres MOYNE 4 vitesses, transformées en 5 vitesses par une double couronne 14-15.

Le spécialiste des dérailleurs HURET, Alexis JOUBERT, pour son travail très spécialisé, emploie ce démonte-roue-libre italien B. S (8) dont la puissance d'accrochage est remarquable, cette petite pince coupante pour les câbles (4) et ce levier destiné à dégauchir bras de dérailleur ou patte de cadre (5).

Enfin, ci-dessous, admirons la superbe réalisation de Robert CLEMENT, de l'équipe de France, qui groupe dans une ingénieuse boîte pliante 50 outils différents et de nombreuses petites pièces de rechange.

On remarque les deux panneaux latéraux amovibles portant les clés à pipe, les rateliers pour clés à fourche, et tournevis avec patte de fixation, la position de la burette à huile, l'utilisation des bagues de graissage pour moyeu en tant que clips d'arrêt pour les outils.

Bravo à CLEMENT, Voilà qui caractérise un mécanicien soigneux et compétent.

The little equipment of the Tour mechanics

The mechanics of the Tour de France assert their personality in the choice of their tools or in the creation of models

Whether it is in the choice of their tools or in the creation of models, the Tour de France mechanics assert their personality.

We cannot review all the tools used by these technicians, but we would like to give a quick overview of a few characteristic models, without neglecting all those we cannot mention, despite their competence and the impeccable maintenance of their tools.

Responding to well-defined needs, but having to give satisfaction in all possible cases, quickly and with the greatest care, the small tools of the Tour mechanic are always chosen, selected, developed and even sometimes created from scratch by their user.

On the next page, we see the toolbox, forming a stand, of BOUSSICAUD, from the Ouest team (1). The keys and various tools are locked in the trunk, and some more fragile tools, as well as small spare parts, are stored in the 3 drawers. Note the vice attached to the lid of the box, and the

drilled bracket on top of the bicycle stand, intended to hold a hand lamp in case of insufficient general lighting.

The same mechanic made for his personal use this headset cup press (7) whose two bronze stops do not risk damaging the bearings.

Let us note a similar realization by VASLIN, of the same team. Note on this tool, the lower hook, lined with rubber, preventing the axle from turning during tightening.

It was also BOUSSICAUD who made this crank extractor (9), which is very useful on certain badly maintained machines.

If the multiple gripper (6) can be found in every box, let's note the rarity of two interesting CAMPAGNOLO tools: the wheel centring checker, which would have been so useful on too many machines whose rear wheel persisted in not staying in line with the axle, and the frame drop-out parallelism checker, absolutely necessary to obtain a correct use of the quick releases.

VASLIN chose two freewheel changers, the SIMPLEX (2) for the current freewheels, and the CHOLAIN (3), which is very simple and fits perfectly on the MOYNE 4-speed freewheels, transformed into 5 speeds by a double sprocket 14-15.

The HURET derailleur specialist, Alexis JOUBERT, for his very specialized work, uses this Italian freewheel remover B. S (8), which is remarkably powerful, this small cable cutter (4) and this lever for trimming the derailleur arm or frame dropout (5).

Finally, below, let us admire the superb realization of Robert CLEMENT, of the French team, which groups in an ingenious folding box 50 different tools and many small spare parts.

Note the two removable side panels for the pipe spanners, the spanner and screwdriver racks with mounting brackets, the position of the oil can, the use of the hub lubrication rings as tool clips.

Bravo to CLEMENT, that is the mark of a careful and competent mechanic.

[19550723 Le Cycle Vol 10 No 17 p007 19551001 Le Cycliste 10 1955 p250](#)

[Quelques Dérailleurs utilisés dans le "Tour 55"](#)

1. Le dérailleur allemand «Altenburger», à la mécanique compliquée, utilisé par l'ancien champion du monde Mueller.
2. Le «Cyclo» à deux câbles, équipé d'une tension réglable, utilisé par l'équipe britannique.
3. Le dérailleur arrière «Altenburger», de Mueller, nous dispense de présenter le «Campagnolo».
4. «Simplex Juy 543» - victoire française - sur la majorité des machines de l'équipe italienne.
5. Les «Huret» (voici celui de Louison Bobet) portent le nouveau décalque tricolore de la Maison.
6. Les manettes doubles «Altenburger» sont de conception personnelle, elles ne font pas oublier les «Campagnolo»

Some Derailleurs used on the "Tour 55".

1. The German derailleur "Altenburger", with its complicated mechanics, used by former world champion Mueller.
2. The "Cyclo" with two cables, equipped with an adjustable tension, used by the British team.
3. Mueller's "Altenburger" rear derailleur eliminates the need to introduce the "Campagnolo".
4. "Simplex Juy 543" - French victory - on most of the Italian team's machines.
5. The "Hurets" (here is Louison Bobet's) wear the company's new tricolour decal.
6. The "Altenburger" double levers are of personal design, they do not make you forget the "Campagnolo".

[19550723 Le Cycle Vol 10 No 17 p008 19551101 Le Cycliste 11 1955 p310](#)

Sur les Machines du "Tour 55"

1. Le porte-bidon de guidon «T.A.» sur les machines «Hercules» de fabrication britannique. On remarquera la nouvelle fixation avec bras de renfort double sur la potence.
2. Manière originale de l'italien Pezzi, de passer la courroie sur la pédale «Sheffield-sprint», en alliage léger, qui lui permet d'obtenir une meilleu-

re tenue sur celle-ci, sans trop serrer la courroie, laquelle coince le pied beaucoup plus près de la cheville.

3. Le frein «Altenburger» de Mueller présente ce très simple système de tension et détension rapide du câble.

4. Frein «Racer» de Louison Bobet avec pointe de renfort brasée sous la tête de fourche. Notons l'arrache-clou «Paris-Tours».

5. Toujours la machine de Bobet : porte-bidon «VIT» fixé au cadre. Signalons l'utilité du petit arceau supérieur immobilisant parfaitement le bidon en plastique sans en gêner l'usage.

6. Un montage spécial réalisé par Robic : frein «Racer-Mafac» avec pièce centrale «Lewis»... Pourquoi ?

On the machines of the "Tour 55"

1. The handlebar bottle holder "T.A." on "Hercules" machines of British production. Note the new mounting with double reinforcement arm on the stem.

2. Original way of the Italian Pezzi, to pass the toe strip on the "Sheffield-sprint" pedal, made of light alloy, which allows him to obtain a better grip on it, without overtightening the strap, which clamps the foot much closer to the ankle.

3. Mueller's "Altenburger" brake features this very simple cable tensioning and quick release system.

4. Louison Bobet "Racer" brake with brazed reinforcement tip under the fork crown. Note the nail puller "Paris-Tours".

5. Still Bobet's machine: "VIT" bottle holder fixed to the frame. Let's mention the usefulness of the small upper hoop that perfectly immobilizes the plastic bottle without hindering its use.

6. A special assembly made by Robic: "Racer-Mafac" brake with "Lewis" central part... Why?

[19550723 Le Cycle Vol 10 No 17 p011 19551001 Le Cycliste 10 1955 p288](#)

Quelques détails saisis au départ du "Tour 55"

1. La «Gamma» espagnole, de Lorono, a des raccords de cadre très allongés.

2. Rayonnage croisé en 2 et semi-torsadé, de la roue avant de Robic, d'une facture très personnelle. On notera pourtant une différence de croisement (indiqué par une flèche).
3. Sur l'a machine de Bobet ; patte très épaisse, large et non ajourée ; blocages rapides, moyeu à grands flasques ; rayonnage croisé en 4.
4. La «Rabeneick» allemande était dotée d'une robuste manivelle, dont le troisième point d'attache avec le couple «Simplex» fait corps avec la branche. Le roulement de pédalier est un «Stronglight».
5. Longs et robustes raccords aux congés renforcés sur les «Locomotief» hollandaises.
6. Bien des coureurs italiens et français avaient adopté les colliers «Campagnolo» pour fixer les gaines.
7. Pompe espagnole «L I P» à raccord fixe en matière plastique assurant un large passage de l'air. Le corps de pompe est en métal léger.

Some details captured at the start of the "Tour 55"

1. The Spanish "Gamma", from Lorono, has very elongated frame lugs.
2. Two cross spoking and semi-twisted, of Robic's front wheel, with a very personal design. However, there is a difference in crossing (indicated by an arrow).
3. On Bobet's machine; very thick, wide and non cutout dropout; quick releases, hub with large flanges; 4 cross spoking.
4. The German "Rabeneick" was equipped with a robust crank arm, whose third attachment point with the "Simplex" chainring set is part of the arm. The bottom bracket bearing is a "Stronglight".
5. Long and robust reinforced fillet lugs on Dutch "Locomotief".
6. Many Italian and French racers had adopted the "Campagnolo" clamps to fix the cables.
7. Spanish "L I P" pump with plastic connector for a wide air flow. The pump body is made of light metal.

[19550723 Le Cycle Vol 10 No 17 p022](#)

DOCUMENTS NOUVEAUTES

Un nouveau cintre PHILIPPE

Destiné aux coureurs et aux sportifs, ce nouveau cintre PHILIPPE en métal léger présente la particularité de ne pouvoir s' « effondrer » au milieu, grâce à un long renfort intérieur de 160 mm, doublant presque toute la partie droite centrale.

Ce tube-renfort est intimement lié au cintre par un sertissage interne et donne au guidon une solidité et une rigidité comparables à celles d'un cintre en acier épais.

Enfin, la forme générale adoptée est celle dite « FRANCO-BELGE », mais assez profonde comme le demande la technique sportive actuelle.

Ce cintre est facilement reconnaissable par les deux marques gravées portant l'inscription PHILIPPE-PROFESSIONNEL.

NEWS DOCUMENTS

A new PHILIPPE handlebar

Intended for racers and sportsmen, this new PHILIPPE handlebar made of light metal has the particularity of not breaking in the middle, thanks to a long internal reinforcement of 160 mm, doubling almost the whole central straight part.

This reinforcement tube is intimately linked to the handlebars by an internal crimp and gives the handlebars a strength and rigidity comparable to that of a thick steel handlebar.

Finally, the general shape adopted is the so-called "FRANCO-BELGE" one, but deep enough as required by the current sport technique.

This handlebar is easily recognisable by the two engraved marks bearing the inscription PHILIPPE-PROFESSIONNEL.

[19550813 Le Cycle Vol 10 No 18et19 p011](#)

LE BILAN TECHNIQUE DU TOUR

La machine de BRANKART :Deuxième du classement général

La ELVE-PEUGEOT du deuxième du classement général, Jean BRANKART. est très classique. La ligne du cadre est bien étudiée pour le Tour de France. Notons les dérailleurs SIMPLEX et les manivelles STRONG-LIGHT en acier.

La machine de GAUL : roi de la montagne

Charly GAUL, roi de la montagne du Tour 1955, utilisait cette MAGNAT-DEBON, très bien adaptée au travail de l'épreuve. Notons les dérailleurs SIMPLEX, avant et arrière, type « JUY 543 », et les deux porte-bidons VIT, au cadre et au guidon.

THE TECHNICAL RESULTS OF THE TOUR

BRANKART's machine : Second of the general classification

The ELVE-PEUGEOT of the second of the general classification, Jean BRANKART, is very classic. The frame is well designed for the Tour de France. Note the SIMPLEX derailleurs and the STRONGLIGHT steel cranks.

The GAUL machine: king of the mountain

Charly GAUL, king of the mountain in the 1955 Tour, used this MAGNAT-DEBON, very well adapted to the work of the event. Note the SIMPLEX derailleurs, front and rear, type "JUY 543", and the two VIT bottle cages, on the frame and the handlebars.

[19550813 Le Cycle Vol 10 No 18et19 p013 19551001 Le Cycliste 10 1955 p272](#)

Machines du "Tour 55"

1. BRANKART, second du classement général, OCKERS, maillot vert, et Charly GAUL, roi de la montagne, utilisaient les dérailleurs SIMPLEX. Voici celui du dernier nommé, monté sur MAGNAT-DEBON.
2. Les Italiens ont toujours soigné les raccords des cadres de course. Ceux de la direction de la LEO de FORNARA en sont un bel exemple.
- 3-6. Le frein GB «Coureur» des HERCULES de ROBINSON et HOAR, avec système de détension du câble, réglage à la poignée par vis moletée, et gros appuie-mains en caoutchouc était, avec les dérailleurs CYCLO, une des quelques pièces britanniques visibles sur des machines très «continentales».
4. Paul DELAY recommande un type de patin composé de 2 gommes de dureté différente : voici ce modèle, joignant l'efficacité à la résistance.

5. Sur la ELVE de BRANKART, nous avons noté ces pattes SIMPLEX épaisses, à surface fraisée, et ce moyeu MAXI en métal léger, dont le flasque gauche, reporté vers l'intérieur, évite un rayonnage «en parapluie» exagéré.

"Tour 55" machines

1. BRANKART, second in the overall ranking, OCKERS, green jersey, and Charly GAUL, king of the mountain, used the SIMPLEX derailleurs. Here is the one of the last named, mounted on MAGNAT-DEBON.
2. The Italians have always taken care of the lugs of the race frames. Those of FORNARA's LEO steering are a good example.
- 3-6. The GB " Racer " brake of the HERCULES of ROBINSON and HOAR, with cable tension release system, knurled screw adjustment at the lever, and large rubber hand rests was, along with the CYCLO derailleurs, one of the few British parts visible on very "continental" machines.
4. Paul DELAY recommends a type of pad composed of 2 rubber of different hardness: this is the model, combining efficiency with resistance.
5. On the BRANKART ELVE, we noted these thick SIMPLEX dropouts, with a milled surface, and this MAXI hub in light metal, whose left flange, carried inward, avoids an exaggerated "umbrella" spoking.

[19550813 Le Cycle Vol 10 No 18et19 p015](#)

LE BILAN TECHNIQUE DU TOUR

La machine d'OCKERS : vainqueur du classement par points

La ELVE-PEUGEOT d'OCKERS était très légère. Le cadre, de petite dimension, est en soudo-brasé, avec tube décagonal de 30 mm. Le pédalier STRONGLIGHT est en dural et est équipé d'un adaptateur et de plateaux T. A. Les dérailleurs avant et arrière sont des SIMPLEX.

THE TECHNICAL RESULTS OF THE TOUR

OCKERS' machine: winner of the points classification

The OCKERS ELVE-PEUGEOT was very light. The small frame is made of brazed welded [Fillet brazed]steel with a 30 mm down tube. The STRONGLIGHT crankset is made of dural and is equipped with an T.A.

adapter and T. A. Chainrings. The front and rear derailleurs are SIMPLEX.

[19550813 Le Cycle Vol 10 No 18et19 p016](#)

LE BILAN TECHNIQUE DU TOUR

Raphaël GEMINIANI avait dû, pour terminer une étape, faire appel à une des machines de l'organisation, et il préféra garder cette machine très bien conçue pour une telle épreuve. Naturellement il avait gardé ses dérailleurs avant et arrière HURET, ses freins MAFAC « Racer », son pédalier STRONGLIGHT, en acier, avec adaptateur et couronnes T. A.

THE TECHNICAL REVIEW OF THE TOUR

Raphaël GEMINIANI had to use one of the organisation's machines to finish a stage, and he preferred to keep this machine, which was very well designed for such an event. Of course he kept his HURET front and rear derailleurs, his MAFAC "Racer" brakes, his STRONGLIGHT crank-set, made of steel, with adapter and T. A. chainrings.

[19550813 Le Cycle Vol 10 No 18et19 p018](#)

La bicyclette victorieuse du Tour de France 55

Louison BOBET a conservé pour sa machine de 1955 les mêmes cotes que celles de l'an dernier, d'ailleurs publiées dans le numéro de compte rendu de notre Revue (7 août 1954).

Il est resté fidèle à la même règle, selon laquelle la sécurité et la rigidité sont préférées à la légèreté extrême. Gros haubans de 1.6 mm, pattes épaisses et profondément encastrées, longs raccords peu diminués, caractérisent un cadre parfaitement étudié en vue du travail à mener à bien.

On reconnaît les pièces et accessoires composant la LOUISON BOBET victorieuse, construite aux Usines MERCIER : Tubes REYNOLDS - Raccords NERVEX - Dérailleurs avant et arrière HURET - Manivelles, jeux de direction et de pédalier STRONGLIGHT - Chaîne YELLOREX - Selle PRY-

MA - Moyeux CAMPAGNOLO - Roue libre ROSA - Blocages rapides CAMPAGNOLO - Adapteur et plateaux T. A. - Pédales LYOTARD - Cale-pieds et courroies CHRISTOPHE et LAPIZE - Freins MAFAC « RACER » - Jantes PIVO - Guidon PIVO - Porte-bidons VIT - Boyaux HUTCHINSON collés au JANTEX.

The winning bicycle of the Tour de France 55

Louison BOBET has kept for his 1955 machine the same measurements as those of last year, which were published in the review issue of our Magazine (7 August 1954).

He has remained faithful to the same rule, according to which safety and rigidity are preferred to extreme lightness. Thick 1.6 mm seat stays, thick, deeply embedded dropouts and long, slightly tapered lugs characterise a frame that has been perfectly designed for the work to be done. The parts and accessories of the victorious LOUISON BOBET, built in the MERCIER factories, are recognisable: REYNOLDS tubes - NERVEX lugs - HURET front and rear derailleurs - STRONGLIGHT cranks, headset and bottom bracket - YELLOREX chain - PRYMA saddle - CAMPAGNOLO hubs - ROSA freewheel - CAMPAGNOLO quick releases - T. A. adapter and chainrings - LYOTARD pedals - CHRISTOPHE and LAPIZE toe clips and straps - MAFAC "RACER" brakes - PIVO rims - PIVO handlebars - VIT bottle cages - HUTCHINSON tubulars glued to JANTEX.

[19550813 Le Cycle Vol 10 No 18et19 p021 19551201 Le Cycliste 12 1955 p336](#)

Remarqué par "Le Cycle" sur la machine de Louison BOBET, 1er du "Tour 55"

Louison BOBET fut toujours très méticuleux pour son matériel. Ses machines mettent en évidence, dans chaque course, des conceptions logiques, et, d'autre part, l'adoption d'accessoires de première qualité contribue dans une certaine mesure à la belle série de succès de ce champion.

BOBET n'aime pas multiplier les expériences, et lorsqu'il a choisi une pièce, il conserve ce modèle s'il en a eu entière satisfaction. Ce fut donc

une belle consécration, pour quelques marques, d'avoir équipé les machines victorieuses des 3 derniers Tours de France ou de l'un d'eux. Nous voyons, ci-contre, la direction avec ses grands raccords NERVEX très rigides, la potence de 120 mm PIVO en acier, le porte-bidons VIT, le frein MAFAC RACER», la manette double du dérailleur arrière HURET à tension commandée. En bas, à gauche, notons les pattes de fourche épaisses et très profondément encastrées, le moyeu CAMPAGNOLO à grandes flasques et blocage rapide, le rayonnage croisé en 4. A droite, le pédalier en métal léger à emmanchement carré STRONG-LIGHT, le couple sur adaptateur T.A., le dérailleur avant HURET à commande rigide.

Noticed by "Le Cycle" on Louison BOBET's machine, 1st of the "Tour 55". Louison BOBET was always very meticulous with his equipment. Its machines highlight logical designs in each race, and on the other hand, the adoption of top-quality accessories contributes to a certain extent to this champion's fine series of successes.

BOBET does not like to repeat experiences, and when he has chosen a piece, he keeps this model if he was completely satisfied with it. It was therefore a great achievement for some brands to have equipped the victorious machines of the last 3 Tours de France or one of them.

We see, on the right, the head tube with its large, very rigid NERVEX lugs, the 120 mm PIVO steel stem, the VIT bottle holder, the MAFAC RACER brake, the double lever of the HURET rear derailleur with controlled tension.

At the bottom left, we can see the thick and very deep recessed fork ends, the CAMPAGNOLO hub with large flanges and quick release, the 4 cross spoking.

On the right, the STRONGLIGHT square-taper light metal crankset, the T.A. chainring set on adapter, the HURET rigid-operated front derailleur.

VU AU DEPART DU TOUR

Un nouveau moyeu de conception originale créé par Paul BARBIER AU départ du Tour de France, au Havre, Paul Barbier, venu équiper de nombreux concurrents, dont Louison Bobet, avec ses porte-bidons VTT, nous a présenté un nouveau moyeu, aux conceptions nouvelles et pleines d'intérêt.

Extérieurement, très élégante présentation : corps en métal léger, flasques normaux ou grands, axe creux pour blocages rapides, ou axes pleins, 8 et 9,5.

Notons également que le départ du moyeu arrière a été réduit au maximum, tout en gardant un écart de 60 mm. entre les flasques ; celui du moyeu avant est de 73 mm.

Ce qui constitue la nouveauté de ce moyeu c'est le montage des cônes, ceux-ci n'étant pas vissés, mais coulissant « dur » sur l'axe, lequel n'est fileté que sur la longueur nécessaire au vissage des contre-écrous.

Voici les avantages que l'on tire d'un tel montage :

Le cône, long, est parfaitement guidé et reste, à n'importe quel réglage, parfaitement concentrique à l'axe, ce qui est très difficile à réaliser avec une pièce taraudée.

La forme du cône, cylindrique, et terminée par un rayon, réalise un roulement travaillant comme un roulement annulaire.

Le réglage est très facile, puisqu'il n'y a pas à visser le cône, mais simplement à l'approcher par les contre-écrous jusqu'à ce que la douceur maximum de roulement soit obtenue sans jeu.

Enfin, l'axe n'étant fileté que sur une longueur minimum, n'atteignant pas l'endroit d'appui 40 roulement, risque beaucoup moins de fléchir, et ceci est surtout important avec les axes creux pour blocages rapides.

On voit sur ce dessin une paire de moyeux P.B. à grands Basques et axes creux pour blocages rapides, et le détail du cône à alésage lisse, ses deux contre-écrous et les rondelles d'épaisseurs différentes permettant un réglage précis de la largeur totale.

Notons que ces moyeux, d'un prix de revient relativement élevé en raison du soin apporté à leur réalisation et de la qualité des métaux employés, sont destinés principalement à la compétition et aux machines luxueuses de cyclotourisme.

SEEN AT THE START OF THE TOUR

A new hub of original design created by Paul BARBIER

At the start of the Tour de France, in Le Havre, Paul Barbier, who came to equip many competitors, including Louison Bobet, with his VIT bottle cages, presented a new hub, with new and interesting conceptions.

Externally, the presentation was very elegant: light metal body, normal or large flanges, hollow axle for quick release, or solid axles, 8 and 9.5. It should also be noted that the start of the rear hub has been reduced to a minimum, while maintaining a distance of 60 mm between the flanges; that of the front hub is 73 mm.

The novelty of this hub is the mounting of the cones, which are not screwed on, but slide "stiffly" on the axle, which is threaded only on the length necessary to screw on the locknuts.

The advantages of such an assembly are as follows:

The long cone is perfectly guided and remains perfectly concentric with the axle at any adjustment, which is very difficult to achieve with a threaded part.

The shape of the cone, cylindrical and ending in a cone radius, creates a bearing that works like an annular bearing.

Adjustment is very easy, as there is no need to screw the cone, but simply to approach it by the locknuts until the maximum bearing smoothness is obtained without play.

Finally, as the axle is only threaded over a minimum length, not reaching the bearing 'seat', there is much less risk of bending, and this is especially important with hollow axles for quick release.

This drawing shows a pair of P.B. hubs with large flanges and hollow axles for quick release, and the detail of the smooth bore cone, its two locknuts and the washers of different thicknesses allowing precise adjustment of the overall width.

It should be noted that these hubs, which are relatively expensive due to the care taken in their construction and the quality of the metals used, are intended mainly for competition and luxury touring bicycles.

DOCUMENTS NOUVEAUTES

Le porte-bidon T. A.

Nous avons présenté il y a peu de temps le nouveau porte-bidon de cadre TA

Voici le modèle de guidon, dont la portée principale est semblable, mais qui possède une très simple fixation par deux colliers seulement.

Des essais longuement et durement menés en course ont démontré la sécurité de cette attache qui n'a aucune tendance au glissement.

NEWS DOCUMENTS

The T. A. bottle cage

A short time ago we presented the new TA frame bottle cage.

This is the handlebar model, with a similar main span, but with a very simple fastening with only two clamps.

Long and hard tests in races have shown the safety of this attachment, which has no tendency to slip.

[19550924 Le Cycle Vol 10 No 21 p019](#)

DÉTAILS REMARQUÉS A LA POLY LYONNAISE

- 1) L'arrière de cette FERDINAND de cyclotourisme sur lequel nous voyons un double serrage de tige de selle, une butée articulée pour la gaine de frein, les haubans fixés en deux points, le raccord d'entrée de transmission dans le tube horizontal.
- 2) Egalement sur une FERDINAND, cette manette CYCLO avec papillon de serrage, le câble double pénétrant dans le tube diagonal.
- 3) SABLIERE a fort élégamment résolu le problème d'une fixation invisible des tringles sur garde-boue : la tringle est simplement fixée sur une plaquette en acier pincée entre les bords du garde-boue, et sous celui-ci.
- 4) Ce frein MAFAC est monté par SABLIERE sous les bases de cette randonneuse. Il a fallu réduire fortement la longueur des leviers, mais la puissance reste très suffisante.

DETAILS NOTICED AT THE POLY LYONNAISE

- 1) The rear of this FERDINAND cyclotouring bicycle on which we see a double clamp for the seatpost, an articulated stop for the brake cable, the seatstays attached at two points, the entrance lug for the cable in the top tube.
- 2) Also on a FERDINAND, this CYCLO shifter with butterfly clamp, the double cable entering the down tube.
- 3) SABLIERE has elegantly solved the problem of invisible fixing of the stays on the fender: the stay is simply fixed on a steel plate clamped between the edges of the fender, and underneath it.
- 4) This MAFAC brake is mounted by SABLIERE under the chainstays of this randonneuse. The length of the levers had to be greatly reduced, but the power is still very sufficient.

[19551006 Le Cycle Vol 10 No 22 p088](#)

Maxi Maxicar Depalle advertisement

This is not a Rebour drawing. I never saw a Rebour drawing of a "normal" Maxi Car hub, only some special hubs.

Publicité pour Maxi Maxicar Depalle

Ce n'est pas un dessin Rebour. Je n'ai jamais vu de dessin Rebour d'un moyeu Maxi Car "normal", seulement des moyeux spéciaux.

[19551015 Le Cycle Vol 10 No 23 p011](#)

ALLEZ VOIR CES NOUVEAUTÉS !

- 1) HERSE : Cadre spécial compétition en tubes REYNOLDS à très longs raccords ; boîte à billes à roulements annulaires, présenté avec dérailleurs, porte-pompe et moyeux CAMPAGNOLO, manivelles STRONG-LIGHT, couple T. A.
- 2) G. B. : Frein anglais en métal léger, type « GRAND TOUR », avec détenteur instantané de câble ; et croquis en position détendue. On remarque la grande possibilité de réglage en hauteur des patins (Stand DUPIEUX).
- 3) PREFERENCE : Roue libre sans billes, cliquets ni ressorts. Chacune des 20 gorges de la dent de loup reçoit un galet ; ceux-ci assurent le rou-

lement pendant la marche en roue-libre et, à l'inverse, pendant le pédalage, bloquent la denture par coincement sur la noix.

Sur nos deux petits croquis, on voit, en haut, pendant l'usage en roue libre, les galets poussés par les dents de loup, glissent sur la partie lisse de la noix. En bas, dans le sens du pédalage, les galets sont poussés par les rampes et se coincent entre les deux pièces.

Il n'y a aucun glissement ni retard dans ce verrouillage, grâce au grand nombre des galets (20) qui sont en prise en même temps.

4) ROCHET : Petit carter protège-roue libre, fixé sur l'axe du moyeu.

5) LE SIMPLEX : Nouvelle manette à petit tambour d'enroulement, destinée au dérailleur Compétition type JUY 543.

6) ROCHET : Levier de commande du frein fonctionnant par pression de la paume, présenté sur un vélo de livraison.

CHECK OUT THESE NEW PRODUCTS!

1) HERSE: Special competition frame in REYNOLDS tubes with very long lugs; bottom bracket with annular bearings, presented with CAMPAGNOLO derailleurs, pump holder and hubs, STRONGLIGHT cranks, T. A. chainrings

2) G. B.: English light metal brake, type "GRAND TOUR", with instant cable release; and sketch in released position. Note the great possibility of adjusting the height of the pads (DUPIEUX stand).

3) PREFERENCE: Freewheel without balls, pawls or springs. Each of the 20 grooves of the wolf tooth receives a roller; these ensure the rolling during the freewheeling operation and, conversely, during the pedalling, block the toothing by wedging on the wheel spindle.

On our two small sketches, we see, above, during freewheeling, the rollers pushed by the wolf teeth, slide on the smooth part of the spindle. At the bottom, in the direction of pedalling, the rollers are pushed by the ramps and get stuck between the two parts.

There is no slippage or delay in this locking, thanks to the large number of rollers (20) that are engaged at the same time.

4) ROCHET: Small free wheel guard, fixed on the hub axle.

5) LE SIMPLEX: New shifter with small winding drum, intended for the JUY 543 competition derailleur.

6) ROCHET: Palm-operated brake control lever, presented on a delivery bicycle.

[19551029 Le Cycle Vol 10 No 24 p012 19560301 Le Cycliste 03 1956 p087](#)

Phares, Feux Rouges et Compteurs au Salon de Paris

1-2 - CIBIE : Phare pour bicyclette, diamètre 60 mm., avec calotte plus courte. Projecteur pour cyclomoteur, diamètre 100 mm. avec visière et emplacement pour compteur de vitesse triangulaire.

3 - JOS : Nouvelle forme de Phare pour bicyclette avec visière monobloc et verre optique en matière plastique.

4 - LUXOR : Pour cyclomoteur avec visière et compteur Huret encastré.

5 - NEW-WATSON : Phare pour bicyclette de forme nouvelle, avec attache supérieure en matière plastique rouge et fixe-câble extérieur à pince.

6 - NOVI : Dynamo de vélo extra-légère (205 gr.) montée avec aimant «Ferrite», 8 pôles, à stabilité d'animation indéfinie.

7 - O. K. : Support double de guidon, pour cyclomoteur, groupant montre et compteur, présenté par Canetti.

8 - VITA : Nouveau feu rouge combiné.

9 - MELAS : Combiné arrière avec petite lentille - prisme latérale, dirigeant un jet de lumière blanche sur les pieds du cycliste, présenté chez «Torpedo-Sachs».

Headlights, Red Lights and speedometers at the Paris Salon

1-2 - CIBIE: Bicycle headlight, diameter 60 mm. with shorter cover. Cyclomoteur headlight, diameter 100 mm. with visor and space for triangular speedometer.

3 - JOS: New shape of bicycle headlight with monobloc visor and plastic optical glass.

4 - LUXOR: For cyclomoteurs with visor and built-in Huret speedometer.

5 - NEW-WATSON: Newly shaped bicycle headlight with red plastic top bracket and external cable clamp.

6 - NOVI : Extra-light bicycle dynamo (205 gr.) mounted with "Ferrite" magnet, 8 poles, with indefinite motion stability.

- 7 - O. K.: Double handlebar support, for cyclomoteurs, combining watch and speedometer, presented by Canetti.
- 8 - VITA: New combined red light.
- 9 - MELAS: Rear unit with small lens - lateral prism, directing a beam of white light onto the cyclist's feet, presented at "Torpedo-Sachs".

[19551029 Le Cycle Vol 10 No 24 p023 19560101 Le Cycliste 01 1956 p013](#)

Guidons vus au Salon de Paris

- 1 - G.B. : Potence en acier «531», chromée, faisant son apparition sur le marché, chez «Reynolds».
- 2 - B. F. : Guidon sport pour cyclomoteur ou vélomoteur, à commandes incorporées.
- 3-4-5-6 - PHILIPPE : Guidon «Grand Sport» pour cyclomoteurs. Modèle «course» pour enfants, à potence courte. Spécial «Velo. Solex» avec crochet d'accrochage moteur et potence souple «Jirel» assurant le confort des bras. Potence «route» ou «piste», en acier chromé à haute résistance.
- 7 - PIVO : Potence courte, en alliage léger pour enfant et adulte.

Handlebars seen at the Paris Salon

- 1 - G.B. : Chrome-plated "531" steel stem, which appeared on the market at "Reynolds".
- 2 - B. F.: Sport handlebar for cyclomoteurs or vélomoteurs, with integrated commands.
- 3-4-5-6 - PHILIPPE: "Big Sport" handlebar for cyclomoteurs. "Racing" model for children, with short stem. Special "Velo Solex" with motor attachment hook and flexible "Jirel" stem for arm comfort. "Road" or "track" stem, made of chromed high-strength steel.
- 7 - PIVO: Short stem, made of light alloy for children and adults.

[19551101 Le Cycliste 11 1955 p308](#)

LA STRUCTURE DU "660"

Une seule soudure, celle de la douille de direction sur le col de cygne.

Le reste est assemblé par boulons et vis.

La partie basse du berceau reçoit un petit repose-pied en caoutchouc, permettant de quitter l'appui des pédales.

La base droite, prolongée par un élément en tôle, forme carter de chaîne.

Le roulement du pédalier est remplacé par un axe cylindrique travaillant sur deux bagues de bronze.

THE STRUCTURE OF THE "660"

Only one welding, the one of the head tube on the gooseneck.

The rest is assembled by bolts and screws.

The lower part of the cradle receives a small rubber footrest, allowing you to leave the foot rest of the pedals.

The right chainstay, extended by a sheet metal element, forms a chain housing.

The bottom bracket bearing is replaced by a cylindrical axle working on two bronze rings.

[19551210 Le Cycle Vol 12 No 03 p008](#)

QUELQUES NOUVEAUTES REMARQUÉES au Show de Londres

Le nouveau dérailleur CYCLO peut être utilisé avec 3, 4 et 5 vitesses. Ses principales caractéristiques sont:

- Tension de chaîne constante à toutes les vitesses.
- Possibilité de verrouillage à n'importe quelle position en cas de bris du câble.
- Interchangeabilité des pièces principales avec le modèle standard, celui-ci pouvant, en ajoutant certains organes, être transformé en ce modèle nouveau, prévu aussi bien pour la, course que pour le tourisme.

Le « MOPED » de POWER PAK présentait un tableau de bord très complet avec compteur encastré, clé de contact, et 2 boutons de commande, des clignotants avant et arrière de direction dont un est visible, fixé au porte-phare.

HELWICK-HOPPER présente ce nouveau système permettant d'obtenir automatiquement une ligne de chaîne correcte pour toutes les vitesses utilisées avec le dérailleur arrière. La, manette commande trois câbles. Celui de droite va au dérailleur, les autres agissent sur un petit balancier qui, par une fourchette, déplace le plateau coulissant sur l'axe du pédalier.

SOME NOVELTIES REMARKED at the London Show

The new CYCLO derailleur can be used with 3, 4 and 5 speeds. Its main features are:

- Constant chain tension at all speeds.
- Possibility of locking in any position in case of cable breakage.
- Interchangeability of the main parts with the standard model, which, by adding certain components, can be transformed into this new model, designed for both racing and touring.

The POWER PAK « MOPED » had a very complete dashboard with a recessed meter, ignition key and 2 control buttons, front and rear direction indicators, one of which is visible, attached to the headlight holder.

HELWICK-HOPPER presented this new system that automatically provides the correct chain line for all speeds used with the rear derailleur. The lever controls three cables. The one on the right goes to the derailleur, the others act on a small rocker arm which, by means of a fork, moves the chainring sliding on the bottom bracket axle.

[19551224 Le Cycle Vol 11 No 04 p014 19560201 Le Cycliste 02 1956 p044](#)
[19551224 Le Cycle Vol 11 No 04 p015 19560201 Le Cycliste 02 1956 p045](#)

Constructeur et Fabricants anglais ont démontré leur activité au Salon de Londres

On fut trop longtemps enclin à considérer la technique cycliste anglaise comme attachée à ses routines à un tel point que cette technique restait loin derrière celles de la France ou de l'Italie.

Si cela fut vrai pendant longtemps, il serait maintenant ridicule de conserver un tel jugement. Les deux derniers Salons de Londres ont pu nous en convaincre.

Rompant presque complètement avec ses traditions, l'industrie anglaise a su s'inspirer de la technique moderne continentale et s'y adapter rapidement. Bien plus, elle est parfois en avance sur certains points. Enfin, le «Show» 1955 nous a permis de constater combien l'activité en faveur de la bicyclette est vivace en Angleterre. Ces croquis en sont un exemple, le nombre de nouveautés pour le cycle étant digne d'être souligné. JACK TAYLOR présentait la PENNINE-PUMP (figures 1, 2 et 3) pour la compétition. Ce petit gonfleur utilise une cartouche de gaz carbonique, capable de gonfler un boyau. Nous voyons cet appareil en place sur le cadre, en position de gonflage sur la valve ; enfin, démonté avec sa cartouche.

CYCLO a créé quelques outils nouveaux, tels que ces pinces à maintenir les ressorts et cliquets de roue-libre (4) pendant le montage et ce bloque-cuvette (6 et 7) présenté ici avec plaquette rapportée spéciale pour roulement RALEIGH, ou sans plaquette, pour cuvette classique. Notons aussi cette manette double à boutons de réglage (8) et ce dérailleur de pédalier à câble, celui-ci passant nu sous la boîte à billes (9).

CONSTRUCTOR exposait ce cale-pied en métal léger avec courroie nylon (11) et ce papillon original (12).

WEBB a créé ces petite sangles souples, en câble gainé avec réglage de tension, se fixant par les écrous de porte-patin. (13)

Signalons la rapide amélioration de la monture de la BROOKS professionnelle qui ne permettait pas un montage donnant une bonne position (15), Cette selle peut se placer correctement, grâce à la modification des fils ; et même le réglage de tension est très facilité par une nouvelle forme du bec.

Puisque nous parlons «selles», voici la WRIGHTS (16), originale avec son dessus en matière plastique imitant le tissu «pied de poule», et la sacoche assortie.

Si MILLER a su rapidement adopter notre visière pour phares (18) LUCAS en a fait de même, et présentait également ce petit projecteur «MINI-LAMP» (17) pour fixation sur garde-boue, en matière plastique, destiné principalement à l'exportation en Belgique et, surtout, en Hollande.

G.B. utilise l'acier inoxydable pour ce beau cale-pied (21) et ASHBY propose ce fixe-paquet de potence (19).

Notons un grand souci d'élégance chez certains constructeurs ; DAWES en est un exemple avec ses écrous borgnes de roue (14), ses boutons molletés de manette et ses gaines caoutchouc, toutes spécialités marquées de son initiale (20).

Enfin, pour les motorisés, signalons ce beau guidon en tôle emboutie et compteur incorporé (5) , ainsi que ce levier avec boule de protection en caoutchouc (10) remarqués au stand du spécialiste DOHERTY.

English constructors and manufacturers demonstrated their activity at the London Salon.

For too long, there was a tendency to consider English cycling technique as so attached to its routines that it was far behind those of France or Italy.

If this were true for a long time, it would now be ridiculous to retain such a judgement. The last two London Salons have been able to convince us of this.

Breaking almost completely with its traditions, English industry has been able to draw inspiration from modern continental technology and adapt quickly to it. Moreover, it is sometimes ahead of schedule on certain points. Finally, the 1955 "Salon" allowed us to see how lively the activity in favour of bicycles is in England. These drawings are an example of this, with the number of new features for the cycle worthy of note. JACK TAYLOR presented the PENNINE-PUMP (figures 1, 2 and 3) for the race. This small inflator uses a carbon dioxide cartridge, capable of inflating a tube. We see this device in place on the frame, in the inflation position on the valve; finally, dismantled with its cartridge.

CYCLO has created some new tools, such as these pliers to hold the free wheel springs and pawls (4) during assembly and this cup holder (6 and 7) presented here with a special insert for RALEIGH bearing, or without insert, for classic cup. Also note the double lever with adjustment buttons (8) and the cable front derailleur, which runs bare under the bottom bracket (9).

CONSTRUCTOR exhibited this light metal toe clip with nylon strap (11) and this original butterfly (12).

WEBB has created these small flexible straps, made of sheathed cable with tension adjustment, fixed by the pad holder nuts. (13)

Let us note the rapid improvement of the mounting of the BROOKS Professional which did not allow a mounting giving a good position (15), This saddle can be placed correctly, thanks to the modification of the wires; and even the tension adjustment is very easy by a new shape of the knob.

Since we are talking about "saddles", here is the WRIGHTS (16), original with its plastic top imitating " chicken foot " fabric, and the matching saddlebag.

While MILLER quickly adopted our headlight visor (18), LUCAS did the same, and also presented this small "MINI-LAMP" headlight (17) for mounting on plastic fenders, intended mainly for export to Belgium and, above all, Holland.

G.B. uses rustproof steel for this beautiful toe clip (21) and ASHBY offers this stem package holder (19).

Let us note a great concern for elegance among some manufacturers; DAWES is an example of this with its wheel cap nuts (14), its lever buttons and its rubber sleeves, all specialities marked with its initial (20). Finally, for motorists, let us mention this beautiful pressed sheet metal handlebar and built-in speedometer (5), as well as this lever with rubber protection ball (10) noticed at the stand of the specialist DOHERTY.

1956

Jan.	Febr.		April	May	
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19560114 Le Cycle Vol 12 No 05 p005](#)

[La tige de selle avec chariot incorporé, créée par CAMPAGNOLO](#) est la première réussite réelle, susceptible de remplacer avantageusement le montage classique.

On voit sur ce croquis les deux vis bloquant les étriers de fixation, et permettant de régler avec précision la position horizontale de la selle. Les

deux longues gouttières recevant les fils de la monture sont articulées et tourbillonnent librement sur un axe en croix, solidaire de la tige.

The seatpost with incorporated slide, created by CAMPAGNOLO is the first real success story that can advantageously replace the classic assembly.

This drawing shows the two screws locking the fixing brackets, and allowing precise adjustment of the horizontal position of the saddle. The two long gutters receiving the threads of the mount are hinged and rotate freely on a cross pin, which is attached to the seat post.

[19560114 Le Cycle Vol 12 No 05 p006 19560301 Le Cycliste 03 1956 p074](#)

Remarqué au Salon de Milan pour les Bicyclettes

- 1) DEI monte ce porte-bagages avant sur une bicyclette de ville. La forme rappelle le porte-sacoche type cyclotouriste, mais la réalisation en est plus robuste.
- 2) SILCA a créé cette robuste pompe à pied pour les motorisés : elle tient parfaitement dans la sacoche d'un scooter.
- 3) Élégante poignée à cocotte soudée, pour cycle, portant la marque de la firme ATALA.
- 4) Cet adaptateur qui n'est pas signé T.A., est présenté au stand MASI.

Noticed at the Milan Salon for Bicycles

- 1) DEI mounts this front carrier on a city bicycle. The shape is reminiscent of the bicycle-tourist type bag holder, but the design is more robust.
- 2) SILCA has created this robust foot pump for motorized vehicles: it fits perfectly in the case of a scooter.
- 3) Elegant handle with welded bracket, for cycle, bearing the mark of the company ATALA.
- 4) This adapter, which is not signed by T.A., is presented at the MASI stand.

Remarqué au Salon de Milan pour les Bicyclettes

- 1) Curieux et original carter de chaîne au fil d'acier soudé, vu au stand GARLATTI.
- 2) B.S. présentait ce robuste bloque-cuvette de pédalier. En haut, montage à cran réglable pour cuvette crantée. En bas, montage à deux plats, pour cuvette à serrage parallèle.
- 3) Raccord incorporé sur cette pompe de course BALESTRO.
- 4) La transmission du dérailleur LE SIMPLEX, câble et gaine, disparaît dans le tube de cette bicyclette ATALA.
- 5) AMMO a créé cette toute petite dynamo, la «BAMBI», avec petit phare rond assorti.

Noticed at the Milan Salon for Bicycles

- 1) Curious and original chain case with welded steel wire, seen at the GARLATTI stand.
- 2) B.S. presented this sturdy bottom bracket tool. At the top, adjustable notch mounting for notched cup. Bottom, two-dish mounting, for parallel clamping cup.
- 3) Coupling incorporated on this BALESTRO stroke pump.
- 4) The transmission of the LE SIMPLEX derailleur, cable and casing, disappears into the tube of this ATALA bicycle.
- 5) AMMO created this very small dynamo, the "BAMBI", with a small matching round headlight.

OUTILLAGE POUR BICYCLETES

Bien que les modifications apportées à la technique de la bicyclette soient bien rares depuis ces derniers Salons, les velocistes ne disposent pas encore de tous les outils possibles pour faciliter le montage ou la réparation, et le spécialiste de l'outillage, VAR, a créé et présenté ces nouveautés :

- 1 - 2. Vérificateur de roue, à réglage rapide, convenant pour toutes les roues de cycles et cyclomoteurs, permettant de contrôler si la roue est bien au milieu de la fourche ($A = A'$).
- 3 - 4. Emmancheur de cône de fourche avec bague en bronze, évitant de faire éclater cette pièce fragile du roulement de direction, et facilitant un montage correct.
- 5 - 6. Visse-cuvette réglable de pédalier, avec bagues interchangeable pour toutes les cuvettes, rendant rapide et facile un travail jusqu'alors long et fastidieux.
- 7 - 8. Étau de fourche, garni de caoutchouc, pour maintenir solidement les fourches neuves pendant l'ajustage et le montage, et évitant d'abîmer l'émail.

TOOLS FOR BICYCLES

Although changes to bicycle technology have been rare since the last fairs, cyclists do not yet have all possible tools to facilitate assembly or repair, and the tool specialist VAR has created and presented these innovations:

- 1 - 2 Wheel checker, quick-adjusting, suitable for all bicycle and moped wheels, to check whether the wheel is in the middle of the fork ($A = A'$).
- 3 - 4. fork cone presser with bronze bushing, preventing this fragile part of the head unit from bursting and facilitating correct assembly.
- 5 - 6. Adjustable bottom bracket cup screw, with interchangeable rings for all cups, making a previously time-consuming and tedious work quick and easy.
- 7 - 8 Rubber-lined fork clamp to securely hold new forks during adjustment and assembly, avoiding damage to the enamel.

[19560211 Le Cycle Vol 11 No 07 p008 19560401 Le Cycliste 04 1956 p104](#)

Salon de Bruxelles

- 1) TITAN : Guidon de course nouveau modèle pour enfants monté sur «Cycles Main d'Or» avec guide-gâine T.A. et bouchons G.B.

2) PHILIPS : Nouvelle dynamo «Phylidine 3010» à alimentation éternelle ; évite le patinage par sa douceur de roulement exceptionnelle. 6 V. - 3 Wt.

3) SIMPLEX : Dérailleur AV. commandé par câble. La commande peut venir par le haut ou le bas grâce à la butée de gaine orientable en tous sens. Fourchette réglable pour chaîne de 2,38 ou 3,17.

4) VIT DO : Porte-bidon spécial pour recevoir la «topette» en plastique.

5) LUCAS : Gros projecteur à deux ampoules, pour cycles et cyclomoteurs.

6) BRAMPTON : Cuvette de pédalier allégée, type «sport».

Brussels Exhibition

1) TITAN : New racing handlebar model for children mounted on "Cycles Main d'Or" with T.A. cableguiding and G.B. plugs.

2) PHILIPS: New dynamo "Phylidine 3010" with everlasting feeding-in; avoids slippage due to its exceptional smooth running. 6 V. - 3 Wt.

3) SIMPLEX: Cable-controlled front derailleur. The control can come from above or below thanks to the cable stop that can be swivelled in all directions. Adjustable cage for chains of 2.38 or 3.17.

4) VIT DO: Special bottle holder to hold the plastic "topette".

5) LUCAS: Large headlight with two bulbs, for cycles and cyclomoteurs.

6) BRAMPTON: Light bottom bracket cup, "sport" type.

[19560211 Le Cycle Vol 11 No 07 p009 19560501 Le Cycliste 05 1956 p129](#)

Salon de Bruxelles

1) STRONGLIGHT : Plateau double dont la section-cornière de la couronne intérieure forme entretoise.

2) V.A.R. : Nouveau démonte roue-libre universel.

3) T.W.F. : Rétroviseur à miroir déporté orientable et fixable en bout de guidon.

4-5) TABOR : Feu rouge combiné avec catadioptre rectangulaire. Equipement de flèches indicatrices. Pour cyclomoteur.

6-7) ALTENBURGER : Nouveaux leviers de frein à cocottes forgées et articulation sur bague de bronze autograissante ; fixation invisible par collier mince, avec contreplaqué fixée à l'intérieur du cintre.

8) GOBSPORT : Pompe à alliage léger, bouchon plastique à gros filets roulés évitant l'affaiblissement du tube par le filetage classique.

Brussels Exhibition

1) STRONGLIGHT: Double chainring with the angled section of the inner chainring forming a spacer.

2) V.A.R.: New universal freewheel disassembly tool.

3) T.W.F.: Rear-view mirror with offset mirror that can be swivelled and fixed at the end of the handlebars.

4-5) TABOR: Red light combined with rectangular reflector. Equipped with indicator arrows. For cyclomoteurs.

6-7) ALTENBURGER : New forged brake levers and articulation on self-greasing bronze ring; invisible fixing by thin clamp, with counter-plate fixed inside the handlebars.

8) GOBSPORT: Light alloy pump, plastic cap with large rolled threads avoiding the weakening of the tube with conventional thread.

[19560211 Le Cycle Vol 11 No 07 p012 19560401 Le Cycliste 04 1956 p105](#)

Salon de Bruxelles

1) ALLARA : Guidon pour enfant à cocottes soudées.

2-3) T.A. : Porte-Bidon type constructeur, avec écrous-chemines à braser au cadre et modèle double pour course.

4) LAMP : Porte-fanion avec fixation à ventouse et vis.

5) BROOKS : Porte-sac se fixant à l'arrière de la nouvelle selle «B. 17 Compétition».

6) DROMAS : Indicateur de direction. Il suffit de plier le mât souple vers le bas pour que le tube en matière transparente s'éclaire.

Brussels Exhibition

1) ALLARA: Handlebar for children with welded brackets.

2-3) T.A.: Manufacturer's bottle holder, with brazing nuts to be brazed to the frame and double model for race.

4) LAMP: Flag holder with suction cup and screw fixing.

5) BROOKS: Bag holder to be fixed on the back of the new saddle "B. 17 Competition".

6) DROMAS: Direction indicator. Simply bend the flexible mast down and the transparent tube lights up.

[19560407 Le Cycle Vol 12 No 11 p022](#)

Une belle pompe de course française !

La super-course intégrale AD-HOC

Nous avons très souvent signalé le défaut que présente le raccord fixe classique, fragile en raison de son filetage trop faible, et offrant à l'air comprimé un passage beaucoup trop étroit.

A l'étranger, nous avons fréquemment vu des modèles spéciaux, avec gros filetage, comme en Italie; et même avec le raccord pris directement sur le tube de pompe comme en Espagne.

C'est un principe analogue à ce dernier modèle que AD-HOC a adopté pour sa « SUPER-COURSE INTÉGRALE ».

Voyons-en les caractéristiques et les avantages :

1° le raccord fait partie intégrante de l'embout de la pompe. Il est inséparable de la pompe elle-même, donc pas de fuites de jonction, ni de risques de casse ou de perte de la pression.

2° Orifice pour le passage de l'air à l'intérieur de l'embout beaucoup plus grand : suppression du freinage de l'air, donc moins de fatigue, plus de rapidité.

3° Joint caoutchouc de même diamètre que la valve, assurant une étanchéité parfaite entre la valve et la pompe, cette étanchéité étant obtenue par la compression du joint par une rondelle, au moment du gonflage. De plus, cette rondelle formant butée contre la valve, empêche celle-ci de s'engager trop loin à l'intérieur de la chambre de gonflage, et supprime tout risque de bloquer le clapet de la valve; d'autant plus que, dès que la pression sur la pompe au moment du gonflage cesse, la valve se retire sans aucun effort et par conséquent sans aucun risque de casse.

4° L'inclinaison de pénétration de la valve dans la pompe est telle que la pompe en fonction reste dans une position normale pour l'usager.

Les Ets AD-HOC nous communiquent le résultat d'essais de résistance :
ESSAIS D'USURE DU CAOUTCHOUC

Une valve normale a été entrée et retirée MILLE fois du raccord sans qu'il soit constaté une usure diminuant le rendement de la pompe.

SOLIDITÉ DE L'EMBOUT

Une pompe prise par la poignée a été frappée très violemment sur l'embout MILLE fois consécutives, sur du bois, sans que l'embout subisse la moindre détérioration et la moindre fuite d'air. C'est évidemment probant !

A beautiful French racing pump !

The AD-HOC SUPER-COURSE INTÉGRALE

We have often pointed out the shortcoming of the conventional fixed coupling, which is fragile due to its too small thread, and which offers the compressed air a passage that is much too narrow.

In other countries, we had often seen special models with large threads, as in Italy, and even with the coupling taken directly from the pump tube, as in Spain.

AD-HOC has adopted a similar principle for its "SUPER-COURSE INTÉGRALE".

Let's take a look at its features and advantages:

1° the coupling is an integral part of the pump's nozzle. It is inseparable from the pump itself, so there are no joint leaks, no risk of breakage or loss of pressure.

2° Much larger orifice for the passage of air inside the nozzle: no air braking, therefore less fatigue, more speed.

3° Rubber gasket of the same diameter as the valve, ensuring a perfect seal between the valve and the pump, this seal being obtained by compressing the gasket with a washer during inflation.

Moreover, this washer forms a stop against the valve, preventing the valve from engaging too far inside the inflation chamber and eliminating any risk of blocking the valve flap; all the more so as, as soon as the pressure on the pump at the moment of inflation ceases, the valve retracts without any effort and therefore without any risk of breakage.

4° The inclination of penetration of the valve in the pump is such that the pump in operation remains in a normal position for the user.

The AD-HOC Company informs us of the results of resistance tests:

RUBBER WEAR TESTS

A normal valve has been entered and removed THOUSAND times from the fitting without any wear and tear that would reduce the pump's efficiency.

STRENGTH OF THE NOZZLE

A pump taken by the handle was hit very violently on the nozzle THOUSAND times in a row, on wood, without the nozzle suffering the slightest deterioration and air leakage. This is obviously convincing!

[19560505 Le Cycle Vol 11 No 13 p013 19560701 Le Cycliste 07 1956 p194](#)

Au Palmares de la "Poly"

- 1) «Hergé» : belle sacoche pour cyclotourisme ou cyclomoteur.
- 2) «Goéland» : double éclairage sur randonneuse : le commutateur commande l'allumage des piles contenues dans le tube de selle ; la dynamo «Jos» est commandée par une manette «Huret».
- 3-4-5) «René Herse» : détails des raccords sur cadre spécial en «Reynolds 531» pour cycloportifs (tube diagonal en 30 mm.). On remarque la longueur des emmanchements et la rigidité d'un tel assemblage.
- 6) «Hergé» : détail de la robuste attache à cardan de la remorque mono-roue ultra-légère.

At the Palmares de la "Poly"

- 1) "Hergé": nice bag for cyclomoteur or cyclotourism.
- 2) "Goéland": double lighting on randonneuse: the switch controls the ignition of the batteries contained in the seat tube; the "Jos" dynamo is controlled by a "Huret" lever.
- 3-4-5) "René Herse": details of the lugs on special frame in "Reynolds 531" for cycloportifs (30 mm down tube.). Note the length of the lugs and the rigidity of such a lug.
- 6) "Hergé": detail of the robust cardan link of the ultra-light single-wheel trailer.

Au Palmares de la "Poly"

La «Poly» est avant tout le véritable championnat des dérailleurs. On impose à ceux-ci un travail maximum pendant toute l'épreuve, et remporter la victoire est un brevet de haute qualité.

Voici (1) le «Cyclo» du tandem «Herse». La «Peugeot-Elve» classée première en catégorie Course était équipée de ce «Simplex» type «Juy 543» (2), monté sur patte «Simplex».

On voyait, d'autre part, sur les tandems et cycles «Herse» ce dérailleur avant «maison», à attache brasée derrière le tube de selle (3).

Sur la «Peugeot-Elve» de Van Genechten, le dérailleur avant «Simplex» (4) fait passer la chaîne «Yellorex» sur les deux couronnes en dural du couple T.A.

Enfin, nous avons remarqué (5) la potence en doubles tubes brasés de la «Liberia», première des «Randonneurs» avec Jacquelin.

At the Palmares de la "Poly"

The "Poly" is above all the true championship of derailleurs. They are required to do their best work throughout the event, and winning the victory is a high quality patent.

Here is (1) the "Cyclo" of the "Herse" tandem. The "Peugeot-Elve" ranked first in the Race category was equipped with this "Simplex" type "Juy 543" (2), mounted on a "Simplex" dropout.

On the other hand, we could see on the " Herse " tandems and bicycles this "À la maison" front derailleur, with brazed attachment behind the seat tube (3).

On Van Genechten's "Peugeot-Elve", the "Simplex" front derailleur (4) passes the "Yellorex" chain over the two dural chainrings of the T.A. chainring set.

Finally, we noticed (5) the brazed double tube stem of the "Liberia", first of the "Randonneurs" with Jacquelin.

LES MACHINES VICTORIEUSES A CHANTELOUP

*** Le fort classique * "Racer" de Van GENECHTEN**

Voici la PEUGEOT-ELVE de Richard Van Genechten, déjà vainqueur en 1954. On notera que le guidon pourrait parfaitement être échangé avec celui de Jacquelin, car il conviendrait très bien à un randonneur !

L'habituel tandem de LASNE-Lyli HERSE

Nos lecteurs connaissent déjà — évidemment ! — le tandem R. HERSE de Lasne-Lyli Herse. Il n'avait subi, depuis 1955, que peu de modifications mais on nota l'abandon, à la place AR. d'une selle à monture en métal léger pour une selle « 2 fils ».

*** Le très sportif * " Randonneur " de JACQUELIN**

La LIBERIA de Jacquelin, vainqueur chez les « Randonneurs », est une belle machine très classique... mais plus proche, par son montage et sa ligne, du type « Course » que du type « Cyclotourisme ».

THE VICTORIOUS MACHINES AT CHANTELOUP

*** The strong classic * "Racer" by Van GENECHTEN**

Here is Richard Van Genechten's PEUGEOT-ELVE, already winner in 1954. Note that the handlebar could perfectly be exchanged with Jacquelin's one, because it would suit a randonneur very well!

The habitual tandem of LASNE-Lyli HERSE

Our readers already know - of course! - the R. HERSE tandem from Lasne-Lyli Herse. Since 1955, it had undergone only a few modifications, but we noted the abandonment of a light metal frame saddle for a "2 wire" saddle instead of the rear one.

*** The very sporty * " Randonneur " of JACQUELIN**

The LIBERIA of Jacquelin, winner in the " Randonneurs " category, is a beautiful and very classic machine... but closer, by its assembly and its line, to the " Race " type than to the " Cyclotourism " type.

RECORD DE L'HEURE

LE CYCLE donne les cotes et caractéristiques RÉELLES de la bicyclette qui, grâce à JACQUES ANQUETIL couvrit 46 km. 159 dans l'Heure !

LA valeur athlétique du record du monde de l'heure de Jacques Anquetil eut suffi à justifier les innombrables articles que nous avons lu dans la presse française et étrangère.

Mais l'histoire du premier essai malheureux de l'an dernier (échec imputé à la machine utilisée), puis le second échec du 25 juin, dont la bicyclette fut encore rendue responsable; enfin, la réussite avec une machine au cadre établi spécialement en Italie, ont donné lieu à de nombreux commentaires techni-co-romancés, comportant d'ailleurs des explications, des cotes, des précisions, parfaitement contradictoires !

Essayons donc d'y voir plus clair !

Nous reviendrons d'abord sur le compte des cotes du cadre adopté en 1955. Disons tout de suite qu'il était, malgré tout, un peu léger ,et manquait de rigidité.

Instruit par cette expérience, Anquetil emmena cette année en Italie sa machine habituelle, celle qu'il monte ,en poursuite, au Vélodrome d'Hiver parisien.

Le cadre de cette Helyett est court, très redressé, assez petit (hauteur 54 cm d'axe en axe) et le pédalier est à 565 mm du sol.

La selle est une IDEALE monture en duralumin assez étroite; les manivelles sont des STRONGLIGHT en métal léger, de 170 mm de long; et le plateau TA en duralumin était de 52 dents. En effet, comme Coppi, Anquetil avait décidé d'adopter une chaîne de route de 2,38 au pas de 12,7 et un développement de 52 x 15, très légèrement supérieur au 24 x 7 de Maurice Archambaud. Plusieurs paires de roues étaient en voyage. Roues légères, à 28 et 32 rayons; plus rigides, à 36 et même 40 rayons.

Les boyaux étaient : les uns en soie, les autres, en coton, et pesaient de 110 à 120 grammes.

Le 25 juin, la tentative échoua, bien que le record des 20 km et celui de la demi-heure aient été battus.

On admit alors qu'il fallait recourir à un autre cadre. Pourquoi ?

Tout simplement parce que le cadre qui convient sur une piste donnée peut n'être que difficilement utilisable sur une autre piste, aussi spéciale que celle du Vigorelli.

Bien qu'imparfait (il est en réalité un peu trop haut pour Anquetil) le nouveau cadre, réalisé par le spécialiste milanais Masi, est bien mieux adapté à l'anneau milanais.

Voyons d'ailleurs les différences fondamentales existant entre les deux machines.

Le nouveau cadre est plus long d'arrière de 20 mm; plus long à l'avant, de 25 mm; plus haut du sol de 10 mm (sécurité accrue). Si le tube de selle est plus redressé, le tube horizontal est plus long de 5 mm; la chasse au sol est modifiée et passe de 45 mm à 55 mm, assurant ainsi une parfaite tenue en ligne.

ENTRE CES DEUX VÉLOS...

La bicyclette habituelle de ANQUETIL, construite pour le « VEL D'HIV » et très bien étudiée pour cette piste, ne convenait pas pour la piste du VIGORELLI : elle était un peu trop courte, et surtout manquait de chasse.

... LE RECORD DU MONDE !

Le cadre construit en Italie par le spécialiste MASI convenait parfaitement à la piste de Milan. Pourtant il semble un peu trop haut (57 d'axe en axe) pour la taille d'ANQUETIL. Les autres pièces, démontées du premier vélo employé furent utilisées : pédalier, guidon et roues, à l'exception de la selle, la première (à monture en métal léger) ayant été remplacée par' une selle à monture acier, plus confortable.

Où les millimètres prennent...

Schéma du cadre habituel de Jacques ANQUETIL, utilisé lors de sa tentative du 25 juin où il battit le record des 20 km et celui de la demi-heure, mais échoua contre celui de l'Heure.

... une importance capitale !

Schéma du cadre utilisé par ANQUETIL lors de son record du monde de l'heure.

HOURLY RECORD

THE CYCLE gives the **REAL** measurements and characteristics of the bicycle which, thanks to **JACQUES ANQUETIL**, covered 46 km. 159 in one hour!

The athletic value of Jacques Anquetil's world record of the hour would have been enough to justify the countless articles we have read in the French and foreign press.

But the story of the first unfortunate attempt last year (failure attributed to the machine used), then the second failure on June 25, for which the bicycle was again blamed; finally, the success with a machine with a frame specially made in Italy, gave rise to many technical and romantic comments, including explanations, ratings, details, all of which were perfectly contradictory!

So let's try to see more clearly!

We shall first come back to the measurements of the frame adopted in 1955. Let's say right away that it was, in spite of everything, a little light, and lacked rigidity.

Learning from this experience, Anquetil took his usual machine to Italy this year, the one he rides in pursuit at the Paris Velodrome d'Hiver.

The frame of this Helyett is short, very upright, quite small (height 54 cm from axle to axle) and the crankset is 565 mm from the ground.

The saddle is an **IDEALE**, rather narrow duralumin frame; the cranks are light metal **STRONGLIGHT** cranks, 170 mm long; and the duralumin **TA** chainring was 52 teeth. Indeed, like Coppi, Anquetil had decided to adopt a road chain of 2.38 with a pitch of 12.7 and a development of 52 x 15, very slightly superior to Maurice Archambaud's 24 x 7. Several pairs of wheels were on the road. Light wheels, with 28 and 32 spokes; more rigid, with 36 and even 40 spokes.

The tubular casings were: some in silk, others in cotton, and weighed 110 to 120 grams.

On 25 June, the attempt failed, although the record for the 20 km and the half-hour record were broken.

It was then admitted that another frame was needed. Why was it necessary to use a different frame?

Quite simply because the right frame for a given track may be difficult to use on another track, as special as the Vigorelli track.

Although imperfect (it is actually a little too high for Anquetil) the new frame, made by the Milanese specialist Masi, is much better adapted to the Milanese ring.

Let's see the fundamental differences between the two machines.

The new frame is 20 mm longer at the rear, 25 mm longer at the front and 10 mm higher from the ground (increased safety). If the seat tube is more upright, the horizontal tube is 5 mm longer; the trail is changed from 45 mm to 55 mm, thus ensuring a perfect fit.

BETWEEN THESE TWO bicycles...

The usual ANQUETIL bicycle, built for the "VEL D'HIV" and very well designed for this track, was not suitable for the VIGORELLI track: it was a little too short, and above all lacked trail.

... THE WORLD RECORD!

The frame built in Italy by the MASI specialist was perfectly suited to the Milan track. However it seems a little too high (57 from axis to axis) for the size of ANQUETIL. The other parts, dismantled from the first bicycle used, were used: crankset, handlebars and wheels, except for the saddle, the first one (with light metal frame) having been replaced by a steel frame saddle, more comfortable.

Where millimetres gain...

Diagram of Jacques ANQUETIL's usual frame, used during his attempt on 25 June when he beat the 20 km record and the half-hour record, but failed against the Hour record.

... capital importance!

Diagram of the frame used by ANQUETIL at the time of his hour record.

Le vélo du nouveau Champion de France BERNARD GAUTHIER Une machine parfaitement classique

La MERCIER de Bernard GAUTHIER, champion de France sur route 1956, est une machine de course très classique, mais assez allégée par le guidon en métal léger. les manivelles STRONGLIGHT en dural, ainsi que le couple T.A. sur adaptateur. Citons encore, parmi les accessoires en alliages d'aluminium, les freins RACER-MAFAC, les jantes PIVO et les moyeux CAMPAGNOLO. Ajoutons enfin au palmarès les tubes REYNOLDS, les dérailleurs CYCLO, les boyaux HUTCHINSON, la chaîne YELLOREX, le porte-bidons VIT, etc.

The bicycle of the new French Champion BERNARD GAUTHIER A perfectly classic machine

The MERCIER of Bernard GAUTHIER, French road champion 1956, is a very classic racing machine, but quite lightened by the light metal handlebars. The STRONGLIGHT dural cranks, as well as the T.A. chainrings on adaptor. Among the aluminium alloy accessories, let's mention the MAFAC-RACER brakes, the PIVO rims and the CAMPAGNOLO hubs. Finally, let's add to the list the REYNOLDS tubes, CYCLO derailleur, HUTCHINSON tubulars, the YELLOREX chain, the VIT bottle cage, etc.

[19560714 Le Cycle Vol 12 No 17 p012](#)

MATERIEL DU TOUR

Voici comment Paul DELAY a monté les moyeux du Tour pour éviter que l'axe creux ne « flambe ». Soit: cône normal mais longue entretoise d'une seule pièce (en haut); soit: cône très long et entretoise courte (en bas). De toutes façons, suppression des nombreuses rondelles minces formant entretoise.

Cet outil, fruit de la collaboration Paul DELAY-PONCET, permet de maintenir solidement la première couronne fixe de la roue-libre CYCLO « 54 » afin de pouvoir débloquer, avec le fouet à chaîne, les autres couronnes. L'appareil, muni sur chaque face de trois tétons dépassant de l'épaisseur

d'une dent, s'adapte d'un côté sur 14 dents et de l'autre sur 15 dents. Il est maintenu contre la roue-libre par le blocage rapide.

TOUR EQUIPMENT

Here is how Paul DELAY assembled the hubs of the Tour to prevent the hollow axle from "buckling". Either: normal cone but long one-piece spacer (top) or: very long cone and short spacer (bottom).

Either way, the numerous thin washers forming the spacer are eliminated.

This tool, the result of the collaboration between Paul DELAY-PONCET and CYCLO "54", allows the first fixed sprocket of the CYCLO "54" free-wheel to be held firmly in place so that the other sprockets can be unlocked with the chain wrench. The device, equipped with three pins on each side, each exceeding the width of one tooth, fits on one side on 14 teeth and on the other side on 15 teeth. It is held against the freewheel by the quick-release.

[19560714 Le Cycle Vol 11 No 17 p016 19561101 Le Cycliste 11 1956 p308](#)

Vu au "Tour 56"

En regardant les bicyclettes personnelles des coureurs, dans le grand hall où s'effectuaient les dernières mises au point avant le départ pour Reims, il était assez difficile de trouver des nouveautés. Il en existait pourtant, ainsi que quelques montages originaux.

* Nous avons noté les impeccables raccords et la tête de fourche renforcée intérieurement par deux longues pointes de la LEO de Nencini (1) ainsi que son couple T.A. sur manivelle à 4 attaches (2).

* Barone, souffrant de la main gauche, avait conjugué les 2 freins de sa FOLLIS sur la manette droite (3).

* Les LEARCO GUERRA, de l'équipe espagnole, comportaient un guidon CINELLI en acier, dont le cintre (4) renforcé intérieurement et portant des ornements gravés, s'inspirait du TITAN belge.

* Pourquoi des oeillets pour fixer des garde-boue sur un vélo du Tour ? Stan Ockers, sur son ELVE-PEUGEOT les avait supprimés (5).

* La tige de selle CAMPAGNOLO, remplaçant également le chariot classique de selle, remporte un beau succès auprès des coureurs et nombreux étaient ceux qui l'adoptèrent au départ En voici une sur une BIANCHI de l'équipe italienne (6).

* Sur la SUPER-MONDIA du Suisse Arnold, les clés des blocages CAMPAGNOLO étaient recouvertes des petites gânes en caoutchouc, créées pour les manettes de dérailleur (7).

* Le nouveau porte-bidon T.A. de cadre est fixé par deux colliers amovibles (8).

* Le triple plateau est interdit dans le «Tour», et certains coureurs durent le démonter avant le départ.

Pourtant, Siguenza avait pu conserver son triple T.A. sur sa ROCHET (9). Pour combien de temps... ?

* Excellent fixation des haubans sur les FOLLIS (10). (On ne peut en dire autant à propos des LOCOMOTIEF).

* La pédale CAMPAGNOLO, corps en métal léger coulé et cage acier traité (11), était la grande nouveauté, visible sur de nombreuses machines.

* Le couple BIANCHI, en métal léger, fixation par trois vis, donne l'impression d'une grande rigidité (12).

* Que dire du serrage de selle de l'ARBOS de Fornara, dont le boulon de serrage traverse les haubans, sinon que ce n'est ni beau, ni rationnel (13).

* Et pourquoi, sur une machine de professionnel comme la ESSOR de Viotetta, ne pas adopter la patte SIMPLEX épaisse, créée pour les coureurs, et choisir le modèle en tôle découpée. qu'il faut alors épaissir par une cale, afin d'obtenir le réglage standard des blocages rapides ? (14).

Seen at " Tour 56 "

Looking at the riders' personal bicycles in the large hall where the last adjustments were made before leaving for Reims, it was quite difficult to find new items. However, there were some, as well as some original assemblies.

* We noted the impeccable lugs and the fork crown reinforced internally by two long tips of the LEO of Nencini (1) as well as its T.A. chainring set on a 4-clamp crank arm (2).

- * Barone, suffering from left hand pain, had combined the 2 brakes of his FOLLIS on the right lever (3).
- * The LEARCO GUERRA, of the Spanish team, had a CINELLI steel handlebar, the handlebars (4) of which were internally reinforced and decorated with engraved ornaments, inspired by the Belgian TITAN.
- * Why eyelets to attach fenders to a Tour bicycle? Stan Ockers, on his ELVE-PEUGEOT had removed them (5).
- * The CAMPAGNOLO seatpost, which also replaces the classic saddle clamp, is a great success with riders and many were those who adopted it at the start. Here is one on a BIANCHI of the Italian team (6).
- * On the SUPER-MONDIA of the Swiss Arnold, the levers of the CAMPAGNOLO quick releases were covered with small rubber sleeves, created for the shift levers (7).
- * The new T.A. bottle holder for the frame is fixed by two removable clamps (8).
- * The triple chainring is prohibited in the "Tour", and some riders had to dismantle it before the start.
However, Siguenza had been able to keep his triple T.A. on his ROCHET (9). For how long...?
- * Excellent fixing of the seatstays on the FOLLIS (10). (The same cannot be said about LOCOMOTIEF).
- * The CAMPAGNOLO pedal, a light cast metal body and hardened steel cage (11), was the great novelty, visible on many machines.
- * The BIANCHI chainring set, made of light metal, fixed with three screws, gives the impression of great rigidity (12).
- * What can be said about the seatpost clamping of the ARBOS of Fornara, whose tightening bolt passes through the seatstays, except that it is neither beautiful nor rational (13).
- * And why, on a professional machine like the Vitetta ESSOR, not adopt the thick SIMPLEX dropout, created for racers, and choose the model in cut sheet metal. which must then be thickened by a spacer, in order to obtain the standard setting for quick releases? (14).

Ces deux exemples sont ceux d'excellents raccords pour machines de course.

En haut, sur cette Learco GUERRA, on remarque le collier remplaçant le serrage de la selle, la bonne fixation des haubans ,le porte-pompe CAMPAGNOLO à coupelle. En bas, BIANCHI a depuis longtemps adopté ces très longs raccords assez épais: les haubans se terminent en pointe de balle, et sont accrochés sur une grande longueur; le porte-pompe classique, à collier, est également une récente création de CAMPAGNOLO.

These two examples are excellent lugs for racing machines.

At the top, on this Learco GUERRA, you can see the collar replacing the saddle clamp, the good attachment of the seatstays, the CAMPAGNOLO pump holder with cup. At the bottom, BIANCHI has long since adopted these very long, rather thick lugs: the seatstays end in a ball point and are attached over a long length; the classic pump holder, with a collar, is also a recent creation by CAMPAGNOLO.

[19560728 Le Cycle Vol 12 No 18 p007](#)

MATERIEL DU TOUR

Nous avons présenté, lors du dernier Salon de Milan, le proto type d'une tige de selle CAMPAGNOLO remplaçant le chariot classique.

Voici, définitivement au point et commercialisée, cette belle réalisation, vue ici montée et en vue « explosée » montrant la simplicité de ce montage.

On voit les deux gouttières oscillantes, recevant les 2 fils de la monture de selle, les étriers assurant le serrage, et les vis qui ont pour office de bloquer le tout et de permettre un réglage très précis de l'inclinaison de la selle. Ajoutons que cette tige, complète, ne pèse que 350 grammes et est réalisée dans tous les diamètres courants.

Le très intéressant jeu de direction que CAMPAGNOLO vient de créer et qui est sorti pour le Tour de France est caractérisé par les segments d'étanchéité empêchant la graisse de sortir des cuvettes, et la pluie ou la boue d'y entrer. On remarque les deux joncs en corde à piano, dont les

extrémités sont taillées en biseau afin de conserver la totalité de l'étanchéité. Ces joncs formant segments sont logés dans les gorges que l'on voit sur la bague inférieure et la cuvette supérieure. Notons également la très haute portée de la bague et des cuvettes, et le six-pans de la cuvette réglable, On remarquera que CAMPAGNOLO n'a pas adopté la rondelle à crans classique.

TOUR EQUIPMENT

At the last Milan Fair we presented the prototype of a CAMPAGNOLO seatpost replacing the classic slide.

Here is, finally developed and marketed, this beautiful realization, seen here mounted and in "exploded" view showing the simplicity of this assembly.

You can see the two oscillating gutters, receiving the 2 wires of the saddle frame, the stirrups ensuring the tightening, and the screws which have the function to block the whole and to allow a very precise adjustment of the inclination of the saddle. Let us add that this complete seatpost weighs only 350 grams and is made in all common diameters.

The very interesting headset that CAMPAGNOLO has just created and released for the Tour de France is characterised by the sealing segments that prevent grease from coming out of the cups and rain or mud from entering them. Note the two piano wire rods, the ends of which are bevelled in order to preserve the totality of the seal. These segment-shaped rods are housed in the grooves that can be seen on the lower ring and the upper cup. Note also the very high span of the ring and the cups, and the six-sided adjustable cup. It should be noted that CAMPAGNOLO has not adopted the classic notched lock washer.

[19560728 Le Cycle Vol 12 No 18 p009](#)

MATERIEL DU TOUR

Encore une nouveauté CAMPAGNOLO, déjà éprouvée dans le Tour d'Italie et adoptée par de nombreux coureurs du Tour de France. Cette pédale comporte un corps en métal léger coulé, sur lequel est rivée une cage

en acier traité. On remarque les deux passants pour la courroie, et les filetages recevant les vis destinées à fixer le cale-pied. Un des principaux facteurs d'intérêt de cette pédale réside dans la qualité de son roulement, classique, mais permettant un réglage sans jeu et d'une douceur extrême. Dans chaque cuvette, on compte douze billes de 4 mm. On remarque que l'étanchéité a été réalisée suivant le même principe que pour le jeu de direction, par un jonc formant segment, logé dans une gorge au bas de l'axe. Le capuchon en métal léger est également rendu étanche par une large surface de joint, plate et usinée. La cuvette inférieure est maintenue en place par une bague en métal léger, emmanchée à force, c'est sur son alésage intérieur que le jonc s'applique. Notons enfin que les cuvettes et le cône sont en acier décolleté.

TOUR EQUIPMENT

Another novelty from CAMPAGNOLO, already proven in the Tour of Italy and adopted by many racers of the Tour de France. This pedal has a cast light metal body, on which a treated steel cage is riveted. Note the two strap loops, and the threads receiving the screws for fixing the toe clip. One of the main features of this pedal is the quality of its bearing, which is classic, but allows a play-free and extremely smooth adjustment. In each cup there are twelve 4 mm balls. The sealing has been made according to the same principle as for the headset, by means of a segment-shaped rod housed in a groove at the bottom of the axle. The light metal cap is also sealed by a large, flat, machined sealing surface. The lower cup is held in place by a light metal ring, which is press-fitted and the ring is applied to its inner bore. Finally, it should be noted that the cups and the cone are made of machined steel.

[19560728 Le Cycle Vol 11 No 18 p014](#)

[19560728 Le Cycle Vol 11 No 18 p015](#)

Off topic, just for fun

[19560728 Le Cycle Vol 12 No 18 p017](#)

Une bicyclette Française pour le Président Eisenhower, Initiative intelligente et opportune de la F.F. de Cyclisme

La plaque (ne parlons pas de marque) ornant la direction de la bicyclette offerte à « IKE » par la Fédération Française de Cyclisme représente une carte de France très simplifiée, portant au centre les « armes » de la Fédération, coq sur écusson bleu-blanc-rouge et roue de bicyclette, et l'inscription : F.F.C. AU PRESIDENT EISENHOWER.

Cette bicyclette est du type « ville », émaillée par LAPIERRE en bleu « France » avec filets blancs et rouges, manchon blanc et bagues tricolores, bas de fourches, raccords de direction et tête de fourche chromés. Le cadre, avec raccords de la Sté Franco-Suisse d'Emboutissage et pattes SIMPLEX, a été construit par le spécialiste de Dijon, M. SCHMIDELY ; le chromage effectué par SIMPLEX, et le montage de la bicyclette réalisé par M. JUY.

Notons les jantes MAVIC, les moyeux Etienne PERRIN, la roue libre J. MOYNE, les pneus HUTCHINSON, la chaîne BRAMPTON, le dérailleur type « JUY 543 » et les blocages rapides SIMPLEX, garde-boue, carter et porte-bagages PEUGEOT, pédalier STRONGLIGHT en dural, pédales LYOTARD, selle H. GAUTHIER, guidon A.V.A. en métal léger, freins MAFAC, éclairage CIBIE, pompe MISTRAL. Précisons que la plaque de direction, représentant une France stylisée, porte les armes de la F.F.C. et l'inscription : F.F.C. AU PRESIDENT EISENHOWER ; sur le tube horizontal, les initiales en blanc : D. E.

A French bicycle for President Eisenhower. Intelligent and opportune initiative of the F.F. de Cyclisme

The plate (let's not talk about a brand) decorating the head tube of the bicycle offered to "IKE" by the Fédération Française de Cyclisme (French Cycling Federation) represents a very simplified map of France, bearing in the centre the "arms" of the Federation, cock on a blue-white-red shield and bicycle wheel, and the inscription: F.F.C. AU PRESIDENT EISENHOWER.

This bicycle is of the "city" type, enamelled by LAPIERRE in "France" blue with white and red threads, white sleeve and tricolour rings, chrome-plated fork ends, headlugs and fork head.

The frame, with lugs from the Franco-Swiss company "Sté Franco-Suisse d'Emboutissage" and SIMPLEX dropouts, was built by the Dijon specialist, Mr SCHMIDELY; the chrome plating was carried out by SIMPLEX, and the assembly of the bicycle by Mr JUY.

Note the MAVIC rims, Etienne PERRIN hubs, J. MOYNE freewheel, HUTCHINSON tyres, BRAMPTON chain, "JUY 543" type derailleur and SIMPLEX quick releases, PEUGEOT fenders, chaincase and luggage rack, STRONGLIGHT dural crankset, LYOTARD pedals, H GAUTHIER saddle, light metal A.V.A. handlebars, MAFAC brakes, CIBIE lighting, MISTRAL pump. It should be noted that the headplate, representing a stylised France, bears the arms of the F.F.C. and the inscription: F.F.C. AU PRESIDENT EISENHOWER; on the horizontal tube, the initials in white: D. E.

[19560811 Le Cycle Vol 11 No 19 p013 19561001 Le Cycliste 10 1956 p284](#)

Derailleurs du "Tour"

1. Comme Bauvin, le second, et comme le meilleur grimpeur Charly Gaul, le vainqueur Walkowiak utilisait le dérailleur «Campagnolo», monté sur la patte de cadre avec un support adaptable.
2. Le dérailleur «Simplex-Juy 543» avec blocage «Campagnolo» sur la «Peugeot-Elvé» de Stan Ockers.
3. Le dérailleur «Huret», trois fois vainqueur du «Tour» en 1953, 1954 et 1955, type «Louison-Bobet», à tension commandée, n'a pas été modifié.
4. Alliance du dérailleur «Cyclo» à détension, et du blocage «Simplex», sur la «Mercier» d'Adrianssens.

Derailleurs du "Tour"

1. Like Bauvin, the second, and like the best climber Charly Gaul, the winner Walkowiak used the "Campagnolo" derailleur, mounted on the frame dropout with an adjustable bracket.
2. The "Simplex-Juy 543" derailleur with "Campagnolo" quick release on Stan Ockers' " Peugeot-Elvé ".

3. The "Huret" derailleur, winner of the "Tour" three times in 1953, 1954 and 1955, type "Louison-Bobet", with controlled tension, has not been modified.

4. Alliance of the "Cyclo" derailleur with tension relief, and the "Simplex" quick release system, on the "Mercier" of Adrianssens.

[19560811 Le Cycle Vol 12 No 19 p015](#)

DEUX VÉLOS VICTORIEUX

celui du 1^{er} prix de calcul, OCKERS

La PEUGEOT-ELVE du maillot vert Stan OCKERS est semblable à celle qu'il utilisa l'an dernier pour le Tour de France et son Championnat du Monde victorieux. Petit cadre en soudo-brasé, avec tube diagonal de 30 mm, pédalier STRONGLIGHT en duralumin avec adaptateur et plateaux T.A., dérailleurs avant et arrière SIMPLEX, type « JUY-543 », freins WEINMANN, porte-bidons VIT.

...et celui du 1^{er} prix d'escalade, Ch. GAUL

De même que les membres de l'équipe espagnole, le Roi des Grimpeurs Charly GAUL utilisait une LEARCO-GUERRA, machine dont nous avons déjà signalé la très belle technique. Notons que GAUL avait adopté des commandes « PASSEVITESSES » pour ses dérailleurs CAMPAGNOLO.

TWO VICTORIOUS bicycles

that of the 1st calculation price, OCKERS

The PEUGEOT-ELVE of the green jersey Stan OCKERS is similar to the one he used last year for the Tour de France and his victorious World Championship. Small frame in brazed welded steel, with 30 mm down tube, STRONGLIGHT duralumin crankset with TA adapter and chain-rings, SIMPLEX front and rear derailleurs, type "JUY-543", WEINMANN brakes, VIT bottle cages.

...and that of the 1st climbing award, Ch. GAUL

Like the members of the Spanish team, the King of Climbers Charly GAUL used a LEARCO-GUERRA, a machine whose very beautiful techni-

que we have already mentioned. It should be noted that GAUL had adopted "PASSEVITESS" shifting levers for his CAMPAGNOLO derailleurs.

[19560811 Le Cycle Vol 12 No 19 p016](#)

ENCORE UN VÉLO FRANÇAIS... ...au palmarès du Tour de France
Fidèles à la tradition, nous présentons aujourd'hui la bicyclette du vainqueur du Tour de France.

« Walko » est un coureur de gabarit classique et sa machine est, en conséquence, tout à fait normale quant à sa conception et à ses cotes. Nous avons eu le regret de constater, en comparant sa composition à celle annoncée dans le domaine publicitaire qu'un certain nombre d'entorses aux accords avaient été tolérées.

Domage !

La bicyclette R. GEMINIANI - DUNLOP victorieuse du Tour de France 1956 est d'un classicisme total. Le cadre en tubes REYNOLDS est bien dessiné, très équilibré, convenant autant aux efforts sur le plat ou en côte, qu'à la grande vitesse en descente.

On remarquera que WALKOWIAK semble partisan du métal léger, si l'on regarde son guidon, ses manivelles STRONGLIGHT, son couple T.A. Par ailleurs, les dérailleurs CAMPAGNOLO sont conjugués à une roue libre J. MOYNE brevetée.

ONE more French BICYCLE... ...in the Tour de France winners' list...
Following the tradition, we present today the bicycle of the winner of the Tour de France.

"Walko" is a racer of classic size and his machine is, consequently, quite normal in terms of design and measurements.

We had the regret to note, by comparing its composition to the one announced in the publicity, that a certain number of deviations from the regulations had been tolerated.

Too bad!

The R. GEMINIANI - DUNLOP bicycle, winner of the 1956 Tour de France, is a total classic. The REYNOLDS tube frame is well-designed, well-

balanced and suitable for flat or uphill racing as well as for high speed downhill racing.

We can notice that WALKOWIAK seems to be a supporter of light metal, if we look at his handlebars, his STRONGLIGHT cranks and his T.A. couple.

Moreover, the CAMPAGNOLO derailleurs are combined with a patented J. MOYNE freewheel.

[19560811 Le Cycle Vol 12 No 19 p018](#)

DEUX VÉLOS "PLACES"

Celui du "brillant second ", BAUVIN

Emaillée d'un bleu ciel uni, sans aucune marque, la bicyclette du second du classement général, Gilbert BAUVIN, était un intéressant exemple de ce que l'on peut faire avec un tout petit cadre pour conserver à une bicyclette de course une ligne plaisante. Notons les manivelles STRONGLIGHT en dural, le couple à adaptateur TA, les dérailleurs CAMPAGNOLO, les porte-bidons VIT, la selle à monture dural IDEALE.

...et celui du bon troisième, ADRIAENSSENS

Troisième du classement général, ADRIAENSSENS utilisait cette MERCIER très classique, sur laquelle nous remarquerons les manivelles STRONGLIGHT en acier, l'adaptateur T.A. aux couronnes en dural, les dérailleurs CYCLO dont l'arrière, à détension commandée, permet de rouler avec une chaîne très lâche, les porte-bidons VIT, etc.

TWO " PLACED " BICYCLES

That of the "brilliant second", BAUVIN

Enamelled in a plain sky blue, without any mark, the bicycle of the second overall, Gilbert BAUVIN, was an interesting example of what can be done with a very small frame to keep a racing bicycle in a pleasant design. Note the STRONGLIGHT dural cranks, the TA adaptor couple, the CAMPAGNOLO derailleurs, the VIT bottle cages, the IDEALE dural mount saddle.

...and that of the good third, ADRIAENSSENS

Third in the general classification, ADRIAENSSENS used this very classic MERCIER, on which we will notice the STRONGLIGHT steel cranks, the T.A. adapter to dural rings, the CYCLO derailleurs whose rear, with controlled release, allows riding with a very loose chain, the VIT bottle cages, etc.

[19560811 Le Cycle Vol 12 No 19 p031](#)

Philippe advertisement

[19560922 Le Cycle Vol 12 No 21 p005](#)

LA 9e "POLY" LYONNAISE a remporté un très gros succès populaire Le tandem SABLIERE classé premier est très classique, bien que bénéficiant de nombreux détails de fabrication propres à ce constructeur ; cadre soudo-brasé en tubes REYNOLDS avec goussets de renfort, dérailleur avant, feu rouge derrière la selle, potences, etc. Notons également le dérailleur arrière SIMPLEX, les pédaliers STRONGLIGHT avec triple plateau et adaptateur T.A., freins MAFAC, éclairage JOS.

THE 9th "POLY" LYONNAISE has been a huge popular success The SABLIERE tandem classified first is very classic, although it benefits from many manufacturing details specific to this manufacturer; brazed-welded frame in REYNOLDS tubes with reinforcing gussets, front derailleur, rear light behind the saddle, stems, etc. Also note the SIMPLEX rear derailleur, STRONGLIGHT cranksets with triple chainring and T.A. adapter, MAFAC brakes, JOS lighting.

[19560922 Le Cycle Vol 12 No 21 p006](#)

« POLY » LYONNAISE

La FOLLIS de FERNANDEZ, vainqueur de la « POLY » lyonnaise catégorie course, est un bel exemple de la machine de compétition équilibrée, convenant aussi bien à la route normale qu'aux côtes et aux descentes rapides. On sait combien il est difficile de réaliser un beau cadres pour un coureur de petite taille. Cette FOLLIS prouve que ce problème peut être parfaitement résolu. Notons les dérailleurs SIMPLEX, guidon AVA, manivelles STRONGLIGHT, couple TA avec adaptateur, porte-bidon VIT, etc.

La JO ROUTENS du premier cycloportif TALLIA est une randonneuse très légère, avec cadre soudo-brasée court et rigide ; notons les haubans fixés en 3 points, le renfort à la direction, le dérailleur de pédalier « maison », le dérailleur arrière CYCLO, les freins MAFAC, l'éclairage JOS, la selle IDEALE, les manivelles STRONGLIGHT dural, le triple plateau T.A., les moyeux MAXI-CAR, la pompe AD-HOC.

"POLY" LYONNAISE

The FOLLIS of FERNANDEZ, winner of the Lyon "POLY" in the race category, is a good example of the balanced competition machine, suitable for normal roads as well as for fast climbs and descents. We know how difficult it is to make a nice frame for a small rider. This FOLLIS proves that this problem can be perfectly solved. Note the SIMPLEX derailleurs, AVA handlebars, STRONGLIGHT cranks, TA couple with adapter, VIT bottle cage, etc.

The JO ROUTENS of the first cycle sport TALLIA is a very light randonneuse, with a short and rigid braze-welded frame; note the 3-point seat stays, the headtube reinforcement, the "a la maison" front derailleur, the CYCLO rear derailleur, the MAFAC brakes, the JOS lighting, the IDEALE saddle, the STRONGLIGHT dural cranks, the triple T.A. chainring, the MAXI-CAR hubs, the AD-HOC pump.

[19560922 Le Cycle Vol 11 No 21 p007 19570201 Le Cycliste 02 1957 p050](#)

A la "Poly Lyonnaise"

1. CHAMPETIER : Raccords chromés et passage de gaine entière dans le tube horizontal, sur une belle machine de compétition.

2-3-4. SABLIERE : Renfort central du tube horizontal des tandems. A noter la collerette bordant le tube de selle.

Passage du câble de frein sous tube avec sortie derrière la selle ; fixation des haubans par trois points ; feu rouge avec carter «maison» et tube de protection évitant de couper le fil avec la tige de selle.

Renfort des tubes de selle sur boîtes à billes des tandems.

At the "Poly Lyonnaise"

1. CHAMBER: Chrome plated lugs and complete internal cable in the top tube, on a beautiful competition machine.

2-3-4. SABLIERE: Central reinforcement of the horizontal tube of the tandems. Note the collar on the seat tube.

Brake cable passage in tube with exit behind the seat; three-point fixing of the seatstays; red light with "À la maison" housing and protection tube to avoid cutting the wire with the seat post.

Reinforcement of seat tubes on tandem bottom bracket shells.

[19560922 Le Cycle Vol 11 No 21 p016 19561201 Le Cycliste 12 1956 p336](#)

Dans PARIS- BREST-PARIS

Le tandem a affirmé son existence... et son rendement

Pour la troisième fois, ce tandem «Jo Routens» est arrivé vainqueur dans Paris-Brest-Paris. C'est avec cette même machine que Jo Routens se classa en tête en 1948 et 1951. Il est équipé de Selles «Idéale», dérailleur «Le Cyclo», moyeux «Maxi-Car», triple plateau «T.A.», freins «Mafac». Manivelles «Stronglight», dynamo «Jos».

Ce tandem «René Herse», piloté par Dété-Bulté, vainqueur ex-æquo avec Jo Routens, est semblable aux machines que l'on peut voir à la «Poly» de Chanteloup, avec, en plus, plusieurs porte-bidons, un sac de guidon et un éclairage à piles d'appoint. Il est également équipé de Selles «Idéale», dérailleur «Cyclo», roue-libre «Moyne», moyeux «Maxi-Car», pédales «Lyotard», rayons «Robergel», pneus «Barreau», etc.

At PARIS- BREST-PARIS

The tandem affirmed its existence... and its performance.

For the third time, this tandem "Jo Routens" was the winner in Paris-Brest-Paris. It was with this same machine that Jo Routens took the lead in 1948 and 1951. It is equipped with " Idéale " saddles, "Le Cyclo" derailleur, "Maxi-Car" hubs, "T.A." triple chainring, "Mafac" brakes. Cranks "Stronglight", dynamo "Jos".

This "René Herse" tandem, piloted by Dété-Bulté, winner ex-aequo with Jo Routens, is similar to the machines that can be seen at the "Poly" de Chanteloup, with, in addition, several bottle cages, a handlebar bag and a battery-powered light. It is also equipped with " Idéale " saddles, "Cyclo" derailleur, "Moyne" freewheel, "Maxi-Car" hubs, "Lyotard" pedals, "Robergel" spokes, "Barreau" tyres, etc.

[19560922 Le Cycle Vol 12 No 21 p017](#)

PBP 1956

La HERSE victorieuse en catégorie « Randonneurs » avec BAUMANN a une ligne assez spéciale, avec son cadre de 62, en raison de la taille élevée du pilote. Notons l'éclairage par dynamo JOS, le couple T.A. avec manivelles acier STRONGLIGHT type professionnel, le dérailleur arrière CYCLO, les spécialités « maison », dérailleur avant et freins, le cadre en tube REYNOLDS avec fourche à fourreaux ronds.

PBP 1956

The winning HERSE in the " Randonneurs " category with BAUMANN has a rather special line, with its 62 frame, due to the high height of the rider. Note the JOS dynamo lighting, the T.A. couple with STRONGLIGHT professional type steel cranks, the CYCLO rear derailleur, the "à la maison" specialities, front derailleur and brakes, the REYNOLDS tube frame with round fork blades.

Vu dans PARIS-BREST-PARIS

1. Sur la « Herse » de Baumann, le porte-sac avant était doté d'un petit phare «Jos » d'un côté, et d'une grosse lampe-torche, de l'autre.
2. Le tandem « Routens » comportait, fixé très bas et à droite du moyeu avant, ce petit phare faisant office d'un efficace antibrouillard.
3. Cette potence « Titan », très spéciale, est prolongée vers l'avant pour former un porte-sac rigide, tout en dégageant le cintre.
- 4-5. Montage original de la commande du dérailleur « Cyclo » réalisé par Herse avec manette fixée sur le hauban droit ; câble passant dans ce dernier et sortant par un petit tube cintré près de la patte arrière.
6. Routens avait très simplement traité son porte-sac dégageant le guidon, en prolongeant le boulon de potence, terminé par une tige horizontale.

Seen at PARIS-BREST-PARIS

1. On Baumann's " Herse ", the front bag holder had a small "Jos" headlight on one side and a large flashlight on the other.
2. The "Routens" tandem had this small headlight fixed very low and to the right of the front hub as an effective fog lamp.
3. This very special "Titan" stem is extended forward to form a rigid bag holder, while freeing the handlebars.
- 4-5.Original assembly of the "Cyclo" derailleur lever made by Herse with lever fixed on the right seatstay; cable passing through the latter and coming out through a small curved tube near the rear dropout.
6. Routens had very simply treated his bag holder releasing the handlebar, by extending the stem bolt, ending with a horizontal rod.

De plus en plus fort...

46 km. 394 DANS L'HEURE et, cette fois, sur un vélo italien

BALDINI

NOUS avons présenté, en juillet, la bicyclette avec laquelle notre compatriote Jacques Anquetil venait de battre le record du monde de l'Heure sans entraîneur, couvrant 46 km 159 dans les 60 minutes.

Nous pensons utile de donner aujourd'hui à nos lecteurs la possibilité de comparer ce vélo à celui qui permit, le 19 septembre, à l'amateur italien Ercole Baldini, de faire mieux encore : 46 km 394.

Baldini utilisait une bicyclette Legnano, officiellement équipée de pneus Pirelli, dont le poids - que nous n'avons pu vérifier - était de 6 kg 450.

ANQUETIL

Une certitude quant aux pneus: ils pesaient 118 grammes, et étaient montés sur des jantes en métal léger reliées aux moyeux à grands flasques par 28 rayons, ceci à l'AV comme à l'AR. Les manivelles employées étaient de 175 mm ; la multiplication était la désormais traditionnelle 52 x 15 (chaîne et « plateau » de route); potence et tige de selle étaient en acier.

En ce qui concerne les cotes : 57 cm de hauteur, 59 cm du pédalier à la patte de fourche AV. ; 43 cm d'arrière. Précisons que Baldini est un bel athlète de 1 m 78 pesant près de 80 kgs.

Faster and faster ...

46 km. 394 IN ONE HOUR and, this time, on an Italian bicycle

BALDINI

In July, WE presented the bicycle with which our compatriot Jacques Anquetil had just beaten the world record for the Hour without a trainer, with a neck of 46 km 159 within 60 minutes.

We think it would be useful to give our readers the opportunity to compare this bicycle with the one that allowed the Italian amateur Ercole Baldini to do even better: 46 km 394 on 19 September.

Baldini was using a Legnano bicycle, officially equipped with Pirelli tyres, whose weight - which we were unable to verify - was 6 kg 450.

ANQUETIL

One thing is certain about the tyres: they weighed 118 grams, and were mounted on light metal rims connected to the large-flanged hubs by 28

spokes, both front and rear. The cranks used were 175 mm; the multiplication was the now traditional 52 x 15 (chain and road "plate"); the stem and seat post were made of steel.

Dimensions: 57 cm high, 59 cm from the bottom bracket to the front fork end; 43 cm rearward. Baldini is a handsome athlete of 1.78 m tall and weighs almost 80 kg.

[19561001 Le Cycliste 10 1956 p277](#)

La Tige de Selle "Campagnolo"

Le prototype de la tige de selle «Campagnolo» avait été présenté au Salon de Milan. Le modèle définitif a été mis au point et commercialisé. Cette intéressante réalisation, remplaçant le chariot classique, est vue ici montée et en vue «éclatée», montrant la simplicité du montage : deux gouttières oscillantes recevant les deux fils de la monture de selle ; les étriers assurant le serrage ; les vis ayant pour office de bloquer le tout et de permettre un réglage très précis de l'inclinaison de la selle. Son poids n'est que de 350 gr. et elle existe dans tous les diamètres courants.

The "Campagnolo" Seatpost

The prototype of the "Campagnolo" seatpost was presented at the Milan Salon. The final model has been developed and commercialized. This interesting realization, replacing the classic clamp, is seen here mounted and in "exploded" view, showing the simplicity of the assembly: two oscillating gutters holding the two wires of the saddle frame; the brackets ensuring the tightening; the screws having for function to immobilize everything and to allow a very precise adjustment of the inclination of the saddle.

Its weight is only 350 gr. and it exists in all common diameters.

[19561005 Le Cycle Vol 12 No 22 p009](#)

STRONGLIGHT INNOVE...

Une très intéressante nouveauté « Vélo » présentée par STRONGLIGHT au Salon consiste en un jeu de pédalier complet, avec les fameuses manivelles en métal léger à emmanchement sur carré-cône.

La nouveauté consiste dans la manivelle droite, qui porte une étoile fixe à cinq branches, recevant les doubles couronnes de toutes dentures, avec montage par vis longues et cheminées assurant un centrage parfait.

Le changement de plateaux, pour le coureur, est ainsi très rapide, ni la manivelle, ni la pédale ne devant être démontées. STRONGLIGHT voulait trouver, dans cet ordre d'idées, une solution réellement personnelle : c'est chose parfaitement faite, désormais !

STRONGLIGHT INNOVATES...

A very interesting novelty "Bicycle" presented by STRONGLIGHT at the Salon consists of a complete crankset, with the famous light metal cranks with square taper mounting.

The novelty consists in the right crank, which carries a fixed five-pointed star, receiving the double chainrings of all toothings, with assembly by means of long screws and chimneys ensuring perfect centering.

The rider can therefore change chainrings very quickly, as neither the crank nor the pedal has to be removed. STRONGLIGHT wanted to find a truly personal solution in this respect - and now it's perfectly done!

[19561005 Le Cycle Vol 12 No 22 p062](#)

Luxor advertisement

[19561013 Le Cycle Vol 11 No 23 p014 19570301 Le Cycliste 03 1957 p073](#)

Au Salon de Cycle

1. RENE HERSE : butée de gaine extra-plate du frein «Racer» prise dans le boulon de tige de selle, sur un cadre de compétition - aux raccords chromés -ne comportant aucune attache brasée.

2. VELO MOSQUITO : nouveau tendeur Huret prenant la chaîne par en dessous.

3. ALLELUIA : enjoliveur en caoutchouc et en forme de cloche.
4. ALEX SINGER : raccords chromés, potence «maison» à expandeur invisible ; nouveau porte-bidon T.A. à bec en caoutchouc.
5. SOUBITEZ : combiné avec catadioptré de grande surface.
6. NEIMAN : anti-vol extra court de haute sécurité, à serrure prisonnière.

At the Salon du Cycle

1. HERSE RENE: Extra-flat cable stop of the "Racer" brake, attached to the seat post bolt, on a competition frame - with chrome lugs – without any brazed attachments.
2. VELO MOSQUITO: new Huret tensioner taking the chain from below.
3. ALLELUIA: bell-shaped decorative cover made of rubber.
4. ALEX SINGER: chrome plated lugs, "À la maison" stem with invisible expander; new T.A. bottle holder with rubber tip.
5. SOUBITEZ: combination with a large surface reflector.
6. NEIMAN: extra short high security anti-theft device with captive lock.

[19561027 Le Cycle Vol 11 No 24 p007](#)

SIMPLEX présentait au Salon un nouveau dérailleur à 2 vitesses pour enfants ; on remarque le galet unique et le guide-chaîne, à deux flasques indépendants, permettant de sortir la chaîne sans démontage.

SIMPLEX presented a new 2-speed derailleur for children at the Salon; note the single pulley and the chain guide, with two independent flanges, allowing the chain to be removed without disassembly.

[19561027 Le Cycle Vol 11 No 24 p010](#)

Accessoires et pièces diverses au Salon

- 1) PAREFLEX : nouveaux décors des pare-brise avec gros écusson en relief, réalisé en matière plastique moulée et émaillée intérieurement.

- 2) MAILLARD : pédale monobloc caoutchouc pour enfants, de forme moderne et bien étudiée.
- 3) MARCHAL : gaine deux pièces en caoutchouc pour protéger la bougie de rechange dans le coffre à outils. 4) JOURAIT : écrou anti-vol à serrure pour roue de rechange de scooter, VESPA, LAMBRETTA et principales marques.
- 5) LUCAS : timbre « COMET » pour cyclomoteurs, forme aérodynamique, présenté au stand VELOX.
- 6) PHILIPPE : petit guidon randonneur en métal léger pour enfants, plongeur de 20 ou 22, présenté avec guidonnets MAFAC « JUNIOR ».
- 7-8) CAMPAGNOLO : modification sur le système d'étanchéité des roulements de pédale et de direction. Le jonc en acier, formant segment, est maintenant remplacé par une bague en caoutchouc synthétique, améliorant encore la protection, et assurant une plus grande douceur de roulement.

Accessories and miscellaneous parts at the Salon

- 1) PAREFLEX: new windscreen decors with large embossed badge, made of moulded plastic and internally enamelled.
- 2) MAILLARD: monobloc rubber pedal for children, with a modern and well-designed shape.
- 3) MARCHAL: two-piece rubber sheath to protect the spare spark plug in the toolbox. 4) JOURAIT: anti-theft nut with lock for spare wheel for scooter, VESPA, LAMBRETTA and main brands.
- 5) LUCAS: "COMET" bell for cyclomoteurs, aerodynamic shape, presented at the VELOX stand.
- 6) PHILIPPE: small light metal randonneur stem for children, stem height of 20 or 22, presented with MAFAC "JUNIOR" handlebars.
- 7-8) CAMPAGNOLO: modification on the sealing system of the pedal and head sets. The segment-shaped steel ring is now replaced by a synthetic rubber ring, further improving protection and ensuring a smoother ride.

OUTILS au SALON

- 1) LEVMOTO : cet appareil, étudié et présenté par VAR, présente de nombreux avantages pour le motoriste ; il offre à la moto ou au scooter en réparation, une assise large et robuste. Sa manœuvre de levage est aisée, et sa sécurité est totale.
- 2) LE FIFON : au stand SATTIN et MAILLET, nouveau modèle de dérive-chaîne à fourchette amovible assurant un centrage parfait et une bonne tenue de la chaîne.
- 3) VAR : démonte roue-libre universel, convenant à tous les moyeux avec axe plein ou à blocage rapide.
- 4) BEM : un des supports-moteurs à rotule pour chaînes de montage.
- 5) J. DUNOIS : clé à bougies en tôle, à long manche.
- 6) VAR : nouveau tournevis et guidage de tête, pour vis de 4 ou de 5 mm ; on voit ici le détail de la lame, montée et démontée, en vue d'affutage ou de remplacement.

TOOLS at the SALON

- 1) LEVMOTO: this device, designed and presented by VAR, has many advantages for the motorist; it offers the motorbicycle or scooter being repaired a wide and robust seat. It is easy to lift and is completely safe.
- 2) THE FIFON: at the SATTIN and MAILLET stand, a new model of chain tool with a removable fork ensuring perfect centring and good chain hold.
- 3) VAR: universal freewheel remover, suitable for all hubs with solid or quick-release axles.
- 4) BEM: one of the ball and socket motor mountings for assembly lines.
- 5) J. DUNOIS: sheet metal spark plug spanner, with long handle.
- 6) VAR: new screwdriver and head guide, for 4 or 5 mm screws; here you can see the detail of the blade, mounted and dismounted, for sharpening or replacement.

[19561027 Le Cycle Vol 11 No 24 p041](#)

A travers les stands

3) ATELIERS DU DORLAY : série de beaux raccords pour cadre de cycle, découpe forme italienne.

6) CAGNION : garde-boue à nervure centrale creuse et deux bandeaux couleurs ; autre modèle à nervure centrale en toit et extrémité à bord tombé.

Through the stands

3) DORLAY WORKSHOPS: a series of beautiful lugs for bicycle frames, Italian shape cutting.

6) CAGNION: fender with hollow central rib and two coloured bands; other model with central rib in roof shape and end with dropped edge.

[19561110 Le Cycle Vol 12 No 01 p008 19570101 Le Cycliste 01 1957 p005](#)

Vu au Salon de Francfort

1. - SCHEFFER : Pompe en matière plastique avec raccord fixe.

2. - ARISTOFLEX a mis au point des pignons fixes en matière plastique et un prototype de plateau, également en matière plastique.

3. - CRESCENT : Sur un cycle de course suédois, pédalier et manivelle formant bloc, à la mode américaine, avec dérailleur de pédalier «Simplex».

4-5. - FLETSCHER : Entretoise supérieure pour fixation du frein par axe horizontal et double perçage pour montage de porte-bagage.

6. - VICTORIA : Cadre de bicyclette à double tube supérieur se raccordant sur un flasque comportant un compteur encastré. La manette du dérailleur, «Huret», fixée horizontalement, est munie d'une aiguille indiquant la denture utilisée.

7. - HELIOS : Glace de phare curieusement modelée.

8-9. - ARISTOFLEX : Guidon acier recouvert de matière plastique striée et peignée, à alvéoles creuses en matière plastique également, formant amortisseurs.

Seen at the Frankfurt Salon

1. - SCHEFFER: Plastic pump with fixed connector.

2. - ARISTOFLEX has developed fixed plastic sprockets and a prototype chainring, also made of plastic.
3. - CRESCENT: On a Swedish racing cycle, bottom bracket and crank forming a unit, in the American style, with "Simplex" front derailleur.
- 4-5. - FLETSCHER [sic! Should be PLETSCHER]: seatstay bridge for horizontal pivot brake attachment and double hole for luggage rack mounting.
6. - VICTORIA: Bicycle frame with double upper tube connected to a plate with a built-in speedometer. The shift lever, "Huret", fixed horizontally, is equipped with a needle indicating the gear used.
7. - HELIOS: Curiously shaped headlight glass.
- 8-9. - ARISTOFLEX: Steel handlebar covered with grooved and combed plastic material, also with hollow plastic cells, forming shock absorbers.

[19561110 Le Cycle Vol 12 No 01 p015 19570201 Le Cycliste 02 1957 p036](#)

Accessoires pour Cycles au Salon de Francfort

- 1-2 - ESGE-ALUVAC : fixation par écrou à 6 pans femelle et détail de l'entretoise «constructeur» avec patte de fixation au garde-boue. Prototype de la clé à clicquets devant être offerte aux constructeurs et grossistes pour faciliter le montage. En retournant cette clé, on a le sens du démontage.
- 3 - CRESCENT : poignée de portage se repliant automatiquement, brasée sur le tube de selle de bicyclette.
- 4-5 - WILHELM KUWERTZ : potence à fixation par serrage cône et deux écrous en bout. La bague fendue centrale est recouverte par une enveloppe striée en nylon. Enjoliveur de moyeu, fixé par les écrous papillons.
6. - WEINMANN : Poignée de portage adaptable sur tous vélos.
7. - REGIS : Petit compteur kilométrique à carter profilé.
- 8-9. - SNAP : Etui placé à l'intérieur du guidon, avec poignée à embout formant cache. Peut contenir un nécessaire de réparation, une trousse de premiers soins, ou encore cet outil démontable, formant pince, clé à rayons, tournevis et démonte-pneus.

Cycle Accessories at the Frankfurt Salon

1-2 - ESGE-ALUVAC: attachement by female hexagon nut and detail of the "constructeur" chainstay bridge with attachment bracket for the fender. Prototype of the ratchet wrench to be offered to constructeurs and wholesalers to facilitate assembly. By returning this wrench, you have the meaning of disassembly.

3 - CRESCENT: automatically folding carrying handle, brazed to the bicycle seat tube.

4-5 - WILHELM KUWERTZ: stem with cone clamping and two end nuts. The central split ring is covered by a grooved nylon shell. Hub cap, fixed by wing nuts.

6. - WEINMANN: Carrying handle adaptable to all bicycles.

7. - REGIS: Small odometer with profiled housing.

8-9. - SNAP: Case placed inside the handlebar, with a grip with a cap forming a cover. May contain a repair kit, a first aid kit, or this demountable tool, forming pliers, spoke wrench, screwdriver and tire changer.

[19561110 Le Cycle Vol 12 No 01 p018](#)

Off topic, just for fun

[19561130 Le Cycle Vol 12 No 02 p008 19570101 Le Cycliste 01 1957 p012](#)

Cadres et Commandes au Salon de Londres

1-2. - DAWES : Petite plateforme arrière supportant le sac de selle ; enjoliveur renforçant le garde-boue en matière plastique et passage de la commande du dérailleur dans le hauban.

Sortie de la gaine du dérailleur «Simplex» à la base du hauban fortement renforcé.

3. - SUN : Renfort de cadre près du pédalier reliant le tube selle aux deux bases.

4. - PHILIPS : Guide-chaîne fixé sous l'écrou de serrage du cintre.

5-6. - HOLDSWORTH : Echantillons de raccord et têtes de fourches, finement ajourés Avec jeu de direction Stronglight.

Frames and Controls at the London Salon

1-2. - DAWES: Small rear platform supporting the saddle bag; decorative plastic cover reinforcing the fender and passage of the derailleur control into the seatstay.

Exit of the "Simplex" derailleur cable at the base of the heavily reinforced seatstay.

3. - SUN: Frame reinforcement near the bottom bracket connecting the seat tube to both chainstays.

4. - PHILIPS: Cable guide attached under the handlebar tightening nut.

5-6. - HOLDSWORTH: Lug samples and fork crowns, finely cut out. With Stronglight headset.

[19561130 Le Cycle Vol 12 No 02 p010 19570301 Le Cycliste 03 1957 p079](#)

Remarqué au Salon de Londres

1-2 - DAWES : Enjoliveurs de poignée de pompe ; butée de gaine en matière plastique, enjoliveur-renfort de garde-boue ; écrous de réglage et gaines de manettes de dérailleur.

Ecrou borgne et cache roulement formant protection contre la pluie et la boue.

3 - SUN : Carter de protection du dérailleur, fixé par un long écrou à la roue.

4 - MILLER : Nouveau phare avec visières pour cycles.

5 - AMAL : Poignée tournante droite groupant la commande des gaz et les leviers de frein avant et de décompresseur.

6-7 - G.B. : Deux nouveaux leviers de frein en alliage léger, avec cocotte en fonderie et axe invisible, et à cocotte emboutie et agrafée.

8 - LUCAS : Feu rouge profilé, bien visible latéralement.

9 - DAWES : Appuie-main et gaine de levier de frein en caoutchouc, tous deux avec empreinte des doigts.

Noticed at the London Salon

1-2 - DAWES: Decorative Pump handle covers; plastic cable stop, fender decorative cover and reinforcement; adjustment nuts and shift lever sleeves.

Cap nut and bearing cover for protection against rain and mud.

3 - SUN : Derailleur protection housing, attached by a long nut to the wheel.

4 - MILLER: New headlight with visors for cycles.

5 - AMAL : Right-hand rotating grip grouping the throttle, front brake and decompressor levers.

6-7 - G.B. : Two new light alloy brake levers, with cast bracket and invisible axis, and with stamped and stapled bracket.

8 - LUCAS: Profiled red light, clearly visible from the side.

9 - DAWES: Rubber hand rest and brake lever sleeves, both with fingers imprint.

[19561130 Le Cycle Vol 12 No 02 p015](#)

Show de Londres

Détail de la boîte de pédalier DAWES vue par dessous, et de la commande par câble permettant de déplacer latéralement tout le roulement de pédalier, manivelles et double plateau compris, et constituant grâce à une fourchette fixe solidaire du tube de selle et entourant le brin supérieur de la chaîne, un original dérailleur avant.

London Show

Detail of the DAWES bottom bracket from underneath, and the cable control that allows the entire bottom bracket bearing, including the cranks and double chainring, to be moved sideways. Thanks to a fixed cage attached to the seat tube and surrounding the upper part of the chain, it forms an original front derailleur.

[19561130 Le Cycle Vol 12 No 02 p019 19570201 Le Cycliste 02 1957 p053](#)

Le Rayon des Selles au Salon de Londres

1 - WRIGHTS : selle pour cyclomoteurs, très confortablement garnie, caoutchouc mousse de 20 m/m et nappe de ressorts. A signaler le bec de forme arrondie.

2-3-4 - LYCETT :selle enfant double feuille de coutchouc ; la monture est constituée par un seul fil d'acier mis en forme et ininterrompu par une soudure. Le dessus double-feuille est fendu au milieu pour permettre le montage.

5 - WRIGHTS : détail du bec de l' «Olympian 56», sans joues, montrant la tension réglable avec un tournevis. Le dessus est en cuir, ou en matière plastique «Duroflex», travaillant sur une nappe de ressorts.

6 - ASHBY : porte-sac de selle en fil d'acier, de fabrication et de montage très ,simples.

7-8-9 - BROOKS et LYCETT : selle pour cyclomoteur à dessus double-feuille ; suspension par articulation avant, travaillant sur un bloc de caoutchouc.

Deux détails montrant la différence existant entre la L. 15 Lycett et la B 15 Brooks, toutes deux du type «Swallow», sans flancs latéraux.

L'extension centrale de la L. 15 est constituée par un petit pont, en fer à U, rivé, alors que celle de la B. 15 est formée par deux languettes de cuir solidaires du dessus et réunies par deux rivets. A titre indicatif, précisons que la qualité du cuir de la B. 15 est supérieur à celle de la «Lycett».

The Saddle Department at the London Salon

1 - WRIGHTS: cyclomoteur saddle, very comfortably padded, 20 m/m foam rubber and spring mat. Note the rounded tip.

2-3-4 - LYCETT: double rubber sheet child saddle; the frame is made of a single shaped steel wire and uninterrupted by a weld. The double sheet top is split in the middle to allow assembly.

5 - WRIGHTS: detail of the tip of the "Olympian 56", without cheeks, showing the adjustable tightening with a screwdriver. The top is made of leather, or "Duroflex" plastic, working on a spring mat.

6 - ASHBY : steel wire saddle bag holder, very simple to manufacture and assemble.

7-8-9 - BROOKS and LYCETT: double sheet top cyclomoteur saddle; front hinge suspension, working on a rubber block.

Two details showing the difference between the L. 15 Lycett and the B. 15 Brooks, both of the "Swallow" type, without side walls.

The central part of L. 15 consists of a small, riveted U-shaped iron bridge, while the central part of B. 15 consists of two leather strips attached to the top and joined by two rivets. As an indication, it should be noted that the quality of the leather in B. 15 is higher than that of the "Lycett".

[19561215 Le Cycle Vol 12 No 03 p016](#)

Nouveautés signées Campagnolo

En haut, voici le gabarit de réglage de selle dont nous décrivons par ailleurs le mode d'utilisation. Notons que le collier de fixation sur le tube horizontal comporte des passages pour ne pas serrer les gaines qui pourraient y être fixées. A droite, détail de la tige de selle allégée et dont la capacité de réglage de la selle d'avant en arrière a été augmentée. Enfin, les deux types de pédales à roulements étanches, le modèle de route avec petit bec facilitant la prise du cale-pied, et le modèle pour la piste, avec cage réduite.

New products from Campagnolo

At the top, here is the saddle adjustment template, the use of which is also described. Note that the fixing collar on the top of the horizontal tube has passages to avoid tightening the cable housings that could be fixed to it. On the right, detail of the lightened seat post with increased ability to adjust the saddle from front to back. Finally, the two types of pedals with sealed bearings, the road model with a small spout to make it easier to grip the toe-clip, and the track model with a reduced cage.

[19561215 Le Cycle Vol 12 No 03 p017](#)

A Milan, spécialités pour cycles

1) ATALA : carters de chaîne entourant le plateau : passage de la commande du dérailleur SIMPLEX dans la base du cadre.

2-3) SIMPLEX : nouveautés « italiennes », dont la manette avec collier découpé à double pointe de renfort et le collier chromé pour fixer les gaines. Dérailleur avant à câble, type à poussoir. Noter le demi-collier matricé à deux vis à têtes six-pans.

4) MAINO : frein cantilever à chaînette et commande invisible passant à l'intérieur du cadre.

5) LEGNANO : frein « anglais » à guidage intérieur et commande dissimulée dans les tubes.

6) COPPI : grands raccords chromés, et tête de fourche cylindrique portant la marque en relief.

In Milan, specialties for bicycles

1) ATALA: chain guards surrounding the chainring: passage of the SIMPLEX derailleur control in the chainstay of the frame.

2-3) SIMPLEX: "Italian" novelties, including the shifter with double-point cut-out collar and the chrome-plated collar for fixing the housings. Cable front derailleur, push type. Note the die-cut half collar with two hex head screws.

4) MAINO: Cantilever chain brake with invisible control passing inside the frame.

5) LEGNANO: "English" brake with internal guide and control concealed in the tubes.

6) COPPI: large chromed lugs and cylindrical fork head with the mark in embossing.

1957

Jan.		<u>March</u>	<u>April</u>	<u>May</u>	<u>June</u>
<u>July</u>	<u>August</u>	<u>Sept.</u>	<u>Oct.</u>	<u>Nov.</u>	<u>Dec.</u>

[19570112 Le Cycle Vol 12 No 05 p008](#) [19570501 Le Cycliste 05 1957 p137](#)

Vélos d'Enfants à Travers l'Europe

1 - Cette «junior» suédoise «Crescent» est une des plus originales bicyclettes que nous ayons vues. On notera son cadre surbaissé, sa selle bi-place type moto, réglable en hauteur, suivant quelques perçages étagés

le long de l'arceau de garde-boue, son faux réservoir contenant la pile de l'éclairage à l'arrêt, les enjoliveurs de moyeux, le pédalier type américain, la fourche à fourreaux prolongés vers le haut, le large guidon renforcé rappelant celui de la moto et la poignée repliable pour le portage.

2 - Plus classique est ce beau «Baby» - construction française «Tendil» - dont le cadre double constitue un très robuste porte-bagages.

3 - On remarquera sur cette «Gresham-Flyer» britannique, le très large carter de chaîne et les pédales monobloc caoutchouc.

4 - Schurmann, par ailleurs, spécialiste du garde-boue Outre-Rhin, présentait à Francfort, cet élégant modèle, dont les garde-boue, à grands bavolets, sont d'une efficacité certaine.

Children's bicycles across Europe

1 - This Swedish "junior" "Crescent" is one of the most original bicycles we have ever seen. Note its low-profile frame, its two-seater motorcycle-type saddle, adjustable in height, following a few stepped holes along the fender arch, its false tank containing the battery for stationary lighting, hub caps, American-type pedalset, the forks with blades extended upward, the wide reinforced handlebar reminding of the motorcycle and the folding handle for carrying it.

2 - More classic is this beautiful "Baby" - French construction "Tendil" - whose double frame constitutes a very robust luggage rack.

3 - On this British "Gresham-Flyer", the very large chain case and the rubber monobloc pedals are noteworthy.

4 - Schurmann, on the other hand, a specialist in fenders in Germany, presented this elegant model in Frankfurt, whose fenders, with large bibs, are certainly effective.

[19570309 Le Cycle Vol 12 No 09 p026](#)

Rochet advertisement

[19570323 Le Cycle Vol 12 No 10 p022](#)

DOCUMENTS NOUVEAUTES

Le porte-gonfleur automatique J. PRUNIER

Julien PRUNIER vient de créer cet ingénieux PORTE-GONFLEUR AUTOMATIQUE destiné à ses amis les coureurs, qui, sans nul doute, l'accueilleront avec satisfaction.

DOCUMENTS OF NOVELTIES

The automatic inflator holder J. PRUNIER

Julien PRUNIER has just created this ingenious AUTOMATIC INFLATOR HOLDER for his friends the racers, who will undoubtedly welcome him with satisfaction.

[19570401 Le Cycliste 04 1957 p106](#)

Une création "Simplex"

Nouveau dérailleur «Simplex», 2 vitesses, pour bicyclette d'enfant. On remarque le galet unique et le guide-chaîne, à deux flasques indépendants, permettant de sortir la chaîne, sans démontage préalable.

A "Simplex" creation

New "Simplex" derailleur, 2 gears, for children's bicycles. Note the single roller and the chain guide, with two independent flanges, allowing the chain to be removed without prior disassembly.

[19570413 Le Cycle Vol 12 No 11 p018](#)

Rochet advertisement

[19570427 Le Cycle Vol 12 No 12 p018](#)

Après le porte-bidon... le bidon T. A. !

Le spécialiste des plateaux de pédalier et porte-bidons pour coureurs et cyclotouristes, T.A. vient de mettre au point un bidon en matière plasti-

que, de taille et forme classiques, donc s'adaptant à tous les porte-bidons actuels, mais présentant le grand avantage de comporter un bouchon solidaire du bidon et réellement étanche. Ce bouchon, également en matière plastique, est relié au corps du bidon par une petite patte flexible, articulée et même détachable du bidon, à volonté, par un boutonnage plastique.

Grâce à sa forme spéciale, le bouchon assure une double étanchéité, centrale par la partie pénétrant le goulot, extérieure par le bord coiffant l'arrondi du goulot. L'avant du bouchon porte une patte rigide et assez longue, qui facilite l'ouverture et la fermeture.

Ajoutons que le bidon est strié à sa partie supérieure, ce qui assure une bonne prise, soit pour l'ôter, soit pour le replacer dans le porte-bidon. Enfin, signalons que la réalisation en a été confiée à la grande marque GILAC.

After the bottle cage... the T.A. bottle !

T.A., the specialist in chainrings and bottle cages for racers and cyclo-tourists, has just developed a plastic bottle, of classic size and shape, which fits all current bottle cages, but with the great advantage of having a cap that is attached to the bottle and is really watertight. This cap, also made of plastic, is connected to the body of the bottle by a small flexible tab, hinged and even detachable from the bottle, at will, by a plastic button.

Thanks to its special shape, the cap ensures a double seal, central by the part penetrating the neck, external by the edge covering the rounded part of the neck. The front of the cap has a rigid and fairly long tab, which makes it easy to open and close.

Let us add that the bottle is grooved on its upper part, which ensures a good grip, either to remove it, or to replace it in the bottle-holder.

Finally, it should be noted that the production was entrusted to the great brand GILAC.

[19570511 Le Cycle Vol 12 No 13 p028](#)

LES MACHINES VICTORIEUSES DE LA "POLY "

Le vélo de grimpeur de Louis BERGAUD

La GEMINIANI (Saint-Raphaël) du vainqueur : BERGAUD, est un bel exemple de machine étudiée pour un coureur de petite taille, et destinée à une épreuve où la côte joue un rôle décisif.

On remarque les dérailleurs, les blocages et la tige de selle CAMPAGNOLO, les freins « RACER » MAFAC, les manivelles en métal léger STRONGLIGHT, le couple T.A., le porte-bidon VIT, le guidon PIVO, etc...

Le tandem victorieux

Le tandem HERSE, victorieux à Chanteloup avec Detée-Mlle Soupizet avait déjà, l'an dernier, gagné Paris-Brest-Paris, Detée et Bulté terminant premiers ex-æquo des tandems hommes avec Jo Routens. Cette machine, équipée des spécialités maison sur laquelle on voit le dérailleur CYCLO, la selle IDEALE à monture dural, l'éclairage JOS, les guidons PHILIPPE, les pneus BARREAU, et dont le cadre est réalisé en tubes REYNOLDS, est décidément aussi adaptée à la grande route qu'aux efforts très spéciaux de la « Poly ».

De la Randonnée à la Course... il n'y aurait qu'un pas !

L'allure du vainqueur de la catégorie « Randonneurs », DUFOUR, était celle d'un homme expérimenté. Et cette opinion, d'ailleurs justifiée, était confirmée à l'examen de sa monture construite par RENE HERSE. Il ne faudrait pas un bien grand travail pour en faire une parfaite machine de compétition. Nous y remarquons le dérailleur arrière SIMPLEX type « Juy-543 », le dérailleur avant, les manivelles, plateaux et potence « maison », les freins « RACER » MAFAC à tasseaux brasés, le cintre PHILIPPE, l'éclairage JOS, le porte-bidon T.A., etc...

THE VICTORIOUS MACHINES OF THE "POLY".

Louis BERGAUD's climber's bicycle

The GEMINIANI (Saint-Raphaël) of the winner : BERGAUD, is a nice example of a machine designed for a small rider, and intended for an event where the climb plays a decisive role.

One can notice the Campagnolo derailleurs, quick releases and seatpost, the MAFAC "RACER" brakes, the STRONGLIGHT light metal cranks, the T.A. couple, the VIT bottle cage, the PIVO handlebars, etc...

The victorious tandem

The tandem HERSE, victorious at Chanteloup with Detée-Mlle Soupizet had already won Paris-Brest-Paris last year, Detée and Bulté finishing first ex-aequo in the men's tandem with Jo Routens. This machine, equipped with the house specialities on which we can see the CYCLO derailleur, the IDEALE saddle with dural frame, the JOS lighting, the PHILIPPE handlebars, the BARREAU tyres, and whose frame is made of REYNOLDS tubes, is definitely as adapted to the big road as to the very special efforts of the "Poly".

From Randonneuring to Racing... it would only be a step away!

The winner of the "Randonneurs" category, DUFOUR, looked like an experienced man. And this opinion, justified moreover, was confirmed on examination of his machine built by RENE HERSE. It wouldn't take a lot of work to make a perfect racing machine. We notice the SIMPLEX rear derailleur type "Juy-543", the "à la maison" front derailleur, cranks, chainrings and stem, the MAFAC "RACER" brakes with brazed on pivots, the PHILIPPE handlebar, the JOS lighting, the T.A. bottle cage, etc...

[19570601 Le Cycliste 06 1957 p180](#)

La "Rhonsonnette" Al. 19 à coque en Alpac ouvre une voie technique nouvelle aux "Deux-Roues"

Prolongement logique des travaux des pionniers du cadre de cycle en métal léger

Les lecteurs de notre Revue ont toujours manifesté un vif intérêt à l'égard des progrès techniques. Il ne nous paraît donc pas déplacé, aujourd'hui, de leur présenter non pas une bicyclette, mais bien un cyclo-moteur, celui-ci présentant un intérêt indiscutable sur le plan industriel. Il s'agit de la «Rhonson-nette» baptisée «AL. 19», entièrement réalisée en métal léger coulé, machine déjà exposée au dernier Salon de Paris, mais dont l'entrée dans le domaine commercial a coïncidé avec la très récente Foire de Lyon, l'hiver ayant été entièrement consacré à des es-

sais de tous ordres, d'abord sur les pistes de Montlhéry ; en suite au Centre Technique de l'Aluminium.

L'«A L. 19» nous intéresse d'ailleurs doublement. En premier lieu, elle constitue le prolongement logique des travaux des pionniers du cadre de bicyclette en métal léger : P. Caminade, N. Barra, G. Py, etc.; en second lieu, elle fera peut-être naître chez les plus imaginatifs d'entre nous l'espoir de voir une solution analogue contribuer éventuellement au rajeunissement des conceptions selon lesquelles est actuellement construite la bicyclette...

Voici donc quelques indications essentielles, les principales de celles-ci étant empruntées à une rapide étude récemment publiée à ce sujet par M. H. Fournier, de l'Aluminium Français qui, faisant allusion à la carcasse de la machine, déclarait notamment .

«Ce modèle de coque présente une grande rigidité pour un poids plus réduit que celui des châssis classiques en gros tubes d'acier. En outre, la réalisation par coulée en coquille, en alliage léger A-S 13 a permis d'obtenir une très belle peau de fonderie qui réduit les temps et les prix des opérations de préparation de surface. Il est possible d'effectuer la peinture après un simple masticage au pistolet. A ces avantages, on peut ajouter une bonne évacuation de la chaleur du moteur et une absence complète de rouille, argument d'autant plus intéressant que cette coque, sur laquelle se fixent tous les organes, est largement ouverte aux projections de boue de la route. Les Fonderies C.L.B. produisent ces carcasses dont le poids unitaire est d'environ 6 kg. Cette fabrication constitue un intéressant progrès par rapport aux précédentes coques moulées de scooters; ces pièces étaient coulées en sable et la présence du réservoir incorporé nécessitait la mise en place d'un important noyau, opération toujours délicate eu égard aux faibles dimensions des parois. En outre; après coulée, il fallait débourrer avec le plus grand soin ce noyau, car il aurait été extrêmement préjudiciable au moteur qu des grains de sable se trouvent mêlés à l'essence. Pour éviter les suintements par les porosités du métal, la surface intérieure était étanchée à l'Aral-dite. Sur la carcasse de la Rhon-sonnette 1957, qui est moulée ventre du réservoir ouvert, le noyau est supprimé; la coulée étant effectuée entre les parois de la coquille, on obtient un métal à grains serrés. La partie inférieure du réservoir est fermée par une plaque creuse coulée en coquille et sou-

dée à l'arc sous atmosphère d'argon sur la carcasse, le cordon de soudage constituant, par ailleurs, une sorte de moulure décorative. Cette solution a donné d'excellents résultats tant au point de vue de la solidité qu'à celui de la facilité d'emploi pratique : elle correspond à ce mouvement général vers l'allègement, rendu d'autant plus nécessaire que le cyclo-moteur, la «bicyclette-à-moteur-auxiliaire» de l'immédiat après guerre, est devenu une machine«très perfectionnée qui tend de plus en plus vers la ligne «moto».

Tout ce qui précède indique bien à quel point l'«AL. 19» RHONSON bénéficie des perfectionnements les plus récents et des méthodes de construction les plus modernes.

Notons encore, car ce détail n'est pas dépourvu d'intérêt, que le guidon (à phare incorporé) qui équipe la nouvelle machine est, lui aussi, de fabrication C.L.B., en métal léger moulé.

- not translated -

[19570713 Le Cycle Vol 12 No 17 p006 19580301 Le Cycliste 03 1958 p076](#)

Sur les machines du "Tour"

SIMPLEX a légèrement modifié son dérailleur avant, dont nous voyons la nouvelle version sur la KOENIG de Friedrich (1) ; tige courte, embout en matière plastique et nouvelle plaquette enjoliveur.

Sur l'ATALA de Tosato (2 à 4), voici le SIMPLEX avant à câble, fabriqué en Italie, et présenté au dernier Salon de Milan. On voit la double manette, de conception très italienne, et le mécanisme dont un mécanicien de l'équipe nous a dit le plus grand bien.

Enfin, voici la tête de fourche cylindrique (rappelant un peu celle d'AUTOMOTO) et les grands raccords de la COPPI de De Bruyne (3).

On the machines of the "Tour ".

SIMPLEX has slightly modified its front derailleur, of which we see the new version on Friedrich's KOENIG (1); short rod, plastic tip and decorative plate.

On the ATALA of Tosato (2 to 4), here is the cabled front SIMPLEX, manufactured in Italy, and presented at the last Milan Salon. We see the double lever, very Italian in design, and the mechanism that one of the team's mechanics told us was the best.

Finally, here is the cylindrical fork crown (reminiscent of that of AUTOMOTO) and the large lugs of the COPPI of De Bruyne (3).

[19570713 Le Cycle Vol 12 No 17 p012 19571001 Le Cycliste 10 1957 p270](#)

Sur les machines "du Tour"

1 - PEUGEOT-ELVE de Janssens : porte-gonfleur PRUNIER placé derrière le tube de selle et porte-pompe CAMPAGNOLO au-dessus du tube horizontal.

2 - MACARIO de Suarez : entretoise arrière à perçage cruciforme.

3 - MOREY : tête de fourche espagnole avec pointes de renfort ajourées.

4 - MAGISTRONI : adaptateur et couronnes en métal léger qui semblent être la reproduction fidèle des spécialités T.A.

5 - CAMPAGNOLO : nouveau capuchon de pédale à base crantée, pour prise d'une pince à gaz.

6 - DONISELLI : patte arrière diminuée, sans oeillets pour la fixation du garde-boue.

On "Tour" machines

1 - PEUGEOT-ELVE by Janssens: PRUNIER inflator holder placed behind the seat tube and CAMPAGNOLO pump holder above the top tube.

2 - MACARIO of Suarez: rear cross-drilled seatstay bridge.

3 - MOREY: Spanish fork head with cut-out reinforcement points.

4 - MAGISTRONI : light metal adaptor and rings which seem to be the faithful reproduction of the T.A. specialities.

5 - CAMPAGNOLO : new pedal cap with notched base, for taking a clamp.

6 - DONISELLI: diminished rear dropout, without eyelets for fixing the fender.

[19570727 Le Cycle Vol 12 No 18 p011](#)

MATERIEL DU TOUR

PEUGEOT : 2e DU CLASSEMENT GÉNÉRAL

Second au classement général, le Belge Marcel JANSSENS montait une PEUGEOT très classique, équipée de dérailleurs SIMPLEX, manivelles STRONGLIGHT acier à clavettes, couple et adaptateur T.A. chaîne YELLOREX, rayons ROBERGEL, pneus DUNLOP, porte-bidons VIT, etc.

LA MACHINE DU ROI DE LA MONTAGNE

Le roi des grimpeurs, l'Italien NENCINI, utilisait cette LEO (construction TEODORO CARNIEELI) typiquement italienne. On y remarque les dérailleurs commandés au guidon, moyeux, blocages et tige de selle CAMPAGNOLO, les manivelles MAGISTRONI, les freins UNIVERSAL. Les pneus étaient des HUTCHINSON.

TOUR MATERIALS

PEUGEOT : 2nd IN THE GENERAL CLASSIFICATION

Second overall, Belgian Marcel JANSSENS was riding a very classic PEUGEOT, equipped with SIMPLEX derailleurs, STRONGLIGHT steel cotter cranks, T.A. couple and adaptor, YELLOREX chain, ROBERGEL spokes, DUNLOP tyres, VIT bottle cages, etc.

THE MACHINE OF THE KING OF THE MOUNTAINS

The king of climbers, the Italian NENCINI, used this typically Italian LEO (TEODORO CARNIEELI construction). It features derailleurs controlled from the handlebar, CAMPAGNOLO hubs, quick releases and seatpost, MAGISTRONI cranks, UNIVERSAL brakes. The tyres were HUTCHINSON.

[19570727 Le Cycle Vol 12 No 18 p012 19571001 Le Cycliste 10 1957 p262](#)

La Machine de J. Anquetil vainqueur du "Tour de France" vue en détails
«Machine parfaitement conçue, et dont les cotes conviennent aussi bien en montagne que contre la montre», a jugé Paul Delay.

Voici les cotes du cadre d'Anquetil. On notera qu'elles sont prises d'axe en axe (1). Remarquez la finesse des raccords et de la tête de fourche (2). Le dérailleur est le SIMPLEX type «JUY-543», monté avec patte spéciale et blocage également SIMPLEX (3). Dérailleur avant SIMPLEX, manivelles STRONGLIGHT en métal léger, adaptateur et plateaux T.A. en duralumin (4). Enfin, les freins sont les MAFAC «RACER» en duralumin forgé (5).

On voit par cette rapide description que Anquetil est un sincère partisan du léger.

The Machine of J. Anquetil winner of the "Tour de Fance" seen in detail.

"Machine perfectly designed, and whose dimensions are suitable for both mountain and time trials," said Paul Delay.

Here are the dimensions of Anquetil's frame. It should be noted that they are taken from axis to axis (1). Notice the fineness of the lugs and the fork crown (2).

The derailleur is the SIMPLEX type "JUY-543", attached with special bracket and also SIMPLEX quick release (3). SIMPLEX front derailleur, STRONGLIGHT light metal cranks, duralumin adaptor and T.A. chain-rings (4). Finally, the brakes are the forged duralumin "RACER" MAFACs (5).

This brief description shows that Anquetil is a sincere supporter of the lighter.

[19570727 Le Cycle Vol 12 No 18 p014](#)

LA MACHINE VICTORIEUSE DU TOUR 57

La HELYETT DE Jacques ANQUETIL n'est pas une bicyclette pour Monsieur Tout-le-Monde, mais une machine parfaitement bien étudiée et adaptée aux moyens physiques du coureur.

Très légère (on remarque la finesse des raccords), assez redressée, courte d'avant, elle convient à un homme souple, tournant rond, et évitant les efforts brutaux.

On notera la fourche peu cintrée, peut-être un peu raide sur les pavés, mais donnant un meilleur rendement et, surtout, assurant une bonne tenue aux hautes allures, du fait de l'augmentation de la chasse.

Remarquons les dérailleurs et blocages SIMPLEX, les manivelles STRONGLIGHT en métal léger, le couple avec adaptateur T.A., les freins MAFAC « RACER », la tige de selle-bloc CAMPAGNOLO, le porte-bidon VIT. Mentionnons encore la roue-libre J. MOYNE, les jantes MAVIC METAL LEGER, les pédales LYOTARD, la chaîne BRAMPTON, les rayons ROBERGEL, les séries et raccords NERVEX, et naturellement les pneus HUTCHINSON.

THE WINNING MACHINE OF THE 57 TOUR

The HELYETT DE Jacques ANQUETIL is not a bicycle for the average man, but a perfectly well designed machine adapted to the physical means of the rider.

Very light (one notices the fineness of the lugs), quite straight, short from the front, it suits a smooth man, turning round, and avoiding brutal efforts.

Note the slightly curved fork, perhaps a little steep on the cobblestones, but giving a better performance and, above all, ensuring a good hold at high paces, due to the increase in trail.

Note the SIMPLEX derailleurs and quick releases, the STRONGLIGHT light metal cranks, the T.A. couple with adapter, the MAFAC "RACER" brakes, the CAMPAGNOLO seatpost, the VIT bottle cage. Let's also mention the J. MOYNE freewheel, MAVIC METAL LEGER rims, LYOTARD pedals, BRAMPTON chain, ROBERGEL spokes, NERVEX series and lugs, and of course HUTCHINSON tyres.

[19570727 Le Cycle Vol 12 No 18 p017](#)

LA " ESSOR " DU MAILLOT VERT

La ESSOR — construction HELYETT — du « maillot vert », le Français FORESTIER, est évidemment d'une technique très voisine de celle de la machine première du classement général. Cadre léger aux fins raccords NERVEX, pédalier STRONGLIGHT à manivelles en métal léger, couple et

adapteur T.A., freins « RACER » MAFAC et dérailleurs et blocages SIMPLEX.

Signalons également les jantes MAVIC et le guidon AVA, les pédales LYOTARD, la roue-libre J. MOYNE, la chaîne BRAMPTON, les rayons ROBERGEL et les boyaux HUTCHINSON.

LA "COPPI " DE L'AUTRICHIEN CHRISTIAN

Il est toujours difficile de construire un beau cadre pour un coureur de petit gabarit. Aussi devons-nous noter la réussite que représente la COPPI de l'Autrichien CHRISTIAN, troisième du classement général.

Remarquons les très longs raccords, la tête de fourche cylindrique, les dérailleurs, moyeux, blocages et tige de selle CAMPAGNOLO, les freins UNIVERSAL, les porte-bidons VIT.

THE "ESSOR" OF THE GREEN JERSEY

The ESSOR - built by HELYETT - of the "green jersey", the Frenchman FORESTIER, is obviously very similar in technique to the first machine in the overall classification. Light frame with fine NERVEX lugs, STRONGLIGHT crankset with light metal cranks, couple and T.A. adapter, MAFAC "RACER" brakes and SIMPLEX derailleurs and quick releases.

Also worth mentioning are MAVIC rims and AVA handlebars, LYOTARD pedals, J. MOYNE freewheel, BRAMPTON chain, ROBERGEL spokes and HUTCHINSON tubulars.

THE "COPPI" OF THE AUSTRIAN CHRISTIAN

It is always difficult to build a nice frame for a small racer. So we have to note the success of the COPPI of Austrian racer CHRISTIAN, third overall.

Note the very long lugs, the cylindrical fork head, the derailleurs, hubs, quick releases and seatpost by CAMPAGNOLO, the UNIVERSAL brakes, the VIT bottle cages.

Le beau travail du nos artisans du vélo

1-2) HERGE : montages spéciaux pour sa remorque monoroue, réalisés en vue de l'accouplage de celle-ci aux machines les plus courantes : par exemple sur le MOBYSCOOTER et sur la MOBYLETTE.

3) RENE HERSE : porte-sac de guidon, avec support déporté vers l'avant et fixé aux deux vis de la potence, et patte à river sur la sacoche (munie d'une fourchette permettant démontage et montage instantanés)

4) GOELAND : support de sac avant, et petit phare latéral JOS, alimenté par pile.

5) ALEX SINGER : raccord central du tandem, d'un dessin très net, grâce au serrage de la tige de selle par biseau intérieur.

The beautiful work of our bicycle artisans

1-2) HERGE: special attachments for his single-wheel trailer, designed to couple it to the most common machines: for example on the MOBYSCOOTER and on the MOBYLETTE.

3) RENE HERSE: handlebar bag holder, with support offset forward and fixed to the two stem bolts, and riveted tab on the bag (equipped with a fork allowing instant disassembly and assembly)

4) GOELAND: front bag holder, and small battery-powered lateral JOS headlight.

5) ALEX SINGER : central lug of the tandem, of a very clear design, thanks to the tightening of the seat post by internal expander.

[19570907 Le Cycle Vol 12 No 20 p010 19580101 Le Cycliste 01 1958 p012](#)

Nouveautés et Réalisations étrangères dans le Cycle

Tout semble avoir été dit dans le domaine de la bicyclette et lancer une nouveauté paraît à peu près impossible.

Voici pourtant quelques croquis de solutions et réalisations venant de l'étranger et sortant du déjà vu :

Ce cadre allemand, en alliage léger (1) présente une nouvelle forme unissant la rigidité à la simplicité des lignes. Son étude date pourtant d'une dizaine d'années.

Un vélo pliant ou démontable peut, en certains cas, rendre bien des services. Voici comment une autre firme allemande réalise la jonction, immédiatement démontable par une seule broche fileté, de l'arrière et de l'avant de la machine (2).

L'Angleterre est un pays conservateur, où les nouveautés sont assez rares, surtout en matière mécanique.

Voici pourtant une clavette signée «Cyclo» (3 et 4) en acier à haute résistance avec tête fileté et écrou formant extracteur, évitant la détérioration du filet de serrage avec un marteau ; et le «Kam 2» qui est une petite allonge cintrée, se fixant aisément à la pédale, à l'opposé du cale-pied et facilitant l'entrée du pied dans celui-ci. C'est en somme, la réalisation commerciale de la vis adoptée par les coureurs de cross cyclo-pédestre.

Foreign news and achievements in Le Cycle

Everything seems to have been said in the field of bicycles and launching a new product seems almost impossible.

However, here are some drawings of solutions and realizations coming from abroad and coming out of the déjà vu:

This German light alloy frame (1) has a new shape that combines rigidity with simplicity of lines. However, its study dates back about ten years.

A folding or dismountable bicycle can, in some cases, be very useful.

This is how another German company makes the connection, which can be immediately dismantled by a single threaded spindle, between the rear and front of the machine (2).

England is a conservative country, where innovations are quite rare, especially in mechanical matters.

However, here is a "Cyclo" signed cotter pin (3 and 4) made of high-strength steel with threaded head and puller nut, preventing damage to the clamping thread with a hammer; and the "Kam 2" which is a small curved extension, easily attached to the pedal, opposite the toe clip and facilitating the foot's entry into the latter. In short, it is the commercial realization of the screw adopted by cross country racers.

PROPOS D'AVANT-SALON

Agencement et décoration des stands

Votre stand sera en même temps une affiche, un bureau et une vitrine d'exposition...

ABOUT THE PRE-SHOW

Stand layout and decoration

Your stand will be at the same time a display, an office and a showcase ...

[19570921 Le Cycle Vol 12 No 21 p007](#)

Une performance probante

RENÉ HERSE reprend le record des 24 heures sans entraîneur

Raffaitin, puis Bauman, et enfin Gilbert, ont battu successivement le record du monde des 24 heures sans entraîneur, en utilisant une même machine étudiée et construite par René HERSE.

Le randonneur Leulhier, second de Paris-Brest-Paris 1956, avait dépassé Bauman, vainqueur de cette épreuve, de son record des 24 heures.

Vendredi 6 septembre, à 21 heures 30, un autre cycloportif bien connu, puisque ayant notamment remporté la « Poly » de Chanteloup en 1955, Yvon Gilbert, se mit en piste sur le vélodrome de St-Denis. Cycliste d'une valeur athlétique exceptionnelle et bénéficiant de conditions atmosphériques favorables, Gilbert pédala 24 heures sans quitter la selle, se ravitaillant en marche, et tournant régulièrement à plus de 32 de moyenne, après avoir immédiatement été en avance sur les « chronos » précédemment établis.

Voici ses temps :

100 km : 2 h 51' 12".

200 km : 5 h 42' 07" 1/5.

300 km : 8 h 39' 31".

400 km : 11 h 47' 35" 2/5.

500 km : 15 h 06' 25".

600 km : 18 h 30' 34" 1/5.

700 km : 21 h 49' 02" 2/5.

768 km 330 dans les 24 heures, moyenne 32,013 (ancien record, 748 km 339).

Nous avons dit que la machine ayant trois fois permis de battre ce record était signée René HERSE. En voici les principales caractéristiques : cadre en tubes REYNOLDS (tube diagonal de 30) dont nous donnons les cotes par ailleurs, jantes MEPHISTO, moyeux MAXI-CAR 36 tours, flasques ajourés, rayons ROBERGEL, guidon PHILIPPE, chaîne BRAMPTON de 12,7-2,38, pédalier en métal léger René HERSE, manivelles de 170, développement 50 x 16, boyaux BARREAU (avant 220 grammes, arrière 240), roulements de direction STRONGLIGHT en V, roulements de pédalier annulaires S.K.F., pédales LYOTARD, cale-pieds CHRISTOPHE, courroies PATURAUD.

Encore un succès sportif et technique pour René HERSE.

Voici les cotes du cadre de piste de la machine pilotée par Yvon GILBERT.

On remarque combien ce cadre est court et redressé.

Cette machine de piste René HERSE vient de battre son troisième record du monde des 24 heures..., et cela aussi est un record ! Notez, collé sur le tube horizontal, un petit barème des vitesses sur la piste de Saint-Denis.

A convincing performance

RENÉ HERSE resumes the record of 24 hours without a coach Raffaitin, then Bauman, and finally Gilbert, successively broke the world record for 24 hours without a trainer, using the same machine designed and built by René HERSE.

The randonneur Leulhier, second in Paris-Brest-Paris 1956, had disposed Bauman, winner of this event, of his 24-hour record.

On Friday, September 6, at 9:30 pm, another well-known cyclo sportive, Yvon Gilbert, having won the "Poly" of Chanteloup in 1955, took to the track on the St-Denis velodrome. A cyclist of exceptional athletic value and benefiting from favourable weather conditions, Gilbert pedaled for 24 hours without leaving the saddle, refuelling on the move, and turning regularly at an average of over 32, after immediately being ahead of the previously established "times".

Here are his times:

100 km: 2 h 51' 12".

200 km: 5 h 42' 07" 1/5.

300 km: 8 h 39' 31".

400 km: 11 h 47' 35" 2/5.

500 km: 15 h 06' 25".

600 km: 18 h 30' 34" 1/5.

700 km: 21 h 49' 02" 2/5.

768 km 330 within 24 hours, average 32.013 (old record, 748 km 339).

We have said that the machine that broke this record three times was signed René HERSE. Here are its main characteristics: REYNOLDS tube frame (30mm downtube) which we also give the dimensions, MEPHISTO rims, MAXI-CAR 36 hole hubs, cutout flanges, ROBERGEL spokes, PHILIPPE handlebars, BRAMPTON chain 12.7-2.38, René HERSE light metal crankset, 170 cranks, development 50 x 16, BARREAU tubulars (front 220 grams, rear 240 grams), STRONGLIGHT head set with V-bearings, bottom bracket with S.K.F annular bearings, LYOTARD pedals, CHRISTOPHE toe clips, PATURAUD straps.

Another sporting and technical success for René HERSE.

Here are the dimensions of the track frame of the machine driven by Yvon GILBERT.

You can see how short and straight this frame is.

This track machine René HERSE has just won his third 24 hours world record..., and that too is a record! Note, stuck on the top tube, a small speed scale on the track of Saint-Denis.

[19570921 Le Cycle Vol 12 No 21 p011](#)

[Deux vélos victorieux de la "POLY " LYONNAISE](#)

[La LIBERIA du vainqueur, Agut](#), présente les caractéristiques d'une machine très bien étudiée et harmonieuse pour un coureur de grand gabarit. On remarque les dérailleurs SIMPLEX, les manivelles STRONG-

LIGHT en métal léger, le couple T.A., les freins MAFAC, les jantes MAVIC, le guidon A.V.A., etc...

Pour la troisième fois, JO ROUTENS gagne la catégorie cycloportive ; après Clot et Tailla, Gaillard a mené à la victoire cette machine comportant toutes les particularités dues au constructeur grenoblois. On remarque, sur le cadre en tubes REYNOLDS soudo-brasés, les haubans fixés en trois points, l'arrière très court, les goussets de renfort à la direction et au pédalier, le dérailleur arrière CYCLO, le dérailleur avant « maison », les freins MAFAC, l'éclairage JOS, la selle IDEALE, les manivelles STRONGLIGHT en duralumin, le couple T.A., les moyeux MAXI-CAR, la pompe AD-HOC, etc....

Two victorious bicycles of the "POLY " LYONNAISE

The LIBERIA of the winner, Agut, presents the characteristics of a very well designed and harmonious machine for a tall rider. The SIMPLEX derailleurs, the STRONGLIGHT light metal cranks, the T.A. couple, the MAFAC brakes, the MAVIC rims, the A.V.A. handlebars, etc... are all notable.

For the third time, JO ROUTENS wins the cycloportive category; after Clot and Tailla, Gaillard led to victory this machine with all the particularities due to the Grenoble manufacturer. On the brazed welded REYNOLDS tube frame, we notice the three-point seat stays, the very short rear, the reinforcement gussets on the steering and crankset, the CYCLO rear derailleur, the "À la maison" front derailleur, the MAFAC brakes, the JOS lighting, the IDEALE saddle, the STRONGLIGHT duralumin cranks, the T.A. couple, the MAXI-CAR hubs, the pump... AD-HOC, etc...

[19571004 Le Cycle Vol 12 No 22 p009](#)

René HERSE soigne les détails

C'est toujours avec le même soin que René HERSE construit et monte ses belles machines sur mesures. Spécialiste des modèles de cyclotourisme, de sport et de compétition, voici deux détails du cadre course-profes-

sionnel, boîte à billes avec support de roulette pour les cables des dérailleurs arrière et avant, et patte SIMPLEX diminuée et « remplie ». Notons que tous les raccords sont à larges congés rechargés et présentent un emboîtement très long pour les tubes du cadre.

René HERSE takes care of the details

It is always with the same care that René HERSE builds and assembles his beautiful custom-made machines. As a specialist in cycle touring, sport and competition models, here are two details of the professional racing frame, bottom bracket with roller support for the cables of the rear and front derailleurs, and diminished and "filled" SIMPLEX bracket. Note that all lugs are with wide, recharged fillets and have a very long socket for the frame tubes.

[19571004 Le Cycle Vol 12 No 22 p012 19571101 Le Cycliste 11 1957 p312](#)

Les Maîtres-Artisans de la Bicyclette ne désarment pas!

1. VAR : Appareil à centrer les roues avec tous les réglages et repères pour dévoiler et centrer toutes les dimensions de jantes.
2. RENE HERSE : Longs raccords avec direction surélevée et porte-sac avant fixé d'une part à la tête de fourche, et, d'autre part, aux axes d'articulation au frein «Racer» MAFAC monté avec tasseaux brasés.
3. SABLIERE : Passage des câbles du frein MAFAC dans deux petits tubes brasés sur le tube de selle.
- 4-5. ALEX SINGER : Support de phare en métal léger, fil invisible et papillon borgne.

The Bicycle Master Artisans do not disarm!

1. VAR: Wheel centering device with all settings and markings to reveal and centre all rim dimensions.
2. RENE HERSE: Long lugs with raised steering and front bag holder attached to the fork crown on the one hand, and to the MAFAC "Racer" brake pivots on the other hand, mounted with brazed on brackets.
3. SABLIERE: Passage of the MAFAC brake cables through two small tubes brazed to the seat tube.

4-5. ALEX SINGER: Light metal headlight bracket, invisible thread and blind butterfly.

[19571004 Le Cycle Vol 12 No 22 p015](#)

DOCUMENTS * NOUVEAUTES

UNE BICYCLETTE ALLEMANDE HERCULES EN METAL LÉGER

Dans un récent numéro, nous présentions un prototype déjà ancien de cadre allemand en métal léger coulé. La grande firme germanique HERCULES vient de présenter une bicyclette dont le cadre, en alliage d'aluminium, est d'un dessin analogue. On remarquera les goussets de renfort, les porte-pompe incorporés, les pattes arrières boulonnées et la forme originale du porte-bagages et de la tringle de garde-boue arrière. La bicyclette en grande série avec cadre en métal léger serait-elle sur le point de naître après bien des tentatives intéressantes mais finalement infructueuses dans le domaine industriel ?

DOCUMENTS * NEWS

A GERMAN HERCULES BICYCLE MADE OF LIGHT METAL

In a recent issue, we presented an already old prototype of a German cast light metal frame. The large German firm HERCULES has just presented a bicycle with a similar design aluminium alloy frame. Note the reinforcement gussets, the incorporated pump holders, the bolted rear dropouts and the original shape of the luggage rack and the rear fender stay.

Is the mass-produced bicycle with light metal frame about to be born after many interesting but ultimately unsuccessful attempts in the industrial field?

[19571004 Le Cycle Vol 12 No 22 p017](#)

Les maîtres-artisans de la bicyclette ne désarment pas !

Ci-contre : Sans cesse, JO ROUTENS cherche à améliorer ses machines. Voici comment il a doté son dérailleur CYCLO d'un système de tension

commandé par une troisième manette à gauche, le câble agissant sur la partie supérieure du bras tendeur.

Ci-dessous : Ce tandem HERSE, piloté par Detée, lequel avait comme équipier Bulté, et équipière Mlle Soupizet, après avoir été classé 1^{er} ex-aequo de Paris-Brest-Paris, catégorie « hommes », et avoir remporté en « tandems mixtes » la « Poly » de Chanteloup a encore triomphé à la « Poly » Lyonnaise.

Triple succès pour les Tubes REYNOLDS et les spécialités R. HERSÉ.

Bicycle master artisans don't disarm!

Opposite: JO ROUTENS is constantly seeking to improve its machines. Here is how he has equipped his CYCLO derailleur with a tensioning system controlled by a third lever on the left, with the cable acting on the upper part of the tensioning arm.

See below: This HERSE tandem, piloted by Detée, who had Bulté and Miss Soupizet as team-mates, after having been classified 1^{er} ex-aequo of Paris-Brest-Paris, in the "men's" category, and having won in "mixed tandems" the "Poly" of Chanteloup, triumphed again at the "Poly" of Lyon. Triple success for REYNOLDS Tubes and R. HERSÉ specialities.

[19571004 Le Cycle Vol 12 No 22 p057](#)

RECORD DE L'HEURE

Le vélo de RIVIÈRE et ses cotes

HOURLY RECORD

The bicycle of RIVIERE and its dimensions

[19571004 Le Cycle Vol 12 No 22 p059](#)

RECORD DE L'HEURE

La machine d'ANQUETIL

...et celle de BALDINI

HOURLY RECORD

The ANQUETIL machine

...and that of BALDINI

[19571014 Le Cycle Vol 12 No 23 p008](#)

NOUVEAUTES DOCUMENTS

Quelques détails techniques remarqués au Salon

Alex SINGER a créé ce dérailleur de pédalier extrêmement net et léger. Un système breveté permet tous les réglages, en latéral et en inclinaison, par la seule vis centrale.

NEWS DOCUMENTS

Some technical details noticed at the Salon

Alex SINGER created this extremely clean and light front derailleur. A patented system allows all adjustments, both lateral and inclination, by the only central screw.

[19571014 Le Cycle Vol 12 No 23 p009](#)

René HERSE a équipé sa randonneuse « PARIS-BREST » avec un dérailleur HURET, type Louison BOBET, à tension de chaîne commandée, adapté sur une patte de cadre à fente verticale. Remarquons la profondeur d'encastrement de cette patte épaisse de 5 millimètres sur les bases et montants REYNOLDS, le moyeu à grands flasques et le blocage CAMPAGNOLO, l'attache par papillons de la double tringle du garde-boue BLUEMELS.

René HERSE has equipped his " PARIS-BREST " randonneuse with a HURET derailleur, type Louison BOBET, with controllable chain tension, fitted on a vertical slotted frame dropout. Note the depth of this 5 mm thick dropout on the REYNOLDS chainstays and seatstays, the hub with

large flanges and the CAMPAGNOLO quick release, the wingnut attachment of the double fender stay of the BLUEMELS fender.

[19571026 Le Cycle Vol 12 No 24 p012 19580201 Le Cycliste 02 1958 p043](#)

Au Salon de Paris

1-2. Dunois démontre qu'on doit faire «robuste» pour les enfants comme le prouve ce porte-bagages et ce carter destinés au «Walt Disney», de Paloma.

3. Bluemels présente un nouveau garde-boue rigoureusement incassable, un peu plus large, avec jonc central et enjoliveur avant.

4. New-look pour home-trainer : JIC lance son modèle surbaissé.

5. Fixé à l'arrière sur la fourchette du dérailleur de pédalier à câble, le garde-chaîne Simplex est continuellement en ligne avec la chaîne.

6. Bord strié en losanges sur les jantes Méphisto.

7. Sturmey-Archer, avec son moyeu 3 vitesses et frein tambour, montés sur le modèle «ville» de René Herse.

At the Paris Salon

1-2. Dunois shows that we must make "robust" for children, as shown by this luggage rack and housing for the "Walt Disney", of Paloma.

3. Bluemels presents a new rigorously unbreakable fender, a little wider, with central ring and front decor.

4. New look for home training: JIC launches its lowered model.

5. Attached at the rear to the cage of the cable front derailleur, the Simplex chain guard is continuously in line with the chain.

6. Diamond striated edge on the Mephisto rims.

7. Sturmey-Archer, with its 3-speed hub and drum brake, mounted on René Herse's "ville" model.

[19571026 Le Cycle Vol 12 No 24 p026](#)

Les poignées tournantes Le Simplex

L'avènement du cyclomoteur a provoqué l'éclosion ais poignées tournantes « LE SIMPLEX » et les modèles présentés au dernier Salon se sont révélés extrêmement séduisants. La longueur de la partie utile a été portée de 20 à 110 mm, et un certain nombre d'éléments de montage ont été revus, tant dans leur forme que dans leurs dimensions, en vue de l'obtention d'un fonctionnement encore plus sûr. De plus, on a réuni les conditions propices à la possibilité d'adapter une poignée de frein avec poignée gauche symétrique, celle-ci étant en outre susceptible d'accueillir un petit levier décompresseur.

Là encore, par conséquent, témoignages probants de la recherche constante des solutions les plus pratiques et d'une lutte permanente en faveur du progrès.

Le Simplex twist levers

With the advent of the cyclomoteur, "LE SIMPLEX" was born, and the models presented at the last Salon proved to be extremely attractive. The length of the useful part was increased from 20 to 110 mm and a number of mounting elements were redesigned in terms of both shape and size to make them even safer to operate. In addition, the conditions were created for the possibility of fitting a brake handle with a symmetrical left-hand grip, which can also accommodate a small decompressor lever.

Once again, therefore, convincing evidence of the constant search for the most practical solutions and a permanent fight for progress.

[19571026 Le Cycle Vol 12 No 24 p027](#)

Éclairages au Salon

1-2) CIBIE : nouvelle dynamo pour cycles, 2 W 7, à col allongé dégageant le pneu. Grand combiné à porte-ampoule élastique, catadioptré amovible, et support métal chromé.

3) NEW-WATSON : grand combiné.

4) VITALUX : phare pour cycles, forme « soucoupe ».

5) SOUBITEZ : catadioptré de garde-boue, « CATASOL » à monture en matière plastique.

6-7) NEW-WATSON : catadioptré à monture en métal inoxydable et matière plastique. Catadioptré de garde-boue, vu de dos, carter en matière plastique.

8) LUXOR : nouvelle dynamo 3 W, pour cycles.

9) SOUBITEZ : catadioptré horizontal, type « CATASOL 2 », monture en matière plastique avec butée cruciforme, permettant des montages très variés, avec pattes de formes diverses.

Lighting at the Salon

1-2) CIBIE: new dynamo for cycles, 2 W 7, with elongated collar clearing the tyre. Large combination with elastic bulb holder, removable reflector and chrome-plated metal bracket.

3) NEW-WATSON: large combination.

4) VITALUX: saucer-shaped cycle headlight.

5) SOUBITEZ: fender reflector, "CATASOL" with plastic frame.

6-7) NEW-WATSON: reflector with stainless metal and plastic frame.

Fender reflector, seen from the back, plastic housing.

8) LUXOR: new dynamo 3 W, for cycles.

9) SOUBITEZ: horizontal reflector, "CATASOL 2" type, plastic frame with cross-shaped stop, allowing a wide variety of mounts, with different shaped brackets.

[19571026 Le Cycle Vol 12 No 24 p028](#)

MAFAC advertisement

[19571116 Le Cycle Vol 13 No 01 p008 19580301 Le Cycliste 03 1958 p080](#)

Pédales, Roulements ...

1. - Prior. - Pédale avec cage «bloc-caoutchouc», dérivée du petit modèle enfant.

2. - Moyne. - Nouveau démonte roue-libre (présenté sur ses deux faces) permettant le démontage des 3, 4 et 5 dentures. On voit le guide central en place, et complètement dévissé : son filetage, au pas de 100, suit le

démontage de la roue-libre sans nécessiter un dévissage correspondant du papillon ou de l'écrou de blocage.

3, 4, 5. - Campagnolo. - Nouvelle série ,de moyeux à corps monobloc, en métal léger, roule ments à grosses billes, dont le prototype fut utilisé par Rivière lors ,de son record de l'heure. 3 : modèle de route, à petites joues ; 4 : modèle avant à grands flasques ajourés avec blocage rapide, pour la route ; 5 : moyeu arrière, à grands flasques, montés avec axe creux, pour la piste.

6. - Campagnolo. - Roulement de pédalier avec bagues d'étanchéité encastrées dans les cuvettes ; et axe à grands flasques retenant la graisse dans les roulements.

7. - Campagnolo. - Pédale de piste à cage étroite et dents de scie très prononcées.

Pedals, Bearings...

1. - Prior. - Pedal with "rubber block" cage, derived from the small children's model.

2. - Moyne. - New freewheel disassembler (shown on both sides) allowing the disassembly of the 3, 4 and 5 gearwheels. You can see the central guide in place, and completely unscrewed: its thread, at a pitch of 100, follows the disassembly of the freewheel without requiring a corresponding unscrewing of the butterfly or the locking nut.

3, 4, 5. - Campagnolo. - New series of monobloc hubs, made of light metal, with large balls, the prototype of which was used by Rivière during his record of the hour. 3: road model, small flanged; 4: front model with large drilled flanges with quick release, for the road; 5: rear hub, with large flanges, mounted with hollow axle, for the track.

6. - Campagnolo. - Bottom bracket bearing with sealing rings embedded in the cups; and axle with large flanges holding the grease in the bearings.

7. - Campagnolo. - Narrow cage track pedal with very pronounced saw teeth.

Selle Ideale 160

Jo Routens, l'artisan grenoblois bien connu, ne cesse d'améliorer ses machines. Voici son dérailleur «Cyclo» nanti d'un système de tension commandé par une troisième manette, à gauche ; le câble agissant sur la partie supérieure du bras tendeur.

Ideale Saddle 160

Jo Routens, the well-known Grenoble craftsman, is constantly improving his machines. Here is his "Cyclo" derailleur with a tensioning system controlled by a third lever, on the left; the cable acting on the upper part of the tensioning arm.

[19571201 Le Cycliste 12 1957 p338](#)

Alex Singer a créé un dérailleur de pédalier extrêmement net et léger. Un système breveté permet tous les réglages, en latéral et en inclinaison par la seule vis centrale.

Alex Singer has created an extremely clean and light front derailleur. A patented system allows all adjustments, both lateral and inclined by the only central screw.

[19571201 Le Cycliste 12 1957 p339 several Le Cycle](#)

Spécialiste des bicyclettes de cyclotourisme et de sport, René Herse les construit toujours avec le même soin. Voici deux détails du cadre course-professionnel : boîte à billes avec support de roulette pour câble de dérailleur arrière et avant, et patte «Simplex» diminuée et «remplie». Raccords à larges congés rechargés, présentant un emboîtement pour les tubes des cadres.

Dérailleur Huret, type Louison Bobet à tension de chaîne commandée, adapté, par René Herse, sur une patte de cadre à fente verticale.

Tandem «René Herse», piloté par Détéé, avec Bulté comme équipier et premier ex-oequo avec le tandem «Jo Routens» dans Paris-Brest-Paris 1956 ; et avec Mlle Soupizet comme équipière, classé en tête de la catégorie «tandems-mixtes», à la dernière «Poly de Chanteloup» et à la récente «Poly Lyonnaise».

René Herse, a specialist in cyclotourism and sports bicycles, always builds them with the same care. Here are two details of the race-professional frame: bottom bracket shell with wheel holder for rear and front derailleur cable, and reduced and "filled" "Simplex" dropout. Lugs with large recharged fillets, being a socket for the frame tubes.

Huret derailleur, type Louison Bobet with controlled chain tension, adapted, by René Herse, on a vertical dropout.

Tandem "René Herse", piloted by Détéé, with Bulté as crew member and first ex-oequo with the tandem "Jo Routens" in Paris-Brest-Paris 1956; and with Miss Soupizet as crew member, ranked first in the category "mixte tandem", at the last "Poly de Chanteloup" and at the recent "Poly Lyonnaise".

[19571214 Le Cycle Vol 13 No 03 p004](#)

Documents Nouveautes

JOS

Au stand ALLELUIA, nous avons remarqué ce nouveau combiné JOS, monté sur garde-boue LEFOL, équipant une bicyclette pour enfant.

News Documents

JOS

At the ALLELUIA stand, we noticed this new JOS combination, mounted on LEFOL fenders, equipping a child's bicycle.

Au Salon de Milan

1. - Aurélia. - Montage du boîtier porte-accus, contenant également le redresseur de courant pour la recharge à l'aide de la dynamo.
2. - Biemme. - Bidon en matière plastique démontable ; partie inférieure opaque, de couleur vive, partie supérieure, transparente. Etanchéité obtenue à l'aide des trois bourrelets s'encastrent dans les gorges correspondantes.
3. - Reg. - Porte-bidon en fil d'acier chromé, avec élément avant en plastique assurant une certaine souplesse, en même temps que le serrage sur le bidon. Le bec supérieur de retenue est inspiré du «Vit».
4. - Masi. - Détail du profond encastrement des pattes en tôle épaisse de cadre de piste. Un montage analogue est utilisé sur les machines de course sur route.
5. - Campagnolo. - Aspect définitif de la tige de selle à blocage, dont la partie supérieure est encore affinée. Le nouveau modèle pour la piste fait gagner 75 gr. sur une tige acier avec chariot classique.
6. - Dansi. - Dynamo 6 V. - 4 W. avec borne placée latéralement sur le col du boîtier.

At the Milan Salon

1. - Aurelia. - Mounting of the battery holder box, also containing the current rectifier for charging with the dynamo.
2. - Biemme. - Removable plastic bottle; opaque lower part, brightly coloured, upper part, transparent. Sealing obtained by means of the three beads embedded in the corresponding grooves.
3. - Reg. - Chrome-plated steel wire bottle holder, with plastic front element for flexibility, at the same time as clamping on the bottle. The upper retaining tip is inspired by the "Vit".
4. - Masi. - Detail of the deep recessing of the thick sheet metal track frame dropouts. A similar assembly is used on road racing machines.

5. - Campagnolo. - Final appearance of the locking seat post, the upper part of which is still refined. The new model for the track saves 75 gr. on a steel seat post with a classic clamp.

6. - Dansi. - Dynamo 6 V. - 4 W. with clamp placed laterally on the housing neck.

[19571228 Le Cycle Vol 13 No 04 p017](#)

[19571228 Le Cycle Vol 13 No 04 p018](#)

Ruhier advertisement

1958

Jan.	Febr.			May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19580111 Le Cycle Vol 13 No 05 p010](#)

DOCUMENTS * NOUVEAUTES

RACCORDS TRANSALPINS

Deux exemples de raccords italiens. En haut, ajourage assez compliqué chez TORPADO, visible sur cycles de route et de course. En bas, dessin très net sur une machine de piste MASI. Notons, sur le TORPADO, le porte-phare et le porte-pompe à coupelle, tous deux vides d'éclairage ou de pompe !

LE MOYEU STURMEY-ARCHER EN FRANCE

Nous avons déjà signalé l'accord intervenu entre la Société britannique STURMEY-ARCHER et un groupement de fabricants français d'accessoires et pièces détachées, la SOFFA, pour la distribution en France des productions de la grande firme anglaise.

Le nouveau modèle de moyeu STURMEY-ARCHER, plus particulièrement destiné à ce marché, est le « S. W. » à trois rapports espacés, lequel présente de nombreux perfectionnements par rapport aux modèles précédents.

Beaucoup plus léger, de mécanisme très simplifié puisque le nombre de pièces le composant est inférieur à celui des autres moyeux, à trois vitesses à rapports espacés, d'un aspect plus fin (le corps ne faisant que 52 mm de diamètre) il doit trouver sa place sur de belles machines de ville équipées d'un carter complet de transmission.

Par rapport à la prise directe, la troisième vitesse marque une augmentation de 38,4 %, et la première vitesse une diminution de 27,7 %.

Signalons que le corps, en acier, comporte deux flasques percés de 36 trous non chanfreinés.

La commande par manette-sélecteur est celle que chacun tonnait, puisque utilisée sur tous les modèles de S. A. Le graissage interne est facilité par un petit graisseur en matière plastique, avec bouchon monobloc relié simplement au corps du graisseur.

DOCUMENTS * NEWS

TRANSALPINE LUGS

Two examples of Italian lugs. At the top, a rather complicated cut-out at TORPADO, visible on road and racing cycles. At the bottom, a very clear drawing of a MASI track machine. Note, on the TORPADO, the headlamp holder and the cup pump holder, both empty of lighting or pump!

THE STURMEY-ARCHER HUB IN FRANCE

We have already mentioned the agreement reached between the British company STURMEY-ARCHER and a group of French manufacturers of accessories and spare parts, SOFFA, for the distribution in France of the productions of the large English firm.

The new STURMEY-ARCHER hub model, more particularly intended for this market, is the "S. W." with three spaced gears, which presents many improvements compared to the previous models.

Much lighter, with a very simplified mechanism since the number of parts is lower than that of the other hubs, with three spaced gears and a thinner appearance (the body is only 52 mm in diameter), it must find its place on beautiful city machines equipped with a complete transmission chainguard.

Compared to the direct drive, third gear marks an increase of 38.4% and first gear a decrease of 27.7%.

It should be noted that the body, made of steel, has two flanges drilled with 36 unchamfered holes.

The selector lever control is the same as that used on all S. A. models. Internal lubrication is facilitated by a small plastic grease nipple with a one-piece cap simply connected to the body of the grease nipple.

[19580111 Le Cycle Vol 13 No 05 p010 19580401 Le Cycliste 04 1958 p114](#)

Raccords Transalpins

Deux exemples de raccords italiens que l'on a pu remarquer au Salon de Milan.

En haut, chez «Torpado», ajourage assez compliqué, visible sur des machines de route et de course.

En bas, dessin très net, sur une machine de piste «Masi».

Sur la «Torpado», notons le porte-phare et le porte-pompe à coupelle.

Transalpine lugs

Two examples of Italian lugs that were noticed at the Milan Salon.

At the top, at "Torpado", a rather complicate cutout, visible on road and racing machines.

At the bottom, very clear lines, on a "Masi" track machine.

On the "Torpado", note the headlight and cup pump holder.

[19580125 Le Cycle Vol 13 No 06 p009](#)

WOLBER product range page 1

[19580125 Le Cycle Vol 13 No 06 p010](#)

WOLBER product range page 2

[19580125 Le Cycle Vol 13 No 06 p011](#)

WOLBER product range page 3

[19580125 Le Cycle Vol 13 No 06 p012](#)

WOLBER product range page 4

[19580201 Le Cycliste 02 1958 p000](#)

T.A. advertisement

[19580222 Le Cycle Vol 13 No 08 p014](#)

Paul DELAY a fait le maximum

...en vue de l'amélioration du record féminin de l'heure

Trois détails de la bicyclette réalisée, pour Renée Vissac, par Paul Delay :
1° Direction, avec potence A.V.A. en métal léger (le boulon de potence est également en dural), sans expandeur, et immobilisée par un contre-écrou ASKLIP.

On remarque la finesse des raccords du cadre en tubes REYNOLDS de 3/10 construit par Le Savre. 2° Pédalier avec manivelles STRONGLIGHT en métal léger, profilées, et plateau T.A. en duralumin, également profilé.

3° Selle IDEALE, type 58, à monture dural. Le chariot a été allégé, et, l'axe percé. Tige de selle et boulon de serrage sont également en métal léger.

Paul DELAY has done his utmost

...in order to improve the women's record of the hour

Three details of the bicycle made, for Renée Vissac, by Paul Delay: 1° Direction, with light metal A.V.A. stem (the stem bolt is also made of dural), without expander, and locked by an ASKLIP lock nut.

Note the thinness of the lugss of the 3/10 REYNOLDS tube frame built by Le Savre. 2° Crankset with STRONGLIGHT cranks in light metal, profiled, and T.A. chainring in duralumin, also profiled.

3° IDEALE saddle, type 58, with dural frame. The slide has been lightened and the axle drilled. Seat post and clamping bolt are also made of light metal.

[19580222 Le Cycle Vol 13 No 08 p016](#)

DOCUMENTS * NOUVEAUTES

UN NOUVEAU MODÈLE DE DÉRAILLEUR HURET

Afin de fournir aux constructeurs un modèle de dérailleur simplifiant le montage, réduisant le nombre des attaches brasées, et convenant à la majorité des machines de ville, route et même tourisme, les Etabts HURET ont créé ce « MONOBLOC ».

Le montage s'effectue sur une patte « monobloc » classique. Le long ressort à boudin, lequel nécessite une attache spéciale, n'existe pas sur ce modèle, la tension de la chaîne étant assurée par le double porte-galets tourillonnant autour de l'axe supérieur, comme c'est le cas sur le dérailleur « TOUR DE FRANCE » ou « LOUISON BOBET ». Ce modèle est, en somme, le « mariage » de la partie « active » d'un dérailleur « course » et d'un bras « touriste ». La capacité du nouveau « MONOBLOC » est importante puisqu'elle atteint 12 dents à la roue libre et 10 dents au couple avant : de quoi satisfaire la presque totalité des propriétaires de bicyclettes de route

DOCUMENTS * NEWS

A NEW HURET DERAILLEUR MODEL

In order to provide manufacturers with a derailleur model that simplifies assembly, reduces the number of brazed mountings, and is suitable for the majority of city, road and even touring machines, Etabts HURET have created this "MONOBLOC".

The assembly is carried out on a classic "monobloc" dropout. The long coil spring, which requires a special attachment, does not exist on this model, as the chain is tensioned by the double roller cage swivelling

around the upper axle, as is the case on the "TOUR DE FRANCE" or "LOUISE BOBET" derailleur. In short, this model is the "marriage" of the "active" part of a derailleur.

It has a "racer" arm and a "tourist" arm. The capacity of the new "MONO-BLOC" is significant, reaching 12 teeth on the freewheel and 10 teeth on the front chainrings: enough to satisfy almost all road bicycle owners.

[19580510 Le Cycle Vol 13 No 13 p017 19580701 Le Cycliste 07 1958 p201](#)

Les Vainqueurs de la "Poly"

1-2 : Géminiani. La bicyclette de Bergaud était équipée de Freins MAFAC-RACER ; d'un couple T.A.

3 : Cyclo. Ce dérailleur équipait la machine de Gaillard (Jo Routens) et le tandem Cocu - Lyli Herse (René Herse). Notons les papillons Bell allégés.

4 : Herse. Sur le tandem victorieux, le cintrage du tube selle-pédalier arrière, réduisant l'empattement, rappelle celui réalisé par Jacques Oudart il y a une vingtaine d'années.

5 : Routens. Le dérailleur avant équipant les machines grenobloises, donne une impression de grande rigidité ; monté avec «Couples T.A.» c'est une conception personnelle de Jo Routens.

The Winners of the "Poly"

1-2: Geminiani. Bergaud's bicycle was equipped with MAFAC-RACER brakes; a T.A. chainring set.

3: Cyclo. This derailleur equipped Gaillard's machine (Jo Routens) and the Cocu - Lyli Herse tandem (René Herse). Note the lightweight Bell butterflies.

4: Herse. On the winning tandem, the bend of the rear seat tube, reducing the wheelbase, reminds us of the one made by Jacques Oudart some twenty years ago.

5: Routens. The front derailleur fitted to Grenoble machines gives an impression of high rigidity; mounted with "Chainring set T.A.", it is a personal design by Jo Routens.

3 MACHINES ET LEUR POINT COMMUN...

ELLES ONT TRIOMPHE DANS LA "POLY" 58 !

La Géminiani (St-Raphael) du Professionnel

Louis Bergaud est un gabarit de grimpeur, et sa machine est parfaitement étudiée pour un tel spécialiste. Courte, rigide, et restant harmonieuse malgré le cadre de petite dimension construit en tubes REYNOLDS.

Notons les dérailleurs, blocages et tige de selle CAMPAGNOLO, les freins MAFAC « Racer », les manivelles STRONGLIGHT en métal léger, le couple T.A., le guidon PIVO, le porte-bidon VIT, les jantes PIVO, les rayons ROBERGEL. la roue-libre J. MOYNE, les boyaux DUNLOP, etc...

René Herse suit la mode anglaise

Sur le tandem des vainqueurs, battant le record de plus de quatre minutes, la grande nouveauté est ce cadre en REYNOLDS dont le tube arrière cintré, suivant une mode souvent adoptée en Angleterre, permet un raccourcissement de 75 mm dans les entre-axes.

En outre des accessoires « maison », : dérailleur avant, freins manivelles et potences, signalons le dérailleur arrière CYCLO l'éclairage JOS, les cintres PHILIPPE, les pneus BARREAU les jantes MEPHISTO, la roue-libre J. MOYNE, etc...

La randonneuse J. Routens classée première

La ligne de la randonneuse du vainqueur Gaillard est caractéristique des productions du constructeur de Grenoble.

Cadre très ramassé en tubes REYNOLDS soudo-brasés, arrière à double fixation, selle IDEALE à monture en duralumin, freins MAFAC, dérailleur CYCLO, pédalier STRONGLIGHT en métal léger avec triple plateau T.A., éclairage JOS par bloc avant fixé sur le porte-sac, dérailleur avant « maison », moyeux MAXI-CAR, roue-libre J. MOYNE, pompe AD-HOC, pneus BARREAU, etc...

3 MACHINES AND WHAT THEY HAVE IN COMMON...

THEY HAVE TRIUMPHED IN THE "POLY" 58 !

The Geminiani (St-Raphael's) of the Professional

Louis Bergaud has a climber's size, and his machine is perfectly designed for such a specialist. Short, rigid, and remaining harmonious despite the small frame made of REYNOLDS tubes.

Note the CAMPAGNOLO derailleurs, locks and seatpost, the MAFAC "Racer" brakes, the STRONGLIGHT light metal cranks, the T.A. couple, the PIVO handlebars, the VIT bottle cage, the PIVO rims, the ROBERGEL spokes, the J. MOYNE freewheel, the DUNLOP tubulars, etc...

René Herse follows the English fashion

On the winners' tandem, beating the record by more than four minutes, the great novelty is the REYNOLDS frame whose curved rear tube, following a mode often adopted in England, allows a 75 mm shortening in the centre-to-centre distance.

In addition to "À la maison" accessories : front derailleur, brakes, cranks and stems, let's mention the CYCLO rear derailleur, the JOS lighting, the PHILIPPE handlebars, the BARREAU tyres, the MEPHISTO rims, the J. MOYNE freewheel, etc...

The J. Routens randonneuse ranked first

The design of the randonneuse of the winner Gaillard is characteristic of the Grenoble constructor's productions.

Very compact frame in welded and brazed REYNOLDS tubes, double fixed rear, IDEALE saddle with duralumin frame, MAFAC brakes, CYCLO derailleur, STRONGLIGHT light metal crankset with triple T.A. chainrings, JOS lighting by front block attached to the rack, "À la maison" front derailleur, MAXI-CAR hubs, J. MOYNE freewheel, AD-HOC pump, BARREAU tyres, etc...

[19580524 Le Cycle Vol 13 No 14 p004 19590401 Le Cycliste 04 1959 p104](#)

Technique Americaine

Pour beaucoup, même parmi les plus avertis de la technique cycliste, la bicyclette américaine reste une gros-e moto sans moteur, dont la conception n'a rien à voir avec les fines machines européennes. Pourtant, on ne saurait nier l'évolution cycliste qui se fait sentir aux U.S.A., et, si une

certaine tendance y prend pour modèle les accessoires français, anglais, italiens, belges ou allemands, on peut remarquer que la forme yankee des machines pour jeunes inspire certains constructeurs du vieux continent : comme le «Walt Disney», de Paloma et de nombreuses réalisations germaniques vues au dernier Salon de Francfort.

Sur ces deux pages de croquis, se trouvent réunies quelques nouveautés américaines, et si certaines d'entre elles restent rigoureusement nationales, d'autres, par contre, semblent plus familières.

Parmi les premières, notons cette commande de moyeu à trois vitesses avec indicateur du rapport choisi, créé par Huffy (1) ; les phares profilés aux formes de fusée ou d'avions supersoniques de Hi-Fins (2 et 3) et de Seiss (4), ceux-ci portant l'insigne caractéristique de l'aviation nationale. Par contre, cette bavette en caoutchouc avec catadioptré de la Manufacture Yoder (5) et cette classique selle à fond souple de la marque Troxel (6) pourraient fort bien avoir été créées en Europe.

American technique

For many, even among the most experienced of cycling techniques, the American bicycle remains a large motorcycle without an engine, whose design has nothing to do with the fine European machines. However, we cannot deny the cycling evolution that is being felt in the U.S.A., and, if a certain tendency takes as a model the French, English, Italian, Belgian or German accessories, we can notice that the Yankee shape of the machines for young people inspires some manufacturers of the old continent: like the "Walt Disney", from Paloma and many Germanic achievements seen at the last Frankfurt Salon.

On these two pages of drawings, there are a few American novelties, and if some of them remain strictly national, others, on the other hand, seem more familiar.

Among the first, let us note this three-speed hub command lever with indicator of the chosen gear, created by Huffy (1); the profiled headlights in the shape of rockets or supersonic planes with Hi-Fins (2 and 3) and Seiss (4), these wearing the badge characteristic of the national aviation industry. On the other hand, this rubber bib with reflector from Manufacture Yoder (5) and this classic soft-bottomed saddle from Troxel (6) could very well have been created in Europe.

Technique Americaine

7-8. Jouets typiquement américains. Le tracteur dispose de deux vitesses ; quant au tri, sa ligne est fortement influencée par les engins intersidéraux.

9. Double panier métallique, peu élégant, mais d'esprit pratique.

10. Long porte-bagage en tôle emboutie avec deux feux rouges et ses tringles formant poignées.

11. Carter de chaîne sans originalité.

12. Porte-bagage quelconque.

13. Garde-boue curieux...

American technique

7-8. Typical American toys. The tractor has two gears; as for tricycle, its line is strongly influenced by interstellar machines.

9. Double metal basket, not very elegant, but practical in spirit.

10. Long stamped sheet metal luggage rack with two red lights and rods forming grips.

11. Chain case without originality.

12. Any luggage rack.

13. Curious fender....

Vu à la "Poly" au Salon de plain Air

1. GOELAND : porte-bagage AV, type «porteur» avec rallonge verticale fixée au guidon.

2. HERGE : détail de l'articulation de l'attache de la remorque monoroue et de la broche de liaison permettant un démontage instantané.

3. HERSE : boîte de pédalier arrière du tandem, avec deux clavettes immobilisant l'excentrique arrière.

4. SINGER : fixation double enserrant la tête de fourche du porte-bagage «porteur».
5. ROUTENS : pédalier à roulements annulaires et goussets de renforts reliant les tubes à la boîte à billes.

Seen at the "Poly" in the Outdoor Salon

1. GOELAND: Front luggage rack, "porteur" type with vertical extension fixed to the handlebar.
2. HERGE: detail of the attachment joint of the single-wheel trailer and the connecting pin allowing instant disassembly.
3. HERSE: rear bottom bracket of the tandem, with two pins fixing the rear eccentric.
4. SINGER: double fixing clamps around the fork crown of the "porteur" luggage carrier.
5. ROUTENS: crankset with annular bearings and reinforcement gussets connecting the tubes to the bottom bracket shell.

[19580524 Le Cycle Vol 13 No 14 p026 19580801 Le Cycliste 0809 1958 p228](#)

Au Concours Lépine

1. CHARDIN : Repose-pied et verrouillage automatique pour cyclomoteur.
2. OSBURG : Clignotant de direction, pour cycles et motorisés ; commutateur au guidon, boîte à trembleur sur la potence, feu lumineux avec patte de fixation.
3. Détail du mécanisme du trembleur.
4. MOREAU : flèche de signalisation, recouverte de scotchlite, à fixer au bras.
5. SAUVAGE : bracelet «oeil de chat» en scotchlite également, rendant visibles les signaux nocturnes.
6. FRANÇOIS : témoin lumineux de feu arrière à fixer par l'expandeur du guidon.

At the Lépine Competition

1. CHARDIN: Footrest and automatic locking for cyclomoteurs.

2. OSBURG: Direction indicator, for cycles and motorized; handlebar switch, shaker box on the stem, illuminated light with fixing bracket.
3. Detail of the shaker mechanism.
4. MOREAU: signal arrow, covered with scotchlite, to be fixed to the arm.
5. SAUVAGE: "cat's eye" bracelet also made of scotchlite, making visible signs at night.
6. FRANCOIS: rear light indicator to be fixed by the handlebar expander.

[19580607 Le Cycle Vol 13 No 15 p010](#)

A LA FOIRE DE PARIS

4. - FULGUR : détail de la suspension oscillante sur « Evidgomme » de la remorque monoroue.
- 5-6. - HERGE : nouvelle manette HURET à réglage par bouton molleté. Adaptation du moyeu STURMEY-ARCHER sur machine de cyclotourisme à pattes « CYCLO ».

AT THE PARIS FAIR

4. - FULGUR: detail of the oscillating suspension with " Evidgomme " of the mono-wheel trailer.
- 5-6. - HERGE : new HURET lever with soft knob control. Adaptation of the STURMEY-ARCHER hub to the cycle touring machine with "CYCLO" dropouts.

[19580607 Le Cycle Vol 13 No 15 p014 19580801 Le Cycliste 0809 1958 p232](#)

Jouets à pédales à la Foire de Paris

1. BABY-STAR : nouveau modèle mais à roues de 400 A demi-ballon. Pour enfants de 4 à 8 ans.
- 2-3. M.F.A. : petit «scooter» en tôle emboutie, selle biplace et tri à roues ajourées.
4. CALOX : originale utilisation pour la transmission de ce petit tri.

Pedaled toys at the Paris Fair

1. BABY-STAR: new model but with 400A half-ballon wheels. For children from 4 to 8 years old.
- 2-3. M.F.A.: small "scooter" in pressed sheet metal, two-seater seat and sorting with open wheels.
4. CALOX: original use for the transmission of this small sort.

[19580607 Le Cycle Vol 13 No 15 p016 19580701 Le Cycliste 07 1958 p209](#)

des Nouveautés, Couvre-selle "Ideale" en matière plastique extra-souple
La fixation se fait instantanément et l'ajustage est parfait, grâce à l'élastique bordant cet intéressant accessoire.

Le couvre-selle «Idéale» permet de laisser une selle aux intempéries, sans dommage pour le cuir, qui ne risque plus ainsi de s'imprégner d'humidité et de s'avachir.

Cette protection peut rester à demeure, sans aucune gêne pour le pédalage, et sans compromettre le confort ; avantage tout à fait particulier pour les cyclos utilisant l'excellente Selle Idéale «type professionnel» dont le cuir, traité et imperméabilisé peut laisser des traces plus ou moins graisseuses sur le fond de pantalon.

Ce couvre-selle peut se glisser entre le cuir et le support et, ainsi, toujours à disposition en cas de besoin.

New products, "Ideale" seat cover made of extra soft plastic

The attachment is instantaneous and the adjustment is perfect, thanks to the elastic band around this interesting accessory.

The "Ideale" seat cover allows you to leave a seat in bad weather, without damaging the leather, which no longer risks becoming soaked in humidity and becoming softer.

This protection can remain permanently, without any discomfort for pedalling, and without compromising comfort; a particular advantage for cyclists using the excellent Ideale "professional type" saddle whose leather, treated and waterproofed, can leave more or less greasy traces on the bottom of their pants.

This saddle cover can be placed between the leather and the saddle frame and is therefore always available if necessary.

Document - Nouveauté

UNE NOUVELLE MANETTE HURET

Un enrobage en plastique blanc remplace, sur les nouvelles manettes HURET, la gaine classique en caoutchouc; cette dernière, amovible, finissait par se détériorer et même risquait de tourner ou de glisser, inconvénient qui disparaît avec la matière plastique, moulée sur la manette, qui reste ainsi inamovible, inusable et toujours propre.

Document - News

A NEW HURET LEVER

A white plastic coating replaces the traditional rubber sheath on the new HURET levers; the latter, which is removable, would eventually deteriorate and even risk turning or slipping, an inconvenience that disappears with the plastic material moulded on the lever, which thus remains irremovable, indestructible and always clean.

Technique et "Tour 58"

1. CELTA : bicyclette de construction portugaise comportant une tête de fourche tubulaire non bouchée.
2. SACHS : papillon extrêmement déporté permettant le serrage avec le dérailleur «Spirax».
- 3.-4. KILLER : porte-gonfleur à clips, vu sur l' «Allegro» N° 105.
5. TORPEDO : moyeu aux gros logements de roulements, équipant les coureurs allemands. L'écart entre flasques est très réduit.
6. CRESCENT : machine suédoise aux très beaux raccords, genre italien, utilisée par le coureur danois Ravn.

Technology and "Tour 58"

1. CELTA: bicycle of Portuguese construction with an uncapped tubular fork crown.
2. SACHS: extremely offset butterfly allowing tightening with the "Spirax" derailleur.
- 3.-4. KILLER: Inflator holder with clips, seen on "Allegro" No. 105.
5. TORPEDO : hub with large bearing housings, equipping German riders. The distance between flanges is very small.
6. CRESCENT: Swedish machine with very nice lugs, Italian style, used by the Danish rider Ravn.

[19580705 Le Cycle Vol 13 No 17 p015 19581001 Le Cycliste 10 1958 p255](#)

Remarque au départ du "Tour 58"

1. Sur la Groene-Leeuw, de Desmet, on notait ces inhabituelles poignées en matière plastique remplaçant la tresse collée.
2. L'Allemand Mathias Loeder avait marié un cintre belge «Titan» avec une potence nationale «Scheeren» en alliage léger.
3. Les haubans de la CELTA portugaise sont très rapprochés et forment un triangle judicieux. Par contre le boulon de serrage manque de discrétion.
4. GUIDE-CABLE T.A., guidon «Titan» et décalque très orné sur la «Groene-Leeuw» du N° 44.

Roue-libre M. DUBAN. Nouveau type, aux couronnes démontables. A remarquer l'importance du roulement extérieur. La bague intercalaire placée entre les couronnes de 17 et 18 dents peut être montée entre celles de 19 et 18 dents, à la condition de retourner celle-ci ; chaque couronne de grand diamètre de filetage portant un épaulement constituant la moitié de l'écart entre dentures. Ces épaulements, dont l'épaisseur correspond à la moitié de l'écart entre deux dentures, doivent être placés face à face, ou, encore, la bague intercalaire placée entre un épaulement, et la face lisse de l'autre couronne.

Noticed at the start of " Tour 58 ".

1. On Desmet's Groene-Leeuw, these unusual plastic handles replaced the glued tape.

2. The German Mathias Loeder had married a Belgian "Titan" handlebar with a national "Scheeren" light alloy stem.

3. The seatstays of the Portuguese CELTA are very close together and form a useful triangle. On the other hand, the tightening bolt lacks discretion.

4. T.A. CABLE GUIDE, "Titan" handlebar and very ornate decal on the "Groene-Leeuw" of N° 44.

Freewheel Mr. DUBAN. New type, with removable sprockets. Note the importance of the external bearing. The spacer ring placed between the 17 and 18 tooth sprockets can be mounted between the 19 and 18 tooth sprockets, provided it is turned over; each sprocket of large thread diameter with a shoulder that makes up half the gap between the sprockets. These shoulders, whose thickness corresponds to half the distance between two sprockets, must be placed face to face, or the spacer ring placed between one shoulder and the smooth face of the other sprocket.

[19580705 Le Cycle Vol 13 No 17 p017 19581001 Le Cycliste 10 1958 p277](#)

Vu au Départ du "Tour 58"

1-2. SACHS : dérailleurs AV et AR équipant les coureurs allemands. Alors que la technique du premier est exactement celle de Huret, bras rigide pivotant vers l'arrière au démontage et dessin des flasques porte-galets, la technique du second semble inspirée de «Campagnolo».

3. SIMPLEX : nouveaux décors de la plaquette sur la manette double commandant les deux dérailleurs.

4. T.A. : nouveau porte-bidon avec bec d'arrêt à l'avant.

5. R.E.G. : Porte-bidon instantanément démontable, monté sur les «Locomotief» de l'équipe hollandaise.

Seen at the start of " Tour 58 ".

1-2. SACHS: Front and rear derailleurs equipping German riders. While the technique of the first is exactly the same as that of Huret, with his rigid arm pivoting backwards when disassembling and drawing of the rol-

ler cage, the technique of the second one seems to be inspired by "Campagnolo".

3. SIMPLEX: new decoration of the plate on the double lever operating the two derailleurs.

4. T.A. : new bottle holder with front stop spout.

5. R.E.G.: Instantly removable bottle holder, mounted on the "Locomotief" of the Dutch team.

[19580719 Le Cycle Vol 13 No 18 p008 19581001 Le Cycliste 10 1958 p280](#)

des Nouveautés, Chez "Simplex"

Sur la machine de Jacques Anquetil, lors du dernier «Tour de France», on pouvait voir ces butées et ces passants de la double transmission du dérailleur «Simplex», type «Juy 543».

News, at "Simplex"

On Jacques Anquetil's machine, during the last "Tour de France", we could see these cable stops and passageways of the double transmission of the "Simplex" derailleur, type "Juy 543".

[19580719 Le Cycle Vol 13 No 18 p010](#)

TOUR DE FRANCE

Sur une TULLER allemande, on remarquait ce porte-bidon de cadre COLORAL, de fabrication anglaise.

TOUR DE FRANCE

On a German TULLER, we noticed this English-made COLORAL frame bottle cage.

[19580801 Le Cycliste 0809 1958 p221](#)

Cyclotechnie La combinaison "Le Simplex – Sturmey Archer"

La combinaison Moyeu-Dérailleur

Le protège-dérailleur «Rigidex», pare-choc efficace.

Le protège-chaînette en position normale.

Adaptation et déplacement aisés du protège-chaînette.

Cyclotechnics The "Simplex - Sturmey Archer" combination.

The hub-derailleur combination

The "Rigidex" derailleur guard, an effective bumper.

The guard of the chain in normal position.

Easy adaptation and movement of the chain guard.

[19580809 Le Cycle Vol 13 No 19 p012](#)

LA GEMINIANI DE... GEMINIANI

VEDETTE FRANÇAISE ET 3e DU CLASSEMENT GÉNÉRAL

La RAPHAEL-GEMINIANI de « Gem » est un bel exemple de machine établie pour un grand gabarit. Le cadre, assez redressé, est étudié pour l'effort en montagne, et rappelle par les cotes les vélos de Fausto Coppi. On remarquera les dérailleurs, pédales, tige de selle et moyeux CAMPAGNOLO, les manivelles STRONGLIGHT en métal léger avec couple et adaptateur T.A., les porte-bidon T.A. au cadre et VIT au guidon, les freins MAFAC « RACER », la pompe AD-HOC.

THE GEMINIANI OF... GEMINIANI

VEDETTE FRENCH AND 3rd IN THE GENERAL CLASSIFICATION

The RAPHAEL-GEMINIANI of " Gem " is a fine example of a machine designed for a large size. The frame, which is fairly straight, is designed for mountain riding and is reminiscent of Fausto Coppi's bicycles. Note the CAMPAGNOLO derailleurs, pedals, seat post and hubs, the STRONGLIGHT light metal cranks with T.A. couple and adapter, the T.A. bottle cages on the frame and VIT on the handlebars, the MAFAC "RACER" brakes, the AD-HOC pump.

[19580809 Le Cycle Vol 13 No 19 p013](#)

L'ATALA DE FAVERO

2e DU CLASSEMENT GÉNÉRAL

L'ATALA du second au classement général, Favero, est une machine typiquement italienne, mais sur laquelle on remarque pourtant les dérailleurs SIMPLEX avant et arrière ainsi que le couple SIMPLEX.

THE ATALA OF FAVERO

2nd IN THE GENERAL CLASSIFICATION

The ATALA of the second overall, Favero, is a very typical Italian machine, but on which you can notice the front and rear SIMPLEX derailleurs as well as the SIMPLEX couple.

[19580809 Le Cycle Vol 13 No 19 p014](#)

La machine victorieuse du Tour 58

Les LEARCO GUERRA utilisées par de nombreux concurrents du Tour de France, notamment le vainqueur, Charly Gaul, et le « roi de la montagne », Bahamontès, étaient remarquablement bien présentées, sous émail métallisé gris, avec manchons blancs, raccords et bas de fourches chromés.

On remarque sur cette machine un véritable festival CAMPAGNOLO : roulements, moyeux et blocages rapides, tige de selle, pédales et dérailleurs avant et arrière. Parmi les accessoires français, on notera les calepieds CHRISTOPHE et les porte-bidon VIT. Les plateaux avec adapteur sont des MAGISTRONI fabriqués sous licence T.A. Signalons enfin que les pneus étaient des CLEMENT.

The victorious machine of Tour 58

The LEARCO GUERRA used by many competitors in the Tour de France, notably the winner, Charly Gaul, and the "king of the mountains", Bahamontès, were remarkably well presented, under grey metallic enamel, with white sleeves, chromed lugs and fork ends.

One notices on this machine a real CAMPAGNOLO festival: bearings [headset + bottombracket], hubs and quick releases, seatpost, pedals

and front and rear derailleurs. French accessories include CHRISTOPHE toe clips and VIT bottle cages. The chainrings with adapters are MAGISTRONI manufactured under T.A. licence. Finally, it should be noted that the tyres were CLEMENT.

[19580809 Le Cycle Vol 13 No 19 p017](#)

L'HELYETT DE GRACZYK VAINQUEUR DU CLASSEMENT GÉNÉRAL PAR POINTS

La HELYETT du « maillot vert » Graczyk est une machine très classique, au cadre bien dessiné, établi en tubes REYNOLDS. On notera les dérailleurs SIMPLEX, les manivelles STRONGLIGHT en métal léger, le couple T.A. avec adaptateur sur lequel on remarque combien est grand l'écart entre les deux plateaux.

LA GUERRA DE BAHAMONTÈS VICTORIEUSE DU GRAND PRIX DE LA MONTAGNE

La LEARCO-GUERRA de Bahamontès, 1er au Classement de la montagne ne diffère que peu de celle du vainqueur, Charly Gaul. On notera pourtant l'adaptateur à 5 vis, les freins MAFAC « RACER » et les moyeux CAMPAGNOLO à grands flasques et corps monobloc en métal léger.

THE HELYETT OF GRACZYK WINNER OF THE GENERAL POINT CLASSIFICATION

The HELYETT of the " green jersey " Graczyk is a very classic machine, with a well-designed frame made of REYNOLDS tubes. Note the SIMPLEX derailleurs, the STRONGLIGHT cranks in light metal, the T.A. couple with adapter on which you can see how big the gap between the two chainrings is.

THE GUERRA OF BAHAMONTES VICTORIOUS IN THE GRAND PRIX OF THE MOUNTAIN

The LEARCO-GUERRA of Bahamontès, 1st in the Mountain Classification, differs only slightly from the winner, Charly Gaul. However, the 5 screw adapter, the MAFAC " RACER " brakes and the CAMPAGNOLO

hubs with large flanges and monobloc body in light metal are worth noting.

[19580809 Le Cycle Vol 13 No 19 p018 19581001 Le Cycliste 10 1958 p247](#)

Au palmarès technique du "Tour"

Deux plateaux ont fait parler d'eux : celui de Geminiani (1) dans la 23e Etape, avec ses 55 dents et les manivelles de 180 m/m. qui accompagnaient ; et celui de Charly Gaul (4) en raison de son incident clans l'étape Carpentras-Gap, où les vis des couronnes lâchèrent. Sans vouloir critiquer la fabrication italienne, on constate que ce couple «Magistrone», fabriqué sous licence T.A. est assemblé avec une boulonnerie très différente de celle choisie par le constructeur-spécialiste français.

Construction de cadre très différente également avec le soudo-brasé anonyme, de Adriaensen (2), mode d'assemblage assez inhabituel en course - jadis utilisé par le regretté Stan Ockers - qui est ici renforcé aux extrémités du tube de direction par des petites bagues découpées.

En (5), les généreux raccords de l'«Atala» de Favero, qui avait résolu le guidage de gaines d'une façon très simple (3) par un petit bout de rayon considérablement cintré.

In the technical list of the "Tour"

Two chainrings made the news: Geminiani's (1) in the 23rd Stage, with its 55 teeth including the 180 m/m. cranks that accompanied them; and Charly Gaul's (4) because of his incident at the Carpentras-Gap Stage, where the chainring screws failed. Without wishing to criticise the Italian manufacture, we can see that this "Magistrone" chainring set, manufactured under T.A. licence, is assembled with very different bolts and nuts from those chosen by the French constructeur-spécialiste.

Very different frame construction also with Adriaensen's anonymous brazed welded,(2), a rather unusual method of assembly in racing - once used by the late Stan Ockers - which is reinforced here at the ends of the head tube by small cutout rings.

In (5), the generous lugs of the "Atala" of Favero, which had resolved the guiding of cables in a very simple way (3) by a small piece of a sharply curved spoke.

[19580906 Le Cycle Vol 13 No 20 p010](#)

BIDON – ENCOLLER une nouveauté Dissoplast

Le « Bidon-Encolleur » DISSOPLAST est conçu spécialement pour étaler directement la dissolution sur la chambre à air, sans l'aide d'un pinceau souvent sale et toujours sec au moment de s'en servir, sans davantage à avoir à utiliser le bout du doigt, moyen trop fréquemment employé et qui est à l'origine de nombreux décollages de pneus.

Grâce au « bidon-encolleur », la dissolution spéciale « super accélérée » qu'il contient est étalée à travers sa capsule perforée en une couche mince et régulière, gage d'une réparation parfaite.

Un tel bidon qui évite le gaspillage de la dissolution a sa place dans l'atelier de tout mécanicien aussi bien que chez l'utilisateur car son bouchage étanche et sa capsule perforée évitent l'évaporation et l'épaississement de la dissolution.

BOTTLE - GLUE a new Dissoplast product

The DISSOPLAST "Glue Bottle" is specially designed to spread the solution directly onto the inner tube, without using a brush that is often dirty and always dry at the time of use, and without having to use the fingertip, which is too frequently used and which is the cause of many tyre delaminations.

Thanks to the "glue bottle", the special "super-accelerated" solution it contains is spread through its perforated cap in a thin and even layer, guaranteeing a perfect repair.

Such a canister that avoids wasting the dissolution has its place in every mechanic's workshop as well as in the user's home, because its tight closure and perforated cap prevent the evaporation and thickening of the dissolution.

A la "Poly Lyonnaise"

Sur la machine Sablière, on pouvait remarquer le cadre soudo-brasé avec haubans fixés en trois points et le serrage renforcé de la tige de selle. (1) ; le petit porte-sac avant ; l'éclairage JOS à dynamobloc ; les freins «Racer-Mafac» sur tasseaux brasés (2) ; le dérailleur «Simplex» à galet en nylon monté sur patte monobloc (5).

Sur un tandem de la même marque, figurait cette commande «maison» reliée a une fourchette de dérailleur AV «Simplex» (4).

Enfin le nouveau dérailleur «Simplex» à câble, un triple plateau T.A., et des manivelles en alliage léger équipaient le tandem victorieux, toujours de la même marque.

At the "Poly Lyonnaise"

On the Sablière machine, we could notice the braze-welded frame with three-pointed seatstays and the reinforced clamping of the seat post. (1); the small front bag holder; JOS dynamobloc lighting; "Racer-Mafac" brakes on brazed on brackets (2); "Simplex" derailleur with nylon roller mounted on a one-piece dropout (5).

On a tandem of the same brand, there was this "À la maison" lever connected to a "Simplex" front derailleur cage (4).

Finally, the new "Simplex" derailleur with cable, a triple T.A. chainring, and light alloy cranks equipped the winning tandem, still of the same brand.

LA POLY LYONNAISE

La jolie machine du petit GIL

Une machine pour un petit gabarit est toujours très difficile à construire. La URAGO du vainqueur « pro » GIL est une parfaite réussite, destinée à l'effort spécial du grimpeur tout en restant stable aux grandes allures atteintes en descente. On remarquera les dérailleurs SIMPLEX, le

couple T.A. avec adaptateur, les manivelles STRONGLIGHT en acier, le porte-bidon VIT.

Le beau tandem existe encore !

Sur la machine victorieuse en catégorie « Tandems mixtes », on remarque les dérailleurs SIMPLEX, les manivelles STRONGLIGHT en métal léger, le triple plateau et le porte-bidon T.A., les freins MAFAC, les selles IDEALE à monture dural, l'éclairage JOS, etc.

THE POLY LYONNAISE

The pretty machine of the little GIL

A machine for a small size is always very difficult to build. The URAGO of the " pro " winner GIL is a perfect solution, designed for the special effort of the climber while remaining stable at the high speeds reached on the descent. The SIMPLEX derailleurs, the T.A. couple with adapter, the STRONGLIGHT steel cranks and the VIT bottle cage are all worthy of note.

The beautiful tandem still exists!

On the winning machine in the "Mixed Tandems" category, the SIMPLEX derailleurs, the STRONGLIGHT light metal cranks, the triple chainring and the T.A. bottle cage, the MAFAC brakes, the IDEALE dural-mounted saddles, the JOS lighting, etc., are worthy of note.

[19580920 Le Cycle Vol 13 No 21 p011](#)

LA POLY LYONNAISE

La bicyclette de l'espoir

La BERGER du premier amateur, le Stéphanois EPALLE, est une très classique machine de compétition, au cadre bien dessiné. On remarquera le guidon PHILIPPE, les dérailleurs CAMPAGNOLO commandés par « passevitesses » au guidon, les manivelles STRONGLIGHT en métal léger, le couple T.A. à adaptateur, les freins MAFAC « RACER ».

Une "Randonneuse " empreinte de la technique "Course "

La SABLIERE du premier randonneur VUITON, est directement inspirée de la technique Course : dérailleur à simple enroulement, couple aux rapports serrés, roues de '700 cm. Elle est pourtant l'oeuvre d'un spécialiste du cyclotourisme qui a appliqué ses réalisations personnelles : haubans à double fixation, cadre soudo-brasé, patte spéciale arrière monobloc... Notons les dérailleurs SIMPLEX, le couple T.A., le porte-bidon VIT, le guidon A.V.A., l'éclairage JOS, les freins MAFAC « RACER », les jantes MAVIC, etc.

THE POLY LYONNAISE

The bicycle of hope

The BERGER of the first amateur, the Stéphanois EPALLE, is a very classic competition machine, with a well designed frame. The PHILIPPE handlebars, the CAMPAGNOLO derailleurs controlled by "passevitesses" on the handlebars, the STRONGLIGHT cranks in light metal, the T.A. couple with adaptor, the MAFAC "RACER" brakes are remarkable.

A "Randonneuse" with the "Racing" technique

The SABLIERE of the first randonneur VUITON, is directly inspired by the Racing technique: single-winding derailleur, couple in tight gears, '700 cm wheels. However, it is the work of a specialist in cycle touring who applied his personal achievements: double-attached seat stays, braze-welded frame, special monobloc rear dropout... Note the SIMPLEX derailleurs, the T.A. couple, the VIT bottle cage, the A.V.A. handlebars, the JOS lighting, the MAFAC "RACER" brakes, the MAVIC rims, etc.

[19581001 Le Cycliste 10 1958 p000](#)

T.A. advertisement

[19581001 Le Cycliste 10 1958 p001](#)

Idéale advertisement

Le Salon du Cycle

Ce nouveau dérailleur « LE SIMPLEX » est le « L. JUY-59 ». Il s'agit d'un appareil si perfectionné qu'on peut le considérer comme universel dans le domaine de l'adaptation et de l'utilisation. Il permet des écarts de dentures considérables et l'emploi de pignons allant jusqu'à 26 dents. Il peut se monter sur patte AR route du type classique. Son déport extérieur est réduit à l'extrême, et il se fait indifféremment en 3 vitesses (chaîne de 3,17) et 4 et 5 vitesses (chaîne de 2,38).

Ce pédalier a été créé dernièrement par CYCLE TRADING Ltd, du Sussex, en Angleterre. Le système de blocage des manivelles, sur axe carré, est simple, mais nouveau. Un boulon unique effectue le serrage de deux petits bouts d'axe carrés coupés en biseau, et correspondant aux extrémités de l'axe, elles-mêmes biseautées suivant le même angle. Un de ces éléments biseautés est taraudé et reçoit le filetage du boulon central, l'autre est percé lisse, et le boulon, le traverse librement. Il suffit d'emmancher les manivelles à fond, de placer les éléments biseautés, de traverser l'axe en trois pièces par la broche, et de serrer celle-ci pour réaliser le blocage du tout. Notons que ce blocage par coincement est de même force, sur les deux manivelles, et que l'on peut utiliser une clé normale pour cet usage.

Ce moyeu a toutes les apparences d'un moyeu de luxe. Il est pourtant embouti. Mais les USINES DE LARDY ont revalorisé ce procédé industriel en parvenant, grâce à un outillage de précision à sortir, embouti, un véritable moyeu de luxe, la qualité répondant en effet en tous points à l'apparence'.

The Salon du Cycle

This new "LE SIMPLEX" derailleur is the "L. JUY-59". It is such an advanced device that it can be considered universal in terms of adaptation and use. It allows considerable gaps between gears and the use of sprockets with up to 26 teeth. It can be mounted on a conventional rear road drop-

out. Its external offset is reduced to the extreme, and it is available in 3 speeds (3.17 chain) and 4 and 5 speeds (2.38 chain).

This crankset was recently developed by CYCLE TRADING Ltd. of Sussex, England. The crank locking system, on a square axle, is simple but new. A single bolt tightens two small square bevelled ends of the axle, corresponding to the ends of the axle, which are bevelled at the same angle. One of these bevelled elements is tapped and takes the thread of the central bolt, the other is drilled smooth, and the bolt passes freely through it. Simply push the cranks all the way in, place the bevelled elements, cross the spindle in three pieces and tighten the spindle to lock the whole thing in place. Note that the wedge lock is equally strong on both cranks and that a normal spanner can be used for this purpose.

This hub has all the appearances of a deluxe hub. It is, however, stamped. But the LARDY FACTORIES have upgraded this industrial process by using precision tooling to produce a genuine luxury hub, the quality of which in fact corresponds in all respects to the appearance.

[19581003 Le Cycle Vol 13 No 22 p013](#)

DUBAN

Il a déjà été grandement question, en ces colonnes, de la nouvelle roue-libre M. DUBAN « SUPREMO » qui constitue l'une des nouveautés les plus intéressantes dans le domaine du vélo français, pour 1958. Nous en publions ici un « éclaté » permettant de se rendre compte des particularités de son montage.

DUBAN

Much has already been said in these columns about the new M. DUBAN "SUPREMO" freewheel, which is one of the most interesting innovations in the field of French cycling for 1958. We publish here an "exploded" view allowing you to see the particularities of its construction.

LA BICYCLETTE 1958 DE RIVIÈRE

Nous avons présenté, l'an dernier, la bicyclette GÉMINIANI utilisée le 18 septembre par Roger Rivière lors de sa première tentative victorieuse contre le record du monde de l'heure. Le Stéphanois avait alors couvert 46 km 923 dans les 60 minutes.

Cette année, pour dépasser les 47 km — objectif initial — et couvrir finalement 47 km 346,89 en dépit d'une crevaison à l'avant survenue à la 48e minute, notre champion avait fait préparer une nouvelle machine et, rompant avec la tradition selon laquelle les pistards n'accordent qu'une importance très relative à la légèreté, il s'était systématiquement attaché à obtenir tous les allègements raisonnablement possibles, faisant à nouveau monter des roues à 28 rayons (ROBERGEL), puis allant jusqu'à profiler ses manivelles STRONGLIGHT à emmanchement carré, supprimer les rondelles d'étanchéité de ses moyeux CAMPAGNOL() (billes apparentes, par conséquent), utiliser des écrous en duralumin, gonfler ses pneus de 105 gr à l'hélium, etc.

Il est certain que, de la sorte, il avait réalisé un gain considérable par rapport à une bicyclette de record telle que celle utilisée par Coppi en 1942, Fausto en étant encore, à l'époque, aux guidon, pédales, manivelles, en acier et aux jantes en bois.

Mais voici, au surplus, les indications de poids telles qu'elles nous ont été communiquées par G. de Grandi, alias « Pinella » le souriant chef-mécanicien de BIANCHI, qui est en quelque sorte le « Paulot » Delay transalpin et à qui les plus grands as étrangers demandent l'aide de sa compétence lorsqu'ils courent à Milan.

* Cadre, émaillé .. 1 kg 450

* Fourche .. 0 kg 530

* Jeux de direction et de pédalier, biles comprises .. 0 kg 105

* Pédalier complet entièrement duralumin, avec plateau de 53 dents .. 0 kg 785

* Guidon complet en duralumin .. 0 kg 655

* 2 pneus soie de 105 gr .. 0 kg 210

* 2 roues complètes, avec moyeux et jantes eu duralumin, 28 rayons et pignon de 15 dents .. 1 kg 440

- * Chaîne de route .. 0 kg 340
- * Selle complète .. 0 kg 735
- * Pédales en duralumin, avec cale-pieds et courroies .. 0 kg 450
- AU TOTAL : 6 kg 700

THE 1958 BICYCLE OF RIVIÈRE

Last year, we presented the GÉMINIANI bicycle used on September 18 by Roger Rivière in his first successful attempt against the world record of the hour. The Stéphanois covered 46 km 923 in 60 minutes.

This year, in order to surpass 47 km - the initial objective - and finally cover 47 km 346.89 despite a puncture at the front that occurred at the 48th minute, our champion had a new machine prepared, breaking with the tradition that pistards only give a very relative importance to lightness, he had systematically endeavoured to obtain all reasonably possible lightenings, once again fitting 28-spoke wheels (ROBERGEL), then going so far as to profile his STRONGLIGHT cranks with a square fitment, removing the sealing washers from his CAMPAGNOLO hubs (visible balls, therefore), using duralumin nuts, inflating his tyres of 105 gr with helium, etc.

It is certain that, in this way, he had made a considerable gain compared to a record-breaking bicycle such as the one used by Coppi in 1942, Fausto still being, at the time, with steel handlebars, pedals, cranks and wooden rims.

But here, in addition, are the weight indications as communicated to us by G. de Grandi, alias "Pinella" the smiling chief mechanic of BIANCHI, who is in a way the transalpine "Paulot" Delay and to whom the greatest foreign aces ask for the help of his competence when they race in Milan.

- * Frame, enamelled . 1 kg 450
- * Fork ... 0 kg 530
- * Head and bottom bracket sets, including balls ... 0 kg 105
- * Complete crankset entirely duralumin, with 53 teeth chainring ... 0 kg 785
- * Complete duralumin handlebars ... 0 kg 655
- * 2 silk tyres of 105 gr . 0 kg 210
- * 2 complete wheels, with hubs and duralumin rims, 28 spokes and 15 teeth sprocket ... 1 kg 440

- * Road chain ... 0 kg 340
 - * Complete saddle ... 0 kg 735
 - * Duralumin pedals, with toe clips and straps ... 0 kg 450
- TOTAL: 6 kg 700

[19581003 Le Cycle Vol 13 No 22 p068](#)

LUXOR advertisement

[19581011 Le Cycle Vol 13 No 23 p023 19581101 Le Cycliste 11 1958 p287](#)

Le 45e Salon du Cycle

La nouvelle tige de selle «Simplex», à chariot incorporé, d'un principe original. Les deux croquis - vu de l'avant et vu de l'arrière - montrent la simplicité du système. Signalons que les écrous bloquant les coulisses sur les lumières verticales, donc assurant la position horizontale de la selle et également le serrage des fils de la monture, sont équipés de rondelles du type papillon de roue.

The 45th Salon du Cycle

The new "Simplex" seat post with integrated clamp, based on an original principle. The two drawings - seen from the front and seen from the back - show the simplicity of the system. It should be noted that the nuts locking the slides on the vertical slots, thus ensuring the horizontal position of the saddle and also the tightening of the wires of the saddle, are equipped with washers of the butterfly type of the wheel.

[19581011 Le Cycle Vol 13 No 23 p023 19581101 Le Cycliste 11 1958 p289](#)

Le 45e Salon du Cycle

Le nouveau dérailleur «Huret» présente des solutions personnelles, telles que la possibilité d'être réglé sur n'importe quel nombre de vitesses, grâce à ses deux vis de butée, son articulation à rattrapage de jeu, son

réglage instantané de tension. Il peut être utilisé avec une roue-libre dont les couronnes extrêmes vont de 14 à 23 dents.

The 45th Salon du Cycle

The new "Huret" derailleur offers personal solutions, such as the possibility of being adjusted to any number of gears, thanks to its two stop screws, its backlash adjustment joint and its instant tension adjustment. It can be used with a freewheel with extreme sprockets ranging from 14 to 23 teeth.

[19581011 Le Cycle Vol 13 No 23 p024 19581101 Le Cycliste 11 1958 p288b](#)

Le 45e Salon du Cycle

Un appareil de démonstration, au Stand Duban, montrait le mécanisme (ici forcément très simplifié) de la nouvelle roue-libre pour cyclomoteur «Magnetic», dont les ressorts des cliquets sont remplacés par de petits aimants, solidaires des cliquets, ayant tendance à plaquer ceux-ci contre la périphérie. En gros plan, détail d'un cliquet sorti de son logement, avec son aimant ; celui-ci visible en teinte foncée.

The 45th Salon du Cycle

A demonstration device at the Duban Stand showed the mechanism (here necessarily very simplified) of the new "Magnetic" freewheel for cyclomoteurs, whose ratchet springs are replaced by small magnets, attached to the ratchets, which tend to press them against the periphery. In close-up, detail of a ratchet pulled out of its housing, with its magnet; this one visible in dark shade.

[19581101 Le Cycle Vol 13 No 24 p008 19590301 Le Cycliste 03 1959 p073](#)

Des Nouveautés! Chez Simplex : Le JUY 59,

Le Simplex 59 et la Manette 59 qui le complète à la perfection.

Etabli pour le sport comme pour la compétition le «Juy 59» est un dérailleur presque universel. Il permet 20 dents d'écart, dont 10 au pédalier. Il

admet les roues-libres jusqu'à 26 dents. Il s'adapte à la patte arrière courante, et a beaucoup moins de déport extérieur que les anciens types «Tour de France» et «Juy 51». Montage très rapide avec son câble unique. Son porte-système droit lui donne un aspect particulièrement net. Il existe en 3 et 4 vitesses pour chaîne de 3.17, et en 4 et 5 vitesses pour chaîne de 2.38. La «Manette 59», de forme plus pratique et de diamètre central plus réduit, avec son élégant collier décoratif, complète heureusement l'ensemble.

New products! At Simplex: The JUY 59,

The Simplex 59 and the Lever 59 that completes it perfectly.

Established for both sport and competition, the "Juy 59" is an almost universal derailleur. It allows 20 teeth of difference, including 10 at the front. It accepts free wheels up to 26 teeth. It adapts to the current rear dropout, and has much less external offset than the old "Tour de France" and "Juy 51" types. Very fast assembly with its single cable. Its straight system holder gives it a particularly clear appearance. There are 3 and 4 gears for chain 3.17, and 4 and 5 gears for chain 2.38. The "Lever 59", with its more practical shape and smaller central diameter, with its elegant decorative clamp, fortunately completes the whole.

[19581101 Le Cycle Vol 13 No 24 p014](#)

VU AU SALON

- 1) JIC : appareil d'entraînement, d'éducation physique et de rééducation fonctionnelle.
- 2) T.A. : nouveau jeu de manivelles en métal léger. Remarquez la rondelle d'acier formant appui pour l'axe de pédale.
- 3) NEIMAN : appareil de contrôle, équipé d'un micromètre SOLEX, permettant aux usagers de contrôler eux-mêmes la précision de leur clé d'antivol NEIMAN, ou de voir si elle a toujours conservé sa précision d'origine, soit + ou — 0,02 m/m.
- 4) VELOX : coffret d'atelier, avec super-dissolution et pièces à bord mince, permettant d'effectuer de 175 à 350 réparations.

5) GAUPILLAT : détail de la fixation du cuir de pompe, par rondelle-clips sur embout en matière plastique serti à l'extrémité de la tige.

SEEN AT THE SALON

- 1) JIC: apparatus for training, physical education and functional rehabilitation.
- 2) T.A.: new set of light metal cranks. Note the steel washer forming a support for the pedal axle.
- 3) NEIMAN: control device, equipped with a SOLEX micrometer, enabling users to check the accuracy of their NEIMAN anti-theft key themselves, or to see whether it has always retained its original accuracy, i.e. + or - 0.02 m/m.
- 4) VELOX: workshop box, with super-dissolution and thin-edged parts, allowing 175 to 350 repairs to be carried out.
- 5) GAUPILLAT : detail of the pump leather attachment, by clip washer on a plastic tip crimped at the end of the shaft.

[19581101 Le Cycle Vol 13 No 24 p020 19581201 Le Cycliste 12 1958 p326](#)

Quelques Nouveautés parmi tant d'autres

1. VAR : Immobilisateur de bielle pour cyclomoteur.
2. SIMPLEX : Nouvelle manette double.
- 3-4. HURET : Nouvelle manette simple et détail de l'entraîneur étanche pour compteur de vitesse avec son toc amovible.
5. SOVA : Nouveau levier de frein.
6. BEBOREX: Nouveau frein «Cantilever»
7. TORPEDO-SACHS : Moyeu «Boy» à frein-rétro pour vélo d'enfant.
8. LAM : Nouvelle série de leviers de frein : course, homme et dame.
9. M. DUBAN : Démonte roue-libre pour la nouvelle «Supremo» avec son guide, et une bague adaptable pour roues-libres classiques.

Some new features among many others

1. VAR: Connecting rod immobilizer for cyclomoteurs.
2. SIMPLEX: New dual lever.

- 3-4. HURET: New simple lever and detail of the waterproof speedometer driver with its removable driving dog.
5. SOVA: New brake lever.
6. BEBOREX: New "Cantilever" brake
7. TORPEDO-SACHS: "Boy" hub with back pedalling brake for children's bicycles.
8. LAM: New series of brake levers: racing, men and women.
9. M. DUBAN: Freewheel disassembler for the new "Supremo" with its guide, and an adaptable ring for classic freewheels.

[19581101 Le Cycle Vol 13 No 24 p021 19581201 Le Cycliste 12 1958 p327](#)

Quelques Nouveautés parmi tant d'autres

1. IDEALE : Selle «Compétition» type 43, assez étroite ; en croupon traité ; imperméabilisé ; monture démontable permettant de «faire» le cuir aisément et rapidement aussi parfaitement qu'après un long usage de plusieurs mois.
2. RUHIER : Bavette «700 C» pour bicyclette d'entraînement ou randonneuse. Système d'accrochage léger, rapide et très résistant.
3. ST-CHRISTOPHE : Sacoche tout en plastique ; armature dorsale et fixation en «Rilsan». Deux enjoliveurs aux initiales du client.
- 4.5.6. GALLET : Selle de course, cuir traité, et selle «Baby» dessus en plastique couleur, équipée de trois types de montures.
7. OTOM : «Anti-Boue» à fixer sous le garde-boue de cyclomoteur à galet.

Some new features among many others

1. IDEALE: "Competition" saddle type 43, rather narrow; made of treated centerpiece [central part of cowhide]; waterproofed; removable frame allowing to "make" the leather easily and quickly as perfectly as after a long use of several months.
2. RUHIER: "700 C" mudflap for training bicycles or randonneuses. Lightweight, fast and very resistant attachment system.
3. ST-CHRISTOPHE: All plastic bag; back frame and "Rilsan" attachment. Two hubcaps with the customer's initials.

4.5.6. GALLET: Racing saddle, treated leather, and "Baby" saddle top in coloured plastic, equipped with three types of frames.

7. OTOM: "Anti-Mud" to be fixed under the fender of a roller cyclomoteur.

[19581101 Le Cycliste 11 1958 p288a](#)

Le 45e Salon du Cycle

Une nouveauté «Dissoplast»

The 45th Salon du Cycle

A "Dissoplat" new product

[19581129 Le Cycle Vol 14 No 01 p006 19590301 Le Cycliste 03 1959 p075](#)

Particularités remarquées au Salon de Londres

1. VIKING : Tige de selle à crémaillère et serrage rapide «Vincar».
2. VIKING : Curieux montage, par une vis sur support brasé, du porte-pompe à pince.
3. B. H. : Blocage rapide sur moyeu à grands flasques ajourés.
- 4-5. G.B. : Levier de frein avec dispositif de détension instantanée. D'un coup de pouce (fig. 4) la petite coupelle, formant butée, prend la position détendue. Automatiquement, à la première action sur le levier, elle reprend sa position normale (fig. 5).
6. Nouveau décor G.B. avec marque en relief.
7. NORMAN : Porte-pompe et butée de frein incorporée.

Special features noted at the London Salon

1. VIKING: Rack and pinion seat post and "Vincar" quick release.
2. VIKING: Curious mounting, by a screw on a brazed support, of the clamp pump holder.
3. B. H. : Quick release on hub with large cut-out flanges.
- 4-5. G.B. : Brake lever with instant release device. With a push of a button (fig. 4) the small cup, forming a stop, takes the relaxed position. Au-

tomatically, the first time the lever is pressed, it returns to its normal position (fig. 5).

6. New G.B. decoration with raised mark.

7. NORMAN: Pump holder and built-in brake cable stop.

[19581129 Le Cycle Vol 14 No 01 p008](#)

NOUVEAUTÉS ÉTRANGÈRES A LONDRES

Voici deux nouveautés étrangères présentées, avec discrétion, au stand HOLDSWORTH: D'abord, un frein WEINMANN de course ou sport, suivant la technique du « RACER »; ensuite, un pédalier CAMPAGNOLO à manivelles 5 branches et couronnes dentées en métal léger, l'assemblage s'effectuant par vis à 6 pans creux, axe carré avec grands fiasques pour la retenue de la graisse.

FOREIGN NOVELTIES IN LONDON

Two foreign novelties were discreetly presented at the HOLDSWORTH stand: Firstly, a WEINMANN racing or sports brake using the "RACER" technique; secondly, a CAMPAGNOLO crankset with 5-pin cranks and chainrings made of light metal, connected by hexagon socket screws, square axle with large flanges for grease retention.

[19581227 Le Cycle Vol 14 No 02 p012 19590301 Le Cycliste 03 1959 p074](#)

Particularités remarquées au Salon de Londres

1. Les machines du groupe «PHILIPPS», dotées de dérailleurs, étaient équipées du modèle «Resilion», avec galet à dents en matière plastique.
2. Manettes du «CYCLO-BENELUX» gainées, en matière plastique, avec un bouton moleté agréablement décoré, permettant le réglage de la tension.
3. Deux nouveaux groupes d'éclairage par pile «LUCAS» semblables, sauf en ce qui concerne le projecteur plus ou moins important. Voici l'ensemble phare-feu arrière, tube porte-pile et commutateur.

4. Petit timbre «LUCAS» en métal léger, dont le battant est en matière plastique.

Special features noted at the London Salon

1. The machines in the "PHILIPPS" group, equipped with derailleurs, were equipped with the "Resilion" model, with a plastic toothed pulley.
2. Plastic coated "CYCLO-BENELUX" levers, with a nicely decorated knurled knob, allowing the tension to be adjusted.
3. Two new lighting groups per battery "LUCAS" similar, except for the more or less important projector. This is the rear light, battery tube and switch assembly.
4. Small "LUCAS" bell in light metal, with a plastic clapper.

[19581227 Le Cycle Vol 14 No 02 p018](#)

Les cotes du cadre de la machine de compétition exposée au Salon par CHAPLAIT (Fletcher) étaient judicieusement étudiées.

Mais c'est le travail réalisé sur les raccords qui était le plus remarquable. A gauche, nous voyons la direction avec ses longues pointes de renfort. La tête de fourche, à fourreaux ronds, était également renforcée par des longues pointes, côté boyau...

A droite, le serrage de selle montre aussi ses deux longs renforts, et la bonne fixation des haubans. Enfin, au centre, on remarque combien le dessin de la boîte à billes et l'emplacement judicieux de ses renforts doivent apporter de rigidité à l'ensemble.

The measurements of the frame of the competition machine exhibited at the Salon by CHAPLAIT (Fletcher) were carefully designed.

But it was the work done on the lugs that was most remarkable.

On the left we see the steering with its long reinforcing tips. The fork head, with round blades, was also reinforced with long tips on the tyre side...

On the right, the saddle lug also shows its two long reinforcements, and the good attachment of the seat stays. Finally, in the centre, we notice

how much the design of the bottom bracket and the wise location of its reinforcements must bring rigidity to the whole.

1959

Jan.	Febr.	March	April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	

[19590124 Le Cycle Vol 14 No 03 p009](#)

Dans la recherche de l'élégance, les attaches brasées représentent un progrès incontestable par rapport aux montages par colliers. Voici comment René HERSE a fixé, sur un modèle de compétition, le dérailleur avant SIMPLEX à câble, et le porte-bidon T.A.

In the search for elegance, brazed-on attachments represent an unquestionable progress compared to collar assemblies. This is how René HERSE fixed the SIMPLEX cable-controlled front derailleur and the T.A. bottle cage on a competition model.

[19590124 Le Cycle Vol 14 No 03 p010](#)

PORTE-BAGAGES AU SALON 1958

V.W. : plate-forme en tubes chromée, adaptable au porte-bagages d'origine de la Mobylette et augmentant sa surface. Noter également le pare-chocs, équipé d'une hampe porte-fanion

ARPEL : fixe-bagages à ressort « Clips », adaptable au Vélosorex, vu ici en position neutre.

René HERSE : porte-bagages avant avec fixe-serviette à ressort équipant la bicyclette de ville. On voit ici cet accessoire en tubes chromés, en position levée (3) prêt à serrer la serviette, l'imperméable ou le paquet; puis en position neutre (4) laissant au porte-bagages la surface totale de la plate-forme.

LUGGAGE RACKS AT THE 1958 SALON

V.W. : platform in chrome-plated tubes, adaptable to the original luggage rack of the Mobylette and increasing its surface area. Note also the bumper, equipped with a banner pole.

ARPEL: spring luggage clamp "Clips", adaptable to Vélosolex, seen here in neutral position.

René HERSE: front luggage rack with spring briefcase rail fitted to the city bicycle. This chrome tube accessory is shown here in the raised position (3) ready to clamp the briefcase, mackintosh [deeply suggested that :-)), imperméable is a waterproof coat] or packet; then in the neutral position (4) leaving the total surface area of the platform for the luggage rack.

[19590124 Le Cycle Vol 14 No 03 p011](#)

D'UN SALON A L'AUTRE

L'importance des raccords est grande pour la bonne tenue d'un cadre : ceux de la bicyclette de course de Alex SINGER présentent une remarquable élégance et garantissent, par leurs dimensions et leur rigidité, les principales qualités exigées d'une machine de compétition.

FROM ONE SALON TO THE NEXT

The importance of the lugs is great for the good handling of a frame: the lugs of Alex SINGER's racing bicycle are remarkably elegant and guarantee, by their dimensions and rigidity, the main qualities required of a competition machine.

[19590207 Le Cycle Vol 14 No 04 p004](#)

DOCUMENTS * NOUVEAUTÉS

Toutes dentures amovibles sur la nouvelle roue-libre Regina

Les Etablissements CANETTI représentent désormais en France, nous l'avons dit au cours de la période du Salon, les roues-libres italiennes REGINA.

Ces roues-libres présentent l'avantage de l'amovibilité de toutes les couronnes. Le corps est commun aux 4 et 5 vitesses; il porte trois filetages de diamètre différent. Comme on le voit sur ce dessin, la couronne de première vitesse (14 ou 15 dents) est vissée à l'intérieur du deuxième pignon, celui-ci étant lui-même vissé sur le plus petit filetage du corps. La couronne n° 3 est d'un diamètre intérieur plus fort, les couronnes 4 et 5 étant vissées par l'arrière du corps et venant en butée sur un épaulement.

L'ordre de montage est donc le suivant, pour la 5 vitesses : visser d'abord le pignon n° 3, puis les n° 4 et 5, enfin le 2, et terminer par le 1, en respectant le sens des couronnes afin que les épaulements faisant office d'entretoises soient correctement orientés, comme on le voit ci-dessus. A part la couronne n° 1, le montage des couronnes de la 4 vitesses est identique.

DOCUMENTS * NEWS

All pinions removable on the new Regina free wheel

The CANETTI Establishments now represent in France, as we said during the period of the Salon, the Italian REGINA freewheels.

These freewheels have the advantage that all sprockets can be removed. The body is common to the 4 and 5 gears; it has three threads of different diameters. As you can see in this drawing, the first gear sprocket (14 or 15 teeth) is screwed inside the second sprocket, which in turn is screwed onto the smallest thread of the body. Crown 3 has a larger internal diameter, with crowns 4 and 5 being screwed into the back of the body and stopping on a shoulder.

The order of assembly is therefore as follows for the 5 gears: first screw sprocket no. 3, then nos. 4 and 5, finally 2, and finish with 1, respecting the direction of the sprocket so that the shoulders acting as spacers are correctly oriented, as shown above.

Apart from sprocket no. 1, the assembly of the sprocket s of the 4-speed is identical.

SPORT ET TECHNIQUE

Un nouveau dérailleur HURET Le "ALLVIT"

Les Ets HURET, dont on connaît les nombreuses réalisations notamment dans le domaine du dérailleur et compteur, viennent de réaliser, ainsi que nous l'avons déjà annoncé, un nouveau modèle de dérailleur, le « ALLVIT ».

Le « ALLVIT », aux caractéristiques bien personnelles, est certainement le dérailleur le plus perfectionné existant actuellement.

En voici la description

- Son mouvement latéral est assuré par un jeu de deux biellettes formant un parallélogramme déformable.

Dans ce principe, le mouvement latéral des galets se traduit par un autre mouvement de translation en hauteur.

- Contrairement aux autres dérailleurs à parallélogramme déformable, les galets du HURET « ALLVIT » suivent le diamètre des couronnes de la roue libre, descendant dans les plus grands diamètres et remontant dans les petits diamètres (Fig. 1 et 2). Ainsi, le galet supérieur et ses flasques de guidage travaillent au plus près de la denture à une distance pratiquement constante utilisée, assurant ainsi un changement net et aisé des rapports.

- Par ce mouvement descendant vers les grandes dentures, le train de galets tend à s'éloigner de la nappe de rayons lorsque l'on utilise le plus petit développement, évitant ainsi tout accrochage possible avec les rayons et permettant un réglage correct sur la grande couronne (Fig. 1 A).

- L'enroulement de la chaîne est maximum, égal à celui obtenu avec un pignon monovitesse, et cet enroulement est constant sur toutes les dentures. Il est ainsi impossible à la chaîne d'échapper et de sauter par-dessus les dents, même avec une tension très faible (Fig. 3 et 4 C).

- La capacité du dérailleur HURET « ALLVIT » est des plus grandes; le galet supérieur n'intervient pas dans le travail de tension de la chaîne, le galet inférieur effectue seul cette tension, pouvant prendre toutes les dispositions sur plus de 180°.

Ainsi, la capacité à la roue libre est de 12 dents (de 14 à 26) et de 20 dents au couple avant (par exemple 50 — 30).

Ajoutons que, malgré l'absence de tension réglable en marche ou automatique, la tension de la chaîne est pratiquement constante sur toutes

les dentures, ce qui assure une douceur exceptionnelle de fonctionnement et un rendement maximum.

- Le dérailleur HURET « ALLVIT » peut se régler sur toutes les roues libres de 2,38 et 3,17 à 3,4 et 5 vitesses. Les deux réglages limités sont assurés par des vis formant butées, très accessibles avec un simple tourne-vis, et indéréglables (Fig. 4 D).
- Le réglage de la tension se fait instantanément à la main sans aucun outil, par simple déplacement d'un bouton poussoir parfaitement accessible (Fig. 4 E).
- Le travail du câble unique s'effectue par un mouvement rectiligne, la traction agissant pour le passage sur les grandes dentures, ce qui évite de demander cet effort maximum à un ressort qui doit alors être trop puissant et durcit le fonctionnement de la commande (Fig. 2 B).
- Toutes les articulations sont réglables, avec système de rattrapage de jeu, aussi bien l'articulation principale du dérailleur sur son support supérieur (Fig. 4 F) que les articulations des biellettes du parallélogramme déformable (Fig. 4 G).

En cas, bien improbable, de bris du câble, il suffit de décrocher le ressort (Fig. 4 H) et de régler à la main le parallélogramme dans la vitesse désirée : la chaîne restera sur cette denture pendant l'utilisation.

La partie périphérique des galets est en nylon, pratiquement inusable, ne se marquant pas, et rendant le pédalage absolument silencieux.

En 1959 et dans le domaine de la compétition, les Ets HURET poursuivront leur effort à l'adresse des clubs amateurs et indépendants, équipant de nombreuses sociétés ainsi que des équipes « pros » comme celles de l'U.C.P.F. et de Claeys-Flandria avec Van Daele, vainqueur du dernier Paris-Roubaix comme leader.

SPORT AND TECHNIQUE

A new HURET derailleur The "ALLVIT"

Ets HURET, whose numerous achievements are well known, particularly in the field of derailleur and speedometer, have just produced, as we have already announced, a new derailleur model, the "ALLVIT".

The "ALLVIT", with its very personal characteristics, is certainly the most advanced derailleur currently available.

It is described as follows

- Its lateral movement is ensured by a set of two rods forming a deformable parallelogram.

In this principle, the lateral movement of the pulleys results in another translatory movement in height.

- In contrast to other derailleurs with a deformable parallelogram, the pulleys of the HURET "ALLVIT" follow the diameter of the freewheel sprockets, dropping in the larger diameters and rising in the smaller diameters (Figs. 1 and 2). Thus, the upper pulley and its guide flanges work as close as possible to the teeth at a practically constant distance used, thus ensuring a clean and easy gear change.

- By this downward movement towards the large toothing, the pulley system tends to move away from the spoke web when using the smallest development, thus avoiding any possible hooking with the spokes and allowing correct adjustment on the large sprocket (Fig. 1 A).

- The chain winding is maximum, equal to that obtained with a single-speed sprocket, and this winding is constant on all the teeth. It is therefore impossible for the chain to drop and jump over the teeth, even with very low tension (Figs. 3 and 4 C).

- The capacity of the HURET "ALLVIT" derailleur is extremely high; the upper pulley does not interfere with the chain tensioning work, the lower pulley does the tensioning alone and can take any position over 180°.

Thus, the capacity of the freewheel is 12 teeth (from 14 to 26) and 20 teeth at the front couple (e.g. 50 - 30).

It should be added that, despite the absence of adjustable tension during operation or automatic tensioning, the chain tension is practically constant on all the gears, which ensures exceptional smoothness of operation and maximum efficiency.

- The HURET "ALLVIT" derailleur can be adjusted on all freewheels from 2.38 and 3.17 to 3, 4 and 5 speeds. The two limiting adjustments are provided by stop screws which are easily accessible with a simple screwdriver and cannot be moved (Fig. 4 D).

- The tension is adjusted instantly by hand, without any tools, by simply moving a perfectly accessible push button (Fig. 4 E).

- The single cable is worked by a rectilinear movement, the traction acting to pass through the large teeth, thus avoiding the need to request this maximum effort from a spring which must then be too powerful and hardens the operation of the control (Fig. 2 B).

- All articulations are adjustable, with a slack adjuster, both the main derailleur joint on the upper derailleur support (Fig. 4 F) and the articulations of the links of the deformable parallelogram linkage (Fig. 4 G). In the unlikely event of cable breakage, simply unhook the spring (Fig. 4 H) and manually adjust the parallelogram to the desired speed: the chain will remain on this setting during use.

The peripheral part of the pulleys is made of nylon, which is practically indestructible, does not mark and makes pedalling absolutely silent. In 1959 and in the field of competition, Ets HURET will continue their efforts towards amateur and independent clubs, equipping many companies as well as "professional" teams such as those of U.C.P.F. and Claeys-Flandria with Van Daele, winner of the last Paris-Roubaix as leader.

[19590221 Le Cycle Vol 14 No 05 p022](#)

NOUVEAUTÉ * DOCUMENT

LES NOUVEAUTES HURET

Nous avons présenté le nouveau dérailleur « ALLVIT » HURET dans notre dernier numéro, indiquant naturellement ses principales caractéristiques et ses nombreuses qualités. Voici son élégante manette dont le papillon de serrage, de forme très personnelle, est parfaitement bien en main.

En dessous, on voit l'un des galets à jante en nylon qui l'équipent, et, en coupe partielle, la surface de contact du noyau en acier, profondément moletée, empêchant le glissement du nylon sur le noyau de roulement. Autres nouveautés, chez HURET : de fins colliers en acier chromé pour la fixation de la transmission de frein arrière sur le cadre; et un collier formant butée de gaine pour la base du cadre, également en acier chromé, tous deux visibles, ici, à droite.

Le cuir de pompe remplacé par un anneau de caoutchouc synthétique
Il n'y a pas de petits perfectionnements, toute amélioration technique ayant sa valeur propre et méritant d'être prise en considération.

Notre confrère suisse FAHRRAD - MOTORRAD (Cycle et Moto), de Genève, vient à cet égard de nous présenter le dispositif « O-RING » destiné à remplacer le vieux cuir de pompe et déjà utilisé depuis quelque temps sur le territoire de la Confédération.

Le piston de la pompe muni de r « O-Ring » fonctionne d'une part comme piston de compression et d'autre part comme valve d'air automatique. Plus la pression augmente, plus le « O-Ring » est pressé contre la paroi intérieure du tube de la pompe et, par le mouvement contraire, de l'air frais passé sous le « O-Ring » dans la pompe. Le piston répond infailliblement à chaque mouvement, de sorte qu'il n'y a pas de « ratés » tel que c'est le cas avec les joints en cuir.

Le « O-Ring » résiste aux effets nocifs de l'huile, de la graisse, de l'humidité, etc. Il supporte des températures de -30° jusqu'à $+80^{\circ}$ C tout en conservant sa souplesse.

Nous aimerions savoir si un fabricant français de pompes a eu l'occasion de procéder à un essai de ce dispositif dont nous publions ici une description schématique de fonctionnement.

NOVELTY * DOCUMENT

THE NEWS FROM HURET

We presented the new HURET "ALLVIT" derailleur in our last edition, of course pointing out its main features and numerous qualities. Here is its elegant shifter with its individually shaped butterfly nut, which is very easy to handle.

Underneath is one of its rollers with a nylon edge and, in partial section, the contact surface of the steel core, deeply knurled, preventing the nylon from sliding on the bearing core.

Other new features at HURET: thin chromed steel clamps for fixing the rear brake transmission to the frame; and a cable stop clamp for the chainstay, also made of chromed steel, both visible here on the right.

Pump leather replaced by a synthetic rubber ring.

There is no such thing as a small improvement, as every technical improvement has its own value and deserves to be taken into consideration.

Our Swiss colleague FAHRRAD - MOTORRAD (Cycle et Moto), from Geneva, has just presented us with the "O-RING" device intended to replace the old pump leather and already in use for some time on the territory of the Swiss Confederation.

The piston of the pump fitted with the O-Ring functions on the one hand as a compression piston and on the other hand as an automatic air valve. The higher the pressure increases, the more the O-Ring is pressed against the inner wall of the pump tube and, through the opposite movement, fresh air is forced under the O-Ring into the pump. The piston responds unerringly to every movement, so that there are no "misfires" as is the case with leather rings.

The O-Ring is resistant to the harmful effects of oil, grease, moisture, etc. It withstands temperatures from - 30° to + 80° C while retaining its flexibility.

We would like to know if a French pump manufacturer has had the opportunity to test this device. We are publishing a schematic description of its operation here.

[19590328 Le Cycle Vol 14 No 07 p008](#)

DOCUMENTS * NOUVEAUTÉS

Une remorque monoroue " HERGÉ " à suspension AR oscillante

La remorque monoroue HERGÉ est bien connue des utilisateurs de véhicules à deux roues, et est appréciée par ses qualités de solidité, de légèreté, et de tenue de route.

Ses fabricants viennent de créer un modèle à suspension arrière oscillante parfaitement efficace, et dont la silhouette s'harmonise avec celle des motos et cyclomoteurs les plus modernes.

Voici la ligne générale du châssis, lequel peut recevoir tout bagage directement ; ou bien encore un coffre ou une carrosserie, et le détail de l'arrière du châssis et de la suspension oscillante à deux éléments télescopiques chromés.

DOCUMENTS * NEWS

A "HERGÉ" single-wheel trailer with oscillating rear suspension

The HERGÉ single-wheel trailer is well known to users of two-wheeled vehicles, and is appreciated for its solidity, lightness and handling qualities.

Its manufacturers have just created a model with perfectly efficient oscillating rear suspension, whose silhouette is in harmony with that of the most modern motorbicycles and mopeds.

Here is the general line of the chassis, which can take any luggage directly; or a trunk or body, and the detail of the rear of the chassis and the oscillating suspension with two chromed telescopic elements.

[19590328 Le Cycle Vol 14 No 07 p012](#)

NOUVEAUTÉS CYCLISTES A AMSTERDAM

- 1) RALEIGH : Bâton de rouge fixé par une pince sur la tige du rétroviseur équipant une bicyclette féminine.
- 2) WEPEWE : Feu rouge avec ampoule de rechange : la clé permet de mettre cette ampoule en service instantanément si l'autre est grillée.
- 3) SPANNINGA : Catadioptrés adaptables sous les pédales : surface rouge derrière et surface jaune devant.
- 4) BROOKS : pour la première fois, des cale-pieds !
- 5) LUCIA : Projecteur profilé en matière plastique.
- 6) ALTENBURGER : Moyeux de course à corps monobloc en métal léger, grands flasques ajourés, et blocages rapides.
- 7) VAR : Outillage de blocage et d'extraction pour les manivelles à emmanchement carré, STRONGLIGHT, HERSE, et, éventuellement, CAMPAGNOLO, TA.

NEWS FOR CYCLISTS IN AMSTERDAM

- 1) RALEIGH: Red stick fixed by a clip on the rod of the rear-view mirror fitted to a woman's bicycle.
- 2) WEPEWE: Red light with spare bulb: the key enables this bulb to be put into service instantly if the other one is burnt out.

- 3) SPANNINGA: Adaptable reflectors under the pedals: red on the rear and yellow on the front.
- 4) BROOKS: for the first time, toe clips!
- 5) LUCIA: Profiled plastic headlamp.
- 6) ALTENBURGER: Racing hubs with one-piece light metal body, large cutout flanges, and quick releases.
- 7) VAR: Locking and extraction tool for square-tapered cranks, STRONG-LIGHT, HERSE, and, possibly, CAMPAGNOLO, TA.

[19590418 Le Cycle Vol 14 No 08 p014](#)

Ces robustes pattes pour cadre de piste, réalisées par CAMPAGNOLO pourraient aux yeux de gens non avertis, sembler bien trop massives pour être brasées sur des tubes aussi minces que les fourreaux, bases et montants

de course.

Et pourtant, une telle robustesse est nécessaire pour obtenir la rigidité souhaitée.

These sturdy track frame legs, made by CAMPAGNOLO, might to the un-informed eye seem far too massive to be brazed onto tubes as thin as racing fork blades, chainstays and seatstays.

And yet such robustness is necessary to achieve the desired rigidity.

[19590425 Le Cycle Vol 14 No 09 p009](#)

Quelques réflexions

LA bicyclette est-elle encore perfectible?

Some reflections

Is the bicycle still perfectible?

[19590425 Le Cycle Vol 14 No 09 p010](#)

LA BICYCLETTE EST-ELLE PERFECTIBLE ?:

Un nouveau chariot de selle le "SUPER-COMPETITION» IDÉALE

Si l'on a enregistré l'apparition de certaines nouveautés dans le domaine de la tige de selle avec chariot incorporé, le chariot adaptable sur toute tige classique était resté sans perfectionnements depuis de très longues années.

Et pourtant le réglage par crans fut souvent critiqué, principalement par les coureurs, en raison de l'impossibilité de régler de façon précise l'inclinaison de la selle. Ces crans, s'ils sont très fins, permettent un réglage assez juste, mais ils s'usent rapidement et la selle risque alors de basculer, ce qui peut être très dangereux.

Si, par contre, les crans sont plus forts, le réglage devient par trop imprécis, ce qui est également fâcheux.

Les nouveaux chariots IDEALE pallient ces défauts. Comme on le remarquera sur la vue « éclatée » ci-dessus, les surfaces portant habituellement les crans sont simplement molletées, et séparées par une rondelle en matière demi-souple. Le serrage s'effectue par un axe et deux écrous classiques.

Le cycliste règle donc la position de sa selle tout comme avec un chariot classique. Lorsque ce réglage est effectué, il bloque fortement les deux écrous d'axe, et bloque également les deux petites vis constituant le système de sécurité, qui interdisent tout dérèglement ou basculage fortuit de la selle.

Si, pour une raison ou une autre, on doit démonter la selle de la tige, il suffit de desserrer les deux gros écrous d'axe, tout en laissant bloquées les vis de sécurité. La position est ainsi conservée, et la selle sera très facilement remise à sa place initiale.

Enfin, on remarque un prolongement supérieur à l'arrière du chariot, avec deux parties repliées et deux fentes; dans celles-ci, une courroie à boucle rapide, fournie avec le chariot, est engagée. Elle constitue pour le coureur un excellent porte-boyau et, pour le cyclotouriste, un porte-imperméable pratique et discret.

Ajoutons qu'IDEALE, fournit ce chariot, adaptable sur toute selle de course deux fils, séparément, en boîte couleurs, et qu'un autre modèle est prévu pour les selles à monture en duralumin de la marque.

IS THE BICYCLE PERFECTIBLE?:

A new saddle carrier - the IDEALE "SUPER-COMPETITION".

While there have been some new developments in the field of the seatpost with built-in carriage, the carriage that can be fitted to any classic seatpost had remained without improvement for many years.

However, the notch adjustment was often criticised, especially by racers, because it was not possible to adjust the saddle inclination precisely. These notches, if they are very fine, allow a rather accurate adjustment, but they wear out quickly and the saddle can then tip over, which can be very dangerous.

If, on the other hand, the notches are stronger, the adjustment becomes too imprecise, which is also annoying.

The new IDEALE carriages compensate for this. As can be seen in the "exploded" view above, the surfaces that usually carry the notches are simply softened and separated by a washer made of semi-flexible material. Tightening is carried out by means of a pin and two conventional nuts.

The rider can adjust the position of his saddle just like with a conventional carriage. When this adjustment is carried out, he tightens the two axle nuts and also locks the two small screws that make up the safety system, which prevent the saddle from being accidentally adjusted or tilted.

If, for any reason, the saddle must be removed from the shaft, simply loosen the two large axle nuts, while leaving the safety screws locked. The position is thus maintained, and the saddle will be very easily returned to its original place.

Finally, there is an upper extension at the back of the carriage, with two folded parts and two slots; in these a quick release strap, supplied with the carriage, is engaged. It is an excellent tubular tyre carrier for the cyclist and a practical and discreet waterproof clothing carrier for the touring cyclist.

IDEALE also supplies this carriage, which can be fitted to any 2-wire racing saddle, separately, in a colour box, and another model is available for the brand's duralumin saddles.

Les vainqueurs de la "POLY" et leurs machines

La HELYETT du vainqueur en catégorie « professionnels » Pavard, n'est pas une machine spéciale pour grimpeur, mais une classique bicyclette de compétition, d'ailleurs remarquablement bien dessinée et équilibrée. On remarquera le cadre en tubes REYNOLDS, le pédalier en métal léger STRONGLIGHT, le couple T.A. avec adaptateur, les dérailleurs SIMPLEX, les freins MAFAC « RACER », le guidon et les jantes PIVO, les boyaux HUTCHINSON, les pédales et tige de selle CAMPAGNOLO, le porte-bidon VIT.

Le tandem René HERSE classé premier est un modèle très classique, équipé des nombreuses spécialités « maison » : potence, freins, dérailleur avant, manivelles et plateaux, toutes pièces en métal léger. Le cadre est en tubes REYNOLDS; les chaînes sont des BRAMPTON; le dérailleur arrière est un CYCLO; la roue-libre une DUBAN; les moyeux des MAXI-CAR; les jantes des MEPHISTO; les rayons des ROBERGEL; les pneus des BARREAU; les selles des IDÉALE; l'éclairage un JOS.

La randonneuse René HERSE de Jean Fouacé présente toutes les caractéristiques de la machine-type du cyclosporitif, avec adoption au maximum des solutions et accessoires « course ». Cadre en tubes REYNOLDS, dérailleurs SIMPLEX, pédalier en métal léger « maison », freins MAFAC « RACER », potence « maison » en duralumin et cintre PHILIPPE, jantes MEPHISTO, pneus BARREAU, roue-libre DUBAN, chaîne BRAMPTON, pédales LYOTARD, cale-pieds PATURAUD, éclairage JOS, rayons ROBERGEL, porte-bidon et bidon T.A., constituent les caractéristiques principales de la machine victorieuse en catégorie « randonneurs ».

The winners of the "POLY" and their machines

The HELYETT of the winner in the "professional" category Pavard, is not a special machine for climbers, but a classic competition bicycle, remarkably well designed and balanced.

The REYNOLDS tubular frame, STRONGLIGHT light metal crankset, T.A. couple with adapter, SIMPLEX derailleurs, MAFAC "RACER" brakes, PIVO handlebars and rims, HUTCHINSON tubulars, CAMPAGNOLO pedals and seatpost, VIT bottle cage.

The René HERSE tandem ranked first is a very classic model, equipped with the many "à la maison" specialities: stem, brakes, front derailleur, cranks and chainrings, all in light metal. The frame is made of REYNOLDS tubes; the chains are BRAMPTON; the rear derailleur is a CYCLO; the freewheel is a DUBAN; the hubs of the MAXI-CAR; the rims of the MEPHISTO; the spokes of the ROBERGEL; the tyres of the BARREAU; the saddles of the IDEALE; the lighting is a JOS.

Jean Fouacé's René HERSE randonneuse presents all the characteristics of the typical cycloportive machine, with maximum adoption of "racing" solutions and accessories. Frame in REYNOLDS tubes, SIMPLEX derailleurs, "à la maison" light metal crankset, MAFAC "RACER" brakes, "à la maison" duralumin stem and PHILIPPE handlebars, MEPHISTO rims, BARREAU tyres, DUBAN freewheel, BRAMPTON chain, LYOTARD pedals, PATURAUD toe clips, JOS lighting, ROBERGEL spokes, bottle cage and bottle T.A., are the main features of the winning machine in the "Randonneur" category.

[19590530 Le Cycle Vol 14 No 11 p008](#)

VU A CHANTELOUP

- 1) GOELAND : manette de commande de la dynamo légère, sous le raccord de selle.
- 2) T.A. : nouveau bidon en matière plastique, avec bouchon étanche imperdable, et décors au nom de la firme.
- 3) HERGÉ : commande du moyeu STURMEY-ARCHER, porte-sac et petit phare JOS sur randonneuse légère.
- 4) VAR : nouveau jeu d'outils pour blocage et extraction des manivelles à emmanchement carré.

5) René HERSE : long raccord à la direction, et nouvelle manette double SIMPLEX entièrement enrobée de matière plastique.

SEEN ATCHANTELOUP

- 1) GOELAND: light dynamo control lever, under the seat lug.
- 2) T.A. : new plastic bottle, with captive waterproof cap, and decorations with the company's name.
- 3) HERGÉ : lever to control the STURMEY-ARCHER hub, bag holder and small JOS headlight on light randonneuse.
- 4) VAR: new set of tools for locking and extracting the square-tapered cranks.
- 5) René HERSE: long headtube bottom lug and new SIMPLEX double lever fully plastic coated.

[19590530 Le Cycle Vol 14 No 11 p009](#)

APRES CHANTELOUP

La « Polymultipliée » de Chanteloup est le réel Grand Prix des dérailleurs, et une victoire dans cette épreuve consacre toujours la qualité de l'appareil. Cette année, LE SIMPLEX a remporté deux victoires sur trois épreuves : celle des professionnels et celle des randonneurs. Voici le dérailleur « JUY 543 » équipant avec pattes de cadre et blocages LE SIMPLEX, la HELYETT du vainqueur, Pavard.

Le tandem HERSE, victorieux à Chanteloup, était équipé du dérailleur CYCLO, habitué des premières places dans l'épreuve de la « Poly ». Remarquons la patte de cadre équipée d'un repos de chaîne facilitant le démontage éventuel de la roue.

AFTER CHANTELOUP

Chanteloup's "Polymultiplied" is the real Grand Prix of derailleurs, and a victory in this event always confirms the quality of the machine. This year, LE SIMPLEX won two out of three events: the professional and the randonneur events. Here is the "JUY 543" derailleur fitted with LE SIM-

PLEX frame dropouts and quick releases, the HELYETT of the winner, Pavard.

The HERSE tandem, victorious in Chanteloup, was equipped with the CYCLO derailleur, used to the first places in the "Poly" event. Note the frame dropout equipped with a chain rest that makes it easier to remove the wheel if necessary.

[19590530 Le Cycle Vol 14 No 11 p011](#)

On a exposé à l'Hautil

- 1) Alex SINGER : porte-bagages avant formant porte-sac, fixation en quatre points.
- 2) VAR : robuste et efficace presse-clavette pour professionnels et mécaniciens de Services des courses.
- 3) René HERSE : patte « CYCLO » pour dérailleurs HURET « ALLVIT » monté sur machine de tourisme.
- 4) CIBIE : dynamo légère, type 27, à molette en matière plastique.
- 5) René HERSE : sur la machine du randonneur victorieux, selle IDÉALE à monture en duralumin, avec adaptation « maison » du nouveau chariot « spécial-compétition » à blocage de sécurité. Ce montage n'est pas encore commercialisé, mais est déjà réalisé par HERSE.

It was exposed at the heights

- 1) Alex SINGER: front luggage rack forming a bag holder, four-point fixing.
- 2) VAR: robust and efficient cotterpin press for professionals and race service mechanics.
- 3) René HERSE : " CYCLO " dropout for HURET " ALLVIT " derailleurs mounted on touring machines.
- 4) CIBIE : light dynamo, type 27, with plastic knurl.
- 5) René HERSE : on the victorious randonneur's machine, IDÉALE saddle with duralumin frame, with "à la maison" adaptation of the new "spe-

cial-competition" carrier with safety lock. This assembly is not yet commercialised, but is already made by HERSE.

[19590601 Le Cycliste 06 1959 p172](#)

Cyclotechnie Les manivelles T.A.

DANS le compte-rendu du dernier Salon du Cycle, de Paris, en octobre dernier, nous avons eu l'occasion de signaler que les frères Navet, animateurs de la firme T.A. ainsi que l'on sait, étudiaient un type de manivelles en alliage léger, qualité «Maison», ce qui est tout dire.

La mise au point définitive est maintenant réalisée, et les intéressés travaillent actuellement à la réalisation de la fabrication. On peut donc envisager qu'on trouvera ces manivelles dans le commerce d'ici quelques mois.

Il s'agit, rappelons-le, de manivelles matricées, en alliage léger à haute résistance. Sur le croquis, il y a lieu de remarquer la portée de pédale, renforcée par une rondelle en acier sertie dans la manivelle, évitant ainsi toute détérioration du filetage de cette dernière. Largement dimensionnées, ces manivelles sont rainurées afin d'assurer une parfaite rigidité.

Leur qualité, inutile de le préciser, s'apparente étroitement à celle des autres productions T.A.: tels les couples-adapteurs, les cale-pédales, les guide-chaîne, les porte-bidons et bidons «Crack»...

Si on en juge par ce que nous pouvons lire et entendre, les nouvelles manivelles T.A. seront particulièrement bien accueillies par les cyclos, qui jusqu'ici, ont plus ou moins, les uns ou les autres, eu des déboires avec cet accessoire.

Cyclotechnics The T.A. cranks

In the report of the last Salon du Cycle, in Paris, last October, we had the opportunity to point out that the Navet brothers, leaders of the firm T.A. as we know, were working on a type of light alloy crankset, "Maison" quality, which is to say everything.

The final development is now complete, and the interested parties are currently working on the manufacturing process. We can therefore ex-

pect that these cranks will be available on the market within a few months.

It should be remembered that these are forged cranks made of high-strength light alloy. On the drawing, it is worth noting the pedal hole, reinforced by a steel washer crimped into the crank, thus avoiding any deterioration of the crank's thread. Widely dimensioned, these cranks are grooved to ensure perfect rigidity.

Their quality, needless to say, is closely related to that of other T.A. productions: such as adapter-chainring sets, pedal clips, guide rails, bottle holders and "Crack" bottles....

Judging by what we can read and hear, the new T.A. cranks will be particularly well received by cyclists, who until now have more or less had problems with this accessory.

[19590627 Le Cycle Vol 14 No 13 p018](#)

Le frein Weinmann "VAINQUEUR 999"

Nous avons présenté le nouveau frein WEINMANN, type « VAINQUEUR 999 » lors de sa première apparition au dernier Salon de Londres.

Nous avons même souligné sa ressemblance avec le MAFAC « RACER ». Pourtant, en examinant plus en détail la nouvelle réalisation suisse, on y remarque quelques solutions personnelles, la différenciant de l'appareil français. C'est ce qui ressort de l'examen auquel nous nous sommes livrés lors du départ du Tour.

En regardant les croquis ci-joints, on voit que le réglage de tension du câble s'effectue par vis barillet, à l'arrêt de gaine; le petit câble-étrier porte une butée terminale soudée à chaque extrémité, celles-ci s'accrochant dans le logement fendu de chaque branche.

Le ressort, en acier inoxydable, est unique, pris en son centre sous la tête de la vis de fixation sur la machine; le ressort porte une seule spire de chaque côté, l'extrémité du fil venant s'accrocher dans une gorge un peu au-dessus des porte-patins.

Le réglage de ceux-ci s'effectue d'une façon très classique, par une boutonnière verticale et un écrou borgne de blocage. Les patins à ventouses d'un dessin spécial, sont réalisés par WOLBER.

Toutes ces caractéristiques sont communes au frein avant et au frein arrière. Signalons que, naturellement, les pièces principales sont en métal léger forgé.

Le levier est également très classique : plein à sa face interne, et légèrement molleté sur la partie avant réservée aux doigts.

La fixation se fait par un collier mince et une simple vis centrale, très accessible. L'appuie-main est en caoutchouc blanc et permet le facile passage du câble et de la butée de gaine, comme on le voit sur le dessin.

Remarquons enfin que le large diamètre de la butée de gaine et sa faible longueur laissent toute liberté au câble, lequel ne peut frotter contre aucune pièce pendant le travail des freins et ne peut ainsi s'user prématurément.

The Weinmann brake "VAINQUEUR 999".

We presented the new WEINMANN brake, type "VAINQUEUR 999", at its first appearance at the last London Exhibition.

We even emphasised its similarity to the MAFAC "RACER".

However, a closer look at the new Swiss design reveals a few individual solutions that set it apart from the French model. This is what came out of the examination we carried out at the start of the Tour.

Looking at the attached drawings, it can be seen that the cable tension is adjusted by means of a barrel screw at the cable stop; the small bowden cable has an end stop welded to each end, which hooks into the slotted housing of each arm.

The spring, made of corrosion-resistant steel, is unique, taken in its centre under the head of the fixing screw on the machine; the spring carries a single turn on each side, the end of the wire hooking into a groove slightly above the pad holders.

The adjustment of the pad holders is carried out in a very conventional way, by means of a vertical buttonhole and a cap nut. The specially designed suction pads are made by WOLBER.

All these features are common to both the front and rear brake. It should be noted that, naturally, the main parts are made of forged light metal.

The lever is also very classic: plain on the inside and slightly rounded on the front part reserved for the fingers.

The fixing is done by a thin collar and a simple central screw, very accessible. The hand rest is made of white rubber and allows the easy passage of the cable and the housing stop, as shown in the drawing.

Finally, the large diameter of the housing stop and its short length give the cable complete freedom of movement and prevents it from rubbing against any part during brake operation and thus from wearing out prematurely.

[19590701 Le Cycliste 0708 1959 p000](#)

T.A. advertisement

[19590711 Le Cycle Vol 14 No 14 p008](#)

Le Tour de France et la technique

1 — HURET pour son premier Tour de France, le dérailleur « Allvit » est à l'honneur dans l'équipe belge. Voici son montage sur une FLANDRIA au curieux arrière cintré.

2 — BAUER : porte-bidon en matière plastique sur bicyclette allemande.

3 — VIT : nouvelle forme d'attache supérieure à double collier, pour potence à serrage avancé.

4 — PEUGEOT : butée de gaine à collier, semblable à celles utilisées par Sturmey-Archer.

5 — CAMPAGNOLO : pastille bouchant le filetage de pédale des manivelles.

6 — BALILLA : levier de frein à petite commande de détension instantanée sortant de l'appuie-main, et gaine du levier en caoutchouc.

The Tour de France and technique

1 - HURET for its first Tour de France, the " Allvit " derailleur is in the honour of the Belgian team. Here is its assembly on a FLANDRIA with a curious curved rear.

2 - BAUER : plastic bottle cage on a German bicycle.

3 - VIT : new form of upper clamp with double collar, for stem with forward clamping.

4 - PEUGEOT : cable stop with collar, similar to those used by Sturmey-Archer.

5 - CAMPAGNOLO : a cap plugging the pedal threads of the cranks.

6 - BALILLA : brake lever with small instant release button coming out of the hand rest, and rubber lever sheath.

[19590711 Le Cycle Vol 14 No 14 p010](#)

VU AU TOUR

1-2 Nouvelle selle originale italienne UNICA, à dessus en matière plastique, monture en métal léger avec fixations enrobées dans le dessus lors du moulage, et tige de selle spéciale remplaçant le chariot. Cette selle équipait la HELYETT de Delberghe. 3 à 9 — SIMPLEX a complété, à l'occasion du Tour de France, la série de ses accessoires pour coureurs. Voici, remarqués à Mulhouse, au parc des mécaniciens, la tige de selle formant chariot sur l'ATALA de Cestari (3), les nouveaux moyeux à corps en métal léger équipés des blocages à leviers gaines de matière plastique et à contre-écrou en matière plastique dure (4 et 5), les deux types de manettes doubles proposées aux coureurs, celle dont les deux leviers sont à droite (6) et la nouvelle symétrique aux leviers enrobés de matière plastique blanche. Sur cette dernière, on remarque, au centre du collier, une petite cuvette ronde remplie par une pastille de matière plastique, afin d'éviter le glissement du collier le long du tube diagonal (7). Enfin, la butée de base (8) et le guide-câble de dérailleur arrière avec butée de gaine pour le dérailleur avant, collier se fixant contre la boîte de pédalier, au bas du tube diagonal.

SEEN AT THE TOUR

1-2 New original Italian UNICA saddle, with plastic top, light metal frame with rails embedded in the top during moulding, and special seat-post replacing the carrier. This saddle equipped the HELYETT of Delberghe. 3 to 9 - SIMPLEX has completed, on the occasion of the Tour de France, the series of its accessories for racers. Here are, noticed in Mul-

house, at the mechanics' park, the seat post forming the carriage on the ATALA of Cestari (3), the new hubs with light metal body equipped with quick releases with plastic sheathed lever and hard plastic nuts (4 and 5), the two types of double levers proposed to the racers, the one with the two levers on the right (6) and the new symmetrical one with levers coated in white plastic. On the latter, there is a small round bowl in the centre of the collar filled with a plastic pellet to prevent the collar from sliding along the down tube (7). Finally, there is the chainstay cable stop (8) and the rear derailleur cable guide with housing stop for the front derailleur, which is attached to the bottom bracket at the bottom of the downtube.

[19590711 Le Cycle Vol 14 No 14 p012](#)

[Les industries française, italienne, allemande et belge dans le Tour](#)

1-2 — LEARCO GUERRA : la bicyclette de Charly GAUL est une classique machine italienne, et naturellement, les raccords sont d'un dessin simple et de dimensions généreuses, ce qui semble indispensable sur une bicyclette de coureur.

3.4 — CAMPAGNOLO et STRONGLIGHT : voici deux pédaliers en métal léger qui présentent des caractéristiques bien voisines. Manivelles à emmanchement carré, étoile à cinq branches solidaire de la manivelle droite, et recevant aux cinq extrémités les deux couronnes, de part et d'autre.

Le pédalier STRONGLIGHT avec étoile formant adaptateur en est à son troisième Tour de France; le pédalier CAMPAGNOLO à son premier. Sur le dessin No 4, on voit le dérailleur avant FICHTEL et SACHS équipant plusieurs machines de l'équipe d'Allemagne.

5 — TORPEDO : moyeu arrière avec corps de roue-libre incorporé, toutes dentures vissées amovibles, absentes sur ce croquis, et utilisé sur les machines allemandes équipées par SACHS.

On remarque l'axe plein pour papillons, et ne pouvant recevoir de blocage rapide.

[The French, Italian, German and Belgian industries at the Tour](#)

1-2 - **LEARCO GUERRA**: Charly GAUL's bicycle is a classic Italian machine. Naturally, the lugs are of a simple design and generous dimensions, which seems indispensable on a racer's bicycle.

3.4 - **CAMPAGNOLO** and **STRONGLIGHT**: here are two light metal cranksets with very similar characteristics. Cranks with square taper, a five-pointed star integral with the right crank, and holding the two chainrings at the five ends on either side.

The **STRONGLIGHT** crankset with star forming an adaptor is in its third Tour de France; the **CAMPAGNOLO** crankset in its first.

On drawing No 4, you can see the **FICHTEL** and **SACHS** front derailleur on several machines of the German team.

5 - **TORPEDO** : Rear hub with incorporated freewheel body, all removable screwed sprocket teeth, absent on this drawing, and used on German machines equipped by **SACHS**.

Note the solid axle for butterflies, and not able to accommodate a quick release.

[19590711 Le Cycle Vol 14 No 14 p013](#)

Les industries française, italienne, allemande et belge dans le Tour

Les **FLANDRIA** de l'équipe belge présentent de nombreuses solutions personnelles et originales. Comme on le voit sur ces croquis, le cadre est soudé, et la douille de direction est renforcée aux extrémités par deux bagues découpées et brasées (1).

La fourche arrière est composée par un tube cônifié formant la base, se cintrant à l'emplacement de la patte et remontant vers le serrage de selle pour constituer le hauban. La patte épaisse est fraisée en demi-rond et brasée sur le cintre du tube, suivant une importante surface (2).

Les moyeux sont à corps en métal léger, bruts de tour, et les roulements sont annulaires.

Le roulement de pédalier est également du type annulaire; les manivelles en acier sont à emmanchement carré (3 et 4).

La manivelle droite est à trois branches, avec adaptateur T.A.

Les dérailleurs avant et arrière sont des **HURÉT**, le dernier du nouveau modèle « Allvit ».

The French, Italian, German and Belgian industries at the Tour

The FLANDRIA of the Belgian team presents many personal and original solutions. As can be seen in these drawings, the frame is welded, and the head tube is reinforced at the ends by two cut and brazed rings (1). The rear fork is made up of a conical tube forming the chainstay, bending at the location of the dropout and moving upwards towards the seat clamp to form the seat stay. The thick dropout is milled in half a circle and brazed to the tube bend over a large area (2).

The hubs have a light metal body, rough-turned, and the bearings are annular.

The bottom bracket bearing is also of the annular type; the steel cranks are square-tapered (3 and 4).

The straight crank is a three-pin crank with an T.A. adapter.

The front and rear derailleurs are HURET, the latter of the new "Allvit" model.

[19590711 Le Cycle Vol 14 No 14 p014](#)

CROQUIS DU TOUR

1-2 S'inspirant de l'appareil CAMPAGNOLO, Cotleur, mécanicien de l'équipe cc Internations », a réalisé ce montage permettant de replacer exactement une selle après démontage; 1 : position de réglage initiale et position de contrôle; 2 : position de démontage de la selle.

3 — Plaque de cadre officielle, avec garniture en profilé de matière plastique.

4 — Bidon officiel, en matière plastique, portant la désignation des organisateurs.

5-6 — Démonter roue-libre CYCLO à trois tétons immobilisant la première denture, un téton étant réglable, excentré sur un plot tournant, pour couronnes de 14, 15 ou 16 dents.

7 — Jante de l'équipe italienne, les trous des rayons étant bouchés avec du liège, afin d'obtenir une bonne étanchéité.

8 — Jante MEPHISTO à blocs, dont les perçages de rayons ont été emboutis plus profondément, afin que les écrous ne dépassent pas le fond de jante.

DRAWINGS OF THE TOUR

1-2 Inspired by the CAMPAGNOLO device, Coteleur, a mechanic from the cc Internations team ", has created this assembly which allows the exact replacement of a saddle after dismantling; 1: initial adjustment position and control position; 2: saddle dismantling position.

3 - Official frame plate, with plastic profile trim.

4 - Official bottle, made of plastic, bearing the organisers' name.

5-6 - CYCLO freewheel dismantling device with three pins fixing the first gear, one pin being adjustable, eccentric on a rotating pin, for sprockets of 14, 15 or 16 teeth.

7 - Italian team rim, the spoke holes being plugged with cork, in order to obtain a good seal.

8 - MEPHISTO rim with blocks, whose spoke holes have been pressed deeper, so that the nipples do not protrude beyond the rim base.

[19590725 Le Cycle Vol 14 No 15 p010](#)

AU PALMARÈS DU TOUR DE FRANCE

Voici quelques vues de détail de la bicyclette COPPI qui remporta la première place du classement général, ainsi que le Grand Prix de la Montagne, avec Federico Bahamontes.

Sur cette machine, on trouve la série des Spécialités CAMPAGNOLO. Le dessin n° 1 montre le dérailleur avant et le nouveau pédalier entièrement en métal léger. La manivelle droite est solidaire d'une étoile à cinq branches portant aux extrémités, de chaque côté, une des couronnes du couple, l'assemblage se faisant par des vis et écrous à six pans creux. L'emmanchement des manivelles est classique, sur axe carré légèrement conique.

Le dérailleur arrière (dessin n° 2) est sans modification ; il est monté sur la patte spéciale de cadre; les blocages et les colliers formant butées et guides sont de la même origine.

Les vues nos 3 et 4 montrent les raccords du cadre, très intéressants, et parfaitement découpés avec le souci de la recherche d'une bonne tenue et d'une rigidité maxima. Leurs longues pointes rappellent les raccords présentés par CHAPLAIT-CNC au vernier Salon de Paris.

Notons enfin la tête de fourche caractéristique, de forme cylindrique, solution jadis adoptée par AUTOMOTO.

ON THE TOUR DE FRANCE AWARDS

Here are some detail views of the COPPI bicycle that won the first place in the overall classification, as well as the Grand Prix de la Montagne, with Federico Bahamontes.

On this machine you can find the CAMPAGNOLO Specialities series. Drawing no. 1 shows the front derailleur and the new crankset made entirely of light metal. The right hand crank is connected to a five-pointed star with one of the chainrings of the couple at the ends on each side, the assembly being made by means of hexagon socket screws and nuts.

The cranks are fitted in the classic way, on a slightly conical square axle. The rear derailleur (drawing no. 2) is unmodified; it is mounted on the special frame dropout; the quick releases and the collars forming stops and guides are of the same origin.

Views no. 3 and 4 show the lugs, which are very interesting and perfectly cut with the aim of achieving maximum strength and rigidity. Their long tips are reminiscent of the lugs presented by CHAPLAIT-CNC at the last Paris Show.

Finally, note the characteristic cylindrical-shaped fork head, a solution once adopted by AUTOMOTO.

[19590725 Le Cycle Vol 14 No 15 p013](#)

AU PALMARÈS DU "TOUR "

1. - SIMPLEX : le nouveau « JUY-543 » équipait la LIBERIA de Anglade, alors que Darrigade avait conservé, sur la HELYETT le modèle précédent à tension corrigée.
2. - LIBERIA de Anglade : dérailleur avant SIMPLEX, manivelles STRONGLIGHT en métal léger et adaptateur T.A.

3. - HELYETT de Darrigade : freins MAFAC « RACER ».
4. - LIBERIA : guidon et potence en métal léger, et porte-bidon VIT.
5. - HELYETT : raccords très diminués et double manette SIMPLEX, l'une étant évidée, pour la commande des dérailleurs arrière et avant.

IN THE "TOUR" AWARDS

1. - SIMPLEX: the new "JUY-543" equipped the LIBERIA of Anglade, whereas Darrigade had kept the previous tensions adjusted model on the HELYETT.
2. - LIBERIA of Anglade: SIMPLEX front derailleur, STRONGLIGHT light metal cranks and T.A. adapter.
3. - HELYETT of Darrigade: MAFAC " RACER " brakes.
4. - LIBERIA: light metal handlebars and stem, and VIT bottle cage.
5. - HELYETT: very reduced lugs and double SIMPLEX lever, one of which is cut out, for operating the rear and front derailleurs.

[19590725 Le Cycle Vol 14 No 15 p014](#)

La "Coppi " gagnante du Tour 59

La COPPI du vainqueur, Federico Bahamontès, a remporté la première place du classement général et le Grand Prix de la Montagne.

Cette machine fut spécialement réalisée pour le champion espagnol. On remarque les raccords généreux aux pointes très longues de l'inclinaison accentuée de la direction et le faible cintre de la fourche, caractérisant une bicyclette stable dans les descentes rapides, ce qui a été d'autant plus utile à « Baha » qu'il est un médiocre « descendeur ».

Notons les dérailleurs moyeux à petits flasques pédalier, pédales et tige de selle CAMPAGNOLO, le porte-bidon VIT, les cale-pieds CHRISTOPHE, la roue-libre et la chaîne REGINA, les freins WEINMANN, etc.

The "Coppi" winner of Tour 59

The COPPI of the winner, Federico Bahamontès, took first place in the overall classification and the Grand Prix de la Montagne.

This machine was specially made for the Spanish champion. The generous lugs with very long tips, the accentuated inclination of the head-

tube and the slight curve of the fork, characterising a stable bicycle in rapid descents, were all the more useful to "Baha" as he is a mediocre "downhill racer".

Note the derailleurs, hubs with small flanges, bottom bracket, pedals and seat post CAMPAGNOLO, VIT bottle cage, CHRISTOPHE toe clips, REGINA freewheel and chain, WEINMANN brakes, etc.

[19590725 Le Cycle Vol 14 No 15 p017](#)

LE TOUR DE FRANCE

Second du classement général et premier Français, le champion de France Henry Anglade montait cette LIBERIA 100 % française, puisqu'on peut y remarquer les tubes VITUS, les dérailleurs SIMPLEX, les manivelles STRONGLIGHT en duralumin, l'adapteur à deux plateaux T.A., les freins MAFAC, les pédales LYOTARD, le guidon A.V.A. et les jantes MAVIC, les porte-bidons VIT, etc... Il s'agit, notons-le, de la machine super-légère utilisée dans les deux dernières étapes contre la montre, mais construite selon les mêmes cotes que la machine normale.

L'HELYETT « SPECIALE » du maillot vert Darrigade, premier au classement par points, est une machine très ramassée, courte de l'arrière comme de l'avant, mais très harmonieuse. On remarquera les dérailleurs SIMPLEX, les freins MAFAC, le pédalier et la tige de selle CAMPAGNOLO, les porte-bidons VIT, etc.

THE TOUR DE FRANCE

Second overall and first Frenchman, French champion Henry Anglade rode this 100% French LIBERIA, as we can see the VITUS tubes, SIMPLEX derailleurs, STRONGLIGHT duralumin cranks, T.A. double plate adapter, MAFAC brakes, LYOTARD pedals, A.V.A. handlebars and MAVIC rims, VIT bottle cages, etc... This is, it should be noted, the super-light machine used in the last two time trial stages, but built to the same dimensions as the normal machine.

The "SPECIAL" HELYETT of the green jersey Darrigade, first in the points classification, is a very compact machine, short from the back and the front, but very harmonious. Note the SIMPLEX derailleurs, the MAFAC brakes, the CAMPAGNOLO crankset and seatpost, the VIT bottle cages, etc.

[19590822 Le Cycle Vol 14 No 16 p009](#)

LE TOUR DE FRANCE

Ces raccords ajourés sur tubes légers VITUS étalent ceux de la LIBERIA d'Anglade. Notons les double manettes SIMPLEX sur attaches brasées.

THE TOUR DE FRANCE

These cut-out lugs on lightweight VITUS tubes match those of the LIBERIA d'Anglade. Note the SIMPLEX double levers on brazed-on tabs.

[19590822 Le Cycle Vol 14 No 16 p010](#)

LE TOUR DE FRANCE

Rares sont les cadres de coureurs soudés à l'autogène; voici le MACARIO du coureur Manzanèque, de l'équipe d'Espagne.

Les raccords ajourés sont profondément découpés sur la BAUER de l'Allemand Friedrich. Les fourreaux de la fourche sont presque cylindriques.

THE TOUR DE FRANCE

Rare are the frames of racers that are autogenously welded together; here is the MACARIO of the racer Manzanèque, from the Spanish team.

The cut-out lugs are deeply cut on the BAUER of German rider Friedrich. The fork blades are almost cylindrical.

LE TOUR DE FRANCE

Mariage franco-italien avec ces blocages SIMPLEX sur moyeux CAMPA-GNOLO à grands flasques, visibles sur l'HELYETT de Anquetil. Mais l'organisation n'a pas fait respecter, en l'occurrence, le règlement

La commande au guidon CAMPAGNOLO - PASSVITESSES des dérailleurs est relativement rare. Celle-ci équipait l'ATALA de Cestari.

Le dérailleur SACHS, adopté par plusieurs coureurs allemands, est d'une technique classique et simple, se rapprochant davantage du modèle de grande série que d'un appareil pour la compétition. Remarquer la patte ajourée avec barrette centrale.

THE TOUR DE FRANCE

Franco-Italian marriage with these SIMPLEX quick releases on CAMPA-GNOLO hubs with large flanges, seen on the HELYETT by Anquetil. However, the organisation did not apply, in this case, the rules and regulations.

The CAMPAGNOLO - PASSVITESSES derailleur handlebar controls are relatively rare. It was used on the ATALA of Cestari.

The SACHS derailleur, adopted by several German racers, is of a classic and simple technique, closer to a mass production model than to a device for competition. Note the cut-out dropout with central bar.

des Nouveautés! Le chariot de selle "Idéale Super-Compétition"

Les Etablissements Tron et Berthet, bien connus clans notre monde cyclotouriste, pour leurs fabrications appréciées de tous, des fameuses selles «Idéale», ont sorti un chariot de selle perfectionné susceptible de re-médier aux inconvénients relatifs au réglage, dont on se plaignait

toujours. Nous ne saurions mieux en expliquer la technique qu'en reproduisant l'exposé de Daniel Rebour, dans «Le Cycle» :

Si l'on a enregistré l'apparition de certaines nouveautés dans le domaine de la tige de selle avec chariot incorporé, le chariot adaptable sur toute tige classique était resté sans perfectionnements depuis de très longues années.

Et pourtant le réglage par crans fut souvent critiqué, autant par les coureurs que les cyclotouristes, en raison de l'impossibilité de régler de façon précise l'inclinaison de la selle. Ces crans, s'ils sont très fins, permettent un réglage assez juste, mais ils s'usent rapidement et la selle risque alors de basculer, ce qui peut être très dangereux.

Si, par contre, les crans sont plus forts, le réglage devient par trop imprécis, ce qui est également fâcheux.

Les nouveaux chariots «Idéale Super-Compétition» pallient ces défauts. Comme on le remarquera sur la vue «éclatée» ci-dessus, les surfaces portant habituellement, les crans sont simplement molletées, et séparées par une rondelle en matière demi-souple. Le serrage s'effectue par un axe et deux écrous classiques.

Le cycliste règle donc la position de sa selle tout comme avec un chariot classique. Lorsque ce réglage est effectué, il bloque fortement les deux écrous d'axe, et bloque également les deux petites vis constituant le système de sécurité, qui interdisent tout dérèglement ou basculement de la selle.

Si, pour une raison ou une autre, on doit démonter la selle de la tige, il suffit de desserrer les deux gros écrous d'axe, tout en laissant bloquées les vis de sécurité. La position est ainsi conservée, et la selle sera très facilement remise à sa place initiale.

Enfin, on remarque un prolongement supérieur à l'arrière du chariot, avec deux parties repliées et deux fentes ; dans celles-ci une courroie à boucle rapide, fournie avec le chariot, est engagée. Elle constitue pour le coureur un excellent porte-boyau et, pour le cyclotouriste, un porte-imperméable pratique et discret.

Ajoutons qu'«Idéale» fournit ce chariot, adaptable sur toute selle de course deux fils et sur selles à monture acier ou duralumin.

New products! The "Ideale Super-Compétition" saddle clamp

The Tron and Berthet Establishments, well known in our cycling world, for their famous "Ideale" saddles, have brought out an improved saddle clamp that can remedy the disadvantages related to adjustment, of which we were always complaining. We could not explain the technique better than by reproducing Daniel Rebour's paper in "Le Cycle":

While some innovations have been introduced in the field of seat post with integrated clamp, the clamp that can be adapted to any classic seat post had not been improved for many years.

And yet the notch adjustment was often criticized, both by racers and cyclists, because of the impossibility of precisely adjusting the saddle inclination. These notches, if very fine, allow for a fairly accurate adjustment, but they wear out quickly and the saddle can tip over, which can be very dangerous.

If, on the other hand, the notches are stronger, the adjustment becomes too inaccurate, which is also unfortunate.

The new "Ideale Super-Competition" clamps compensate for these defects.

As we will notice on the "exploded" view above, the surfaces usually bearing, the notches are simply molten, and separated by a washer made of semi-flexible material. Tightening is carried out by a conventional axle and two nuts.

The cyclist therefore adjusts the position of his saddle just like with a conventional clamp. When this adjustment is made, it strongly locks the two axle nuts, and also locks the two small screws that make up the safety system, which prevent the saddle from being unadjusted or accidentally tilted.

If, for any reason, the saddle must be removed from the seat post, simply loosen the two large axle nuts, while leaving the safety screws locked. The position is thus maintained, and the saddle will be very easily returned to its original position.

Finally, there is an upper extension at the rear of the clamp, with two folded parts and two slots; in these a quick buckle strap, supplied with the clamp, is engaged. It is an excellent tube carrier for the rider and a practical and discreet raincoat carrier for the cyclist.

In addition, "Ideale" provides this clamp, which can be adapted to any two-wire racing saddle and to saddles with steel or duralumin frames.

[19590912 Le Cycle Vol 14 No 17 p009](#)

LE TOUR DE FRANCE

Autre dérailleur allemand, celui-ci d'un dessin très personnel : l'ALTENBURGER à parallélogramme déformable placé horizontalement.

THE TOUR DE FRANCE

Another German derailleur with a very personal design: the ALTENBURGER with a deformable parallelogram placed horizontally.

[19590912 Le Cycle Vol 14 No 17 p012](#)

LE TOUR DE FRANCE

Le frein MAFAC « RACER » a établi une solide réputation d'efficacité et de robustesse sur les machines de coureurs. En voici un exemple sur l'HELYETT de Darrigade.

Les potences en métal léger offrent une sécurité totale aux coureurs. Aussi sont-elles largement utilisées.

THE TOUR DE FRANCE

The MAFAC "RACER" brake has established a solid reputation for efficiency and robustness on racing machines. Here is an example on Darrigade's HELYETT.

The light metal stems offer total safety to the racers. They are therefore widely used.

[19590912 Le Cycle Vol 14 No 17 p013](#)

LE TOUR DE FRANCE

Pompe à raccord incorporé et à poignée baguée sur une bicyclette allemande.

THE TOUR DE FRANCE

Pump with built-in coupling and ring handle on a German bicycle.

[19591010 Le Cycle Vol 14 No 18 p013](#)

Mécanique classique au Grand Prix des Nations

Depuis longtemps on sait que, dans une épreuve aussi spéciale que le Grand Prix des Nations, disputé contre la montre, la principale qualité d'une bicyclette est la légèreté.

En effet, le coureur n'a pas à réaliser d'efforts brusques de démarrage, il a toute latitude pour choisir, sur la route, l'endroit exact où il passera, évitant ainsi au maximum les irrégularités de la chaussée.

Il doit « enrouler » avec le plus de souplesse possible afin de ne pas user ses forces en à-coups répétés.

Aussi peut-il utiliser un matériel très léger, et qui manquerait peut-être de rigidité et de solidité dans une course en ligne.

Mais cette légèreté présente un avantage indispensable, et c'est pour cette raison que nous voyons toujours dans les épreuves contre la montre les coureurs utiliser des bicyclettes spéciales, ultra-légères.

Les cadres sont en REYNOLDS 3/10 ou VITUS 4/10; le maximum de pièces est en métal léger; les roues sont montées avec 28 rayons; le poids des boyaux est de l'ordre de 200 grammes.

Par contre, les développements ne cessent d'augmenter, ainsi d'ailleurs que la longueur des manivelles. On arrive à 54 x 14, et 180 de manivelles. Pourtant, les plateaux de 52 ou 53 dents, et les leviers de 175 sont encore les plus utilisés.

Au départ du Grand Prix des Nations 1959, nous n'avons remarqué que peu de nouveautés ou de montages originaux.

On avait parlé de nouveauté ultra-secrète sur l'HELYETT de Vermeulin, et nous n'avons vu que des boyaux collés à la gomme laque, ce qui, paraît-il, fait gagner 20 grammes sur l'adhésif classique, et des écrous de rayons en duralumin.

La DILECTA de Amy (croquis n° 1) était équipée d'une selle IDEALE à monture en duralumin, cuir de haute qualité et carcasse extra-légère. La FLANDRIA, montée par le Belge Cellibrandt, réunissait de nombreuses particularités « maison ». comme nous l'avons déjà indiqué lors de nos comptes rendus du Tour de France. L'arrière constitué par un tube cintré formant hauban et base (croquis n° 2) porte des pattes CAMPAGNOLO découpées en arrondi et brasées. Sur cette patte, et grâce au bras-support spécial. le montage du dérailleur HURET « ALLVIT » est facile, mais ici l'axe d'assemblage n'est pas d'origine.

Sur la même machine (croquis n° 3) on voyait une tige de selle formant bloc-chariot, de conception originale.

Nous avons déjà présenté le pédalier à roulements annulaires et à manivelles acier à emmanchement carré et les moyeux à roulements annulaires de cette firme.

Sur la GROENE-LEEuw de Sweeckx (croquis n° 4) nous avons remarqué cette robuste patte de cadre à la large surface fraisée.

Enfin, le Suisse Ruegg utilisait sur sa CONDOR un moyeu sur lequel avait été rivé un flasque de grand diamètre côté roue-libre, afin, comme nous l'avions préconisé il y a plusieurs années, d'obtenir un angle suffisant pour les rayons de droite, sensiblement égal à celui des rayons de gauche et évitant les ennuis causés par les excès d'un montage en « parapluie ».

Classic engineering at the Grand Prix des Nations

It has long been known that, in an event as special as the Grand Prix des Nations, contested against the clock, the main quality of a bicycle is its lightness.

Indeed, the racer doesn't have to make any sudden efforts at the beginning, he has a lot of freedom to choose, on the road, the exact place where he will pass, avoiding as much as possible the irregularities of the road surface.

He has to "roll" as smoothly as possible in order not to use his energy in repeated bumps and shocks.

He can therefore use very light material, which may lack rigidity and solidity in a road race.

But this lightness has an indispensable advantage, and this is why we always see in time trials racers using special, ultra-light bicycles.

The frames are made of REYNOLDS 3/10 or VITUS 4/10; the maximum number of parts is made of light metal; the wheels are built with 28 spokes; the weight of the tubulars is around 200 grams.

On the other hand, developments are constantly increasing, as is the length of the cranks. We arrive at 54 x 14, and 180 cranks. However, the 52 or 53 tooth chainrings and 175 crank levers are still the most commonly used.

At the start of the 1959 Grand Prix des Nations, we noticed few novelties or original assemblies.

There had been talk of an ultra-secret novelty on Vermeulin's HELYETT, and all we saw were tubulars glued with shellac, which apparently saves 20 grams on the classic adhesive, and spoke nipples made of duralumin. Amy's DILECTA (drawing no. 1) was equipped with an IDEALE saddle with duralumin frame, high quality leather and extra-light frame.

The FLANDRIA, ridden by the Belgian racer Cellibrandt, had many "à la maison" features, as we have already mentioned in our reviews of the Tour de France. The rear, consisting of a curved tube forming a seat- and chainstay (drawing no. 2), has CAMPAGNOLO dropouts cut out in a rounded shape and brazed. The HURET "ALLVIT" derailleur is easy to mount on this dropout, thanks to the special support arm, but here the assembly axis is not the original one.

On the same machine (drawing no. 3) we saw a seat post forming a carriage block, of original design.

We have already presented the crankset with annular bearings and steel cranks with a square taper and the hubs with annular bearings of this firm.

On the Sweeckx GROENE-LEEuw (drawing no. 4) we noticed this sturdy dropout with a large milled surface.

Finally, the Swiss Ruegg used on his CONDOR a hub on which a large diameter flange was riveted on the freewheel side, in order, as we had recommended several years ago, to obtain a sufficient angle for the right spokes, roughly equal to that of the left spokes and avoiding the problems caused by the excesses of an "umbrella" assembly.

"LE JUYRECORD-60" principale des nouveautés Le Simplex pour 1960

L'effort des Etablissements LE SIMPLEX s'est porté principalement, ces derniers mois, sur le matériel de Sport et de Compétition.

Nombreuses sont les nouveautés et les améliorations apportées à des appareils existants. Elles montrent combien LE SIMPLEX recherche la perfection dans le domaine des accessoires qu'il propose aux coureurs, aux sportifs et à tous les amateurs de belle mécanique.

Passons en revue les principales modifications et innovations proposées pour la saison avenir.

• Le dérailleur « JUY-RECORD-60 » succède au « JUY-543 » dont les derniers modèles furent éprouvés brillamment dans le Tour de France. Il présente les caractéristiques suivantes :

1° La plaquette-butée de réglage, logée dans la coulisse du porte-système, simplifie le réglage qui s'effectue désormais ainsi :

a) Aligner les galets avec la grande denture de roue libre en déplaçant le système sur le boîtier d'articulation (réglage existant déjà sur les précédents modèles.

b) Faire descendre la chaîne sur la petite denture. Amener la plaquette en butée contre le baladeur de chaînette et la bloquer à cette position. Ce principe permet l'utilisation de toutes roues libres (larges, étroites, françaises ou étrangères) et l'emploi pour 3, 4 ou 5 vitesses.

Notons que le système de détension par double-câble est maintenant supprimé.

2° Adoption de galets injectés, composés d'un coussinet en acier traité enrobé dans une couronne dentée en matière plastique spéciale. L'ensemble est monté sur cônes et billes de gros diamètre. On obtient de cette façon un roulement réglable de haute précision, ainsi que le silence et une moindre usure de la chaîne.

3° Axe va et vient : Traité et renforcé, donc meilleure portée dans le porte-système et grande résistance à l'usure et aux chocs. Adjonction d'un système de clavetage limitant le déplacement angulaire de l'ensemble porte-galets. La butée avant empêche la chaîne de trop s'infléchir lorsque l'on retire la roue, et facilite le passage de la roue libre au remonta-

ge, activant du même coup l'opération. La butée arrière interdit à l'ensemble porte-galets de dépasser une position donnée, dans le cas d'une tension maximum de chaîne.

- **Colliers et manette** : Pattes renforcées, ainsi que vis de fixation. Une ventouse en matière plastique assure une applique parfaite sur le tube et rend la fixation inamovible. Les secteurs sont rendus solidaires du collier support.
- **Colliers spéciaux** : S'adaptant soit sur hauban arrière, soit à proximité de la boîte de pédalier, ils sont calibrés sur les différents diamètres de tube et leurs renforts permettent un serrage maximum, sans aucune déformation. Ils assurent un guidage et un maintien parfait des transmissions.
- **Blocages compétition**: Embase extérieure avec écrou acier et contre-écrou de freinage en matière plastique. Les ailettes du contre-écrou permettent un réglage pratique et instantané, et le freinage de la matière plastique sur la broche fileté donne toute garantie de sécurité pour le serrage du blocage.
- **Jeux de moyeux caractérisés par** : Corps acier avec flasques en alliage léger décolletés sertis. Flasques de diamètre standard avant ou arrière, autorisant l'emploi d'une seule longueur de rayons.

Cônes trempés, longs pour l'arrière, assurant une grande rigidité de l'axe.

Emploi de billes de 6,35 pour l'avant et l'arrière. Meilleure répartition du déport pour le moyeu arrière.

- **Tige de selle à chariot incorporé** : Élégante, robuste, dotée d'un réglage précis et pratique, ne fatiguant pas les ressorts de la selle, offrant des possibilités maximum de réglage longitudinal. Elle est livrable dans tous les diamètres, à la demande.

Rappelons que toutes ces spécialités furent éprouvées pendant la saison de course 1959 et que leur mise au point a contribué au riche palmarès de SIMPLEX.

Enfin, n'oublions pas de signaler les autres belles spécialités de la grande firme dijonnaise : couples, dérailleurs avant à levier direct ou à câble, dérailleurs arrière de route et de tourisme, pattes de cadre, poignées tournantes et leviers pour motorisés, anti-vol, porte-paquet pour cyclo-moteur, etc.

Rendons, une fois de plus, hommage à l'esprit inventif de M. L. Juy.

Le dérailleur avant L.J. 23 à commande par câble est un des appareils récents dont la précision de manoeuvre est justement réputée.

Moyeux « Sport » et « Compétition », à corps acier avec flasques sertis en métal léger, équipés des nouveaux blocages rapides à contre-écrou de freinage en matière plastique. Les flasques de ces moyeux sont de même diamètre à l'avant et à l'arrière, ce qui permet d'utiliser la même longueur de rayons. Les roulements sont montés sur grosses billes de 6,35.

Le dérailleur course « JUYRECORD-60 », à câble unique, a un aspect extérieur nettement affiné. La partie mécanique est également très améliorée, par rapport au précédent modèle.

"THE JUYRECORD-60" main novelty Le Simplex for 1960

The efforts of LE SIMPLEX establishments have been focused mainly, in recent months, on sports and competition equipment.

Many new and improved features have been added to existing equipment. They show how much LE SIMPLEX is looking for perfection in the field of the accessories it offers to racers, sportsmen and all lovers of beautiful mechanics.

Let's take a look at the most important changes and innovations for the upcoming season.

- The "JUY-RECORD-60" derailleur is the successor to the "JUY-543" derailleur, the latest models of which were successfully tested in the Tour de France. It has the following features:

1° The adjustment stop plate, housed in the slide of the system carrier, simplifies the adjustment, which is now carried out in this way:

a) Align the pulleys with the large freewheel sprocket by moving the system on the joint housing (adjustment already existing on the previous models.

b) Lower the chain onto the small sprocket teeth. Bring the plate up to the stop against the chain guide and lock it in this position. This principle allows the use of all free wheels (wide, narrow, French or foreign) and the use for 3, 4 or 5 speeds.

It should be noted that the double-cable release system is now eliminated.

2° Adoption of injected pulleys, consisting of a treated steel bushing embedded in a special plastic toothed ring. The assembly is mounted on cones and balls of large diameter. In this way, a high-precision adjustable bearing is obtained, as well as silence and less wear on the chain.

3° Reciprocating axis: Treated and reinforced, therefore better bearing capacity in the system carrier and high resistance to wear and shocks. Addition of a keying system limiting the angular displacement of the pulley carrier assembly. The front stop prevents the chain from bending too much when the wheel is removed, and facilitates the transition from freewheel to remount, thereby activating the operation. The rear stop prevents the pulley carrier assembly from exceeding a given position when the chain is fully tensioned.

- Clamps and lever: Reinforced tabs and fixing screws. A plastic suction cup ensures a perfect application on the tube and ensures that the fixing cannot be removed. The segments are made integral with the support collar.

- Special clamps: Fitting either on the rear stay or close to the bottom bracket, they are calibrated to the different tube diameters and their reinforcements allow maximum tightening, without any deformation. They ensure perfect guiding and support of the transmissions.

- Racing quick releases: External base plate with steel nut and plastic locking nut. The wings of the locknut allow for convenient and instantaneous adjustment, and the locking of the plastic material on the threaded spindle guarantees safety when tightening the quick release.

- Hub sets characterised by : Steel body with machined light alloy flanges. Standard front or rear diameter flanges, allowing the use of a single length of spokes.

Long hardened cones for the rear, ensuring high axle rigidity.

Use of 6.35 balls for the front and rear. Better offset distribution for the rear hub.

- Seat post with incorporated carriage: Elegant, robust, with precise and practical adjustment, not tiring the seat springs, offering maximum longitudinal adjustment possibilities. It is available in all diameters on request.

All these specialities were tried and tested during the 1959 racing season and their development has contributed to SIMPLEX's rich list of successes.

Finally, let's not forget to mention the other beautiful specialities of the great Dijon firm: [chainring] couples, front derailleurs with direct or cable operated levers, road and touring rear derailleurs, frame dropouts, twist grips and levers for motorised vehicles, anti-theft devices, moped package holders, etc.

Once again, let us pay tribute to the inventive spirit of Mr. L. Juy.

The L.J. 23 front derailleur with cable control this year one of the recent devices whose manoeuvring precision is justly renowned.

Sport" and "Competition" hubs with steel body and light metal flanges, equipped with the new plastic locknut quick releases. The flanges of these hubs have the same diameter at the front and rear, allowing the same spoke length to be used. The bearings are mounted on large 6.35 balls.

The "JUYRECORD-60" single-cable racing derailleur has a clearly refined external appearance. The mechanical part is also much improved compared to the previous model.

[19591010 Le Cycle Vol 14 No 18 p036](#)

Deux vues de la tige de selle à chariot incorporé, sur lesquelles on voit le système de blocage et de réglage de l'inclinaison.

Détails des nouveaux galets injectés, montrant le roulement à grosses billes sur cônes et corps en acier traité, et la couronne en matière plastique spéciale, dont la forme est visible sur la vue en coupe partielle.

Two views of the seatpost with built-in carriage, showing the locking and inclination adjustment system.

Details of the new injection-moulded pulleys, showing the coarse ball bearing on cones and body in treated steel, and the ring in special plastic, whose shape is visible in the partial section view.

[19591010 Le Cycle Vol 14 No 18 p039](#)

HURET complète la gamme de ses spécialités pour cycles

Au dernier Salon de Paris, le nouveau dérailleur HURET type « ALLVIT » reçut un accueil chaleureux, aussi bien de la part des constructeurs que de celle des coureurs, des sportifs et des cyclotouristes.

On connaît les qualités de cet appareil en tant que douceur de roulement, sa précision de manoeuvre, sa capacité très étendue permettant aussi bien l'utilisation en course qu'en tourisme montagnard.

Depuis, de nombreux coureurs l'ont utilisé avec succès : la victoire de Noël Foré dans Paris-Roubaix 1959 en est un exemple remarquable.

Mais s'il est bien d'avoir créé un dérailleur aux multiples qualités, il est nécessaire de lui adjoindre quelques accessoires de classe équivalente, intimement liés à son bon fonctionnement.

Nous avons déjà présenté les galets en nylon, avec moyeu central en acier comportant un roulement à billes réglable et de haute précision; les colliers formant passe-câble et butée de gaine pour le montage sur cadre ne comportant pas d'attaches brasées.

La manette simple ou double destinée au « ALLVIT » est maintenant définitivement au point. L'élégance de sa forme a été très remarquée, ainsi que le caractère pratique de son papillon réglant la dureté de pivotement. Mais la partie la plus délicate à réaliser, surtout pour une manette double, est le collier, qui ne doit pas pouvoir glisser tant soit peu le long du tube diagonal, ce qui aurait pour résultat de détendre les câbles et de dérégler le fonctionnement des dérailleurs.

Le collier HURET présente deux particularités : d'abord, afin de lui conserver un diamètre stable, impossible à augmenter par allongement le support (ou les deux supports de manettes en cas de manettes doubles) est soudé électriquement, au lieu d'être rivé sur une partie contre-coudée, donc susceptible de s'allonger.

Enfin, les oeillets recevant la vis de serrage sont emboutis vers l'intérieur, assurant ainsi une pression complète sur toute la périphérie du tube, en raison de l'impossibilité de déformation de ces emboutis.

Signalons également que la partie centrale du collier est légèrement diminuée afin de se prêter plus facilement au montage par dessus le tube, et de reprendre exactement sa forme ronde dès que la vis est serrée. Notons enfin, que cette vis de 5 mm porte un collier à deux plats, ce qui facilite le travail du monteur.

Mais pour recevoir le dérailleur « ALLVIT », il devenait normal que HURÉT étudie une patte de cadre bien adaptée. Naturellement, ce dérailleur peut être posé sur tous les cadres classiques et même sur certaines pattes d'origine étrangère comportant un oeil de fixation, grâce à un bras spécialement étudié, mais pourquoi ne pas faire encore mieux ?

Un modèle de pattes « constructeur » vient donc d'être mis au point, offrant tous les avantages de la patte à glissière, grâce à son dégagement par l'avant, mais évitant l'obligation pour l'utilisateur de contrôler le centrage de sa roue, et ne comportant aucun correcteur, l'axe de roue devant simplement venir à fond des glissières, celles-ci étant très courtes. Les pattes HURÉT « constructeur » réunissent donc les avantages classiques des pattes à glissière et des pattes droites.

Sur les croquis illustrant cette note, on voit le dessin de ces pièces aux formes ramassées et non ajourées, très rigides, d'une épaisseur générale de 5 mm, la partie recevant l'axe et supportant le serrage des blocages ou papillons étant usinée et d'une épaisseur de 7 mm.

Une patte classique à glissière, également non ajourée, est en cours de réalisation. Naturellement, ces deux types de pattes ont, à droite, un oeil taraudé avec double butée pour le dérailleur « ALLVIT ». Des pattes avant, de qualité équivalente, complètent ces jeux.

On ne saurait terminer cette rapide étude des nouveautés HURET sans rappeler les autres spécialités bien connues : dérailleurs « Tour de France », « Champion du Monde » à tension réglable, « Randonneur »; dérailleurs avant à câble ou à levier direct; couples à trois ou cinq vis ; enfin, les compteurs de vitesse pour cyclomoteurs, vélomoteurs, scooters et motos, à montage sur le guidon ou à encastrer, cadran rond ou triangulaire; les tendeurs de chaînes et les rétroviseurs.

Les robustes pattes arrières HURET, type « constructeur », destinées à recevoir le dérailleur « ALLVIT », réunissent les qualités des pattes droites et des pattes à glissières.

Détail du nouveau collier pour la manette double HURET, évitant tout risque de glissement le long du tube diagonal.

Voici, en vue « explosée », la manette double, HURET, dotée de son nouveau collier de sécurité.

HURET completes the range of its specialities for bicycles

At the last Salon de Paris, the new HURET "ALLVIT" type derailleur received a warm welcome from manufacturers as well as from racers, sportsmen and cyclists.

The qualities of this device are well known, such as its smooth rolling action, its precision of manoeuvring and its very extended capacity, making it suitable for use in racing as well as in mountain tourism.

Since then, many racers have used it successfully: the victory of Noël Foré in Paris-Roubaix 1959 is a remarkable example.

But if it is good to have created a derailleur with multiple qualities, it is necessary to add some accessories of equivalent class, intimately linked to its good functioning.

We have already presented the nylon pulleys, with a central steel hub with an adjustable, high-precision ball bearing; the clamps forming cable guides and housing stops for mounting on frames without brazed-on clips.

The single or double lever for the "ALLVIT" is now fully developed. The elegant shape of the lever has been very well noticed, as well as the practicality of its butterfly to regulate the swivel hardness. But the most difficult part to achieve, especially for a double lever, is the collar, which must not be able to slide along the downtube at all, as this would result in slackening of the cables and disruption of the derailleur operation. The HURET collar has two special features: firstly, in order to keep its diameter stable, it is impossible to increase it by lengthening the support (or the two lever supports in the case of double levers) is electrical-

ly welded, instead of being riveted to a counter-cornered part, which is therefore susceptible to lengthening.

Finally, the eyelets accommodating the clamping screw are pressed inwards, thus ensuring complete pressure over the entire periphery of the tube, due to the impossibility of deformation of these pressings.

It should also be noted that the central part of the clamp is slightly reduced to make it easier to mount it over the tube and to return to its exact round shape as soon as the screw is tightened. Finally, it should be noted that this 5 mm screw carries a double-flat collar, which makes the fitter's work easier.

However, in order to accommodate the "ALLVIT" derailleur, it was natural for HURÉT to design a well adapted frame dropout. Naturally, this derailleur can be fitted to all conventional frames and even to some foreign dropouts with a fixing eye, thanks to a specially designed arm, but why not do even better?

A "constructor" dropout model has just been developed, offering all the advantages of the slide dropout, thanks to its front clearance, but avoiding the obligation for the user to check the centring of his wheel, and without any corrector, the wheel axle simply having to come to the bottom of the slides, which are very short. The HURÉT "constructor" dropouts therefore combine the classic advantages of the slide drop-outs and straight drop-outs.

The drawings illustrating this note show the design of these very rigid, compact, non cut-out parts, generally 5 mm thick, with the part receiving the axle and supporting the clamping of the quickreleases or butterflys being machined and 7 mm thick.

A classic sliding dropout, also non cut-out, is in the process of being created. Naturally, these two types of dropouts have, on the right, a tapped eye with double stop for the "ALLVIT" derailleur. Front fork ends of the same quality complete these sets.

It would be impossible to end this quick study of HURET's new products without mentioning the other well-known specialities: "Tour de France", "World Champion" derailleurs with adjustable tension, "Randonneur"; cable or direct lever front derailleurs; three- or five-pin [chainring] couples; speedometers for cyclomoteurs, velomoteurs, scooters and

motorbicycles, handlebar-mounted or recessed, round or triangular dial; chain tensioners and rear-view mirrors.

The sturdy HURET rear dropouts, "manufacturer" type, designed to receive the "ALLVIT" derailleur, combine the qualities of straight dropouts and dropouts with slides.

Detail of the new collar for the HURET double shifter, avoiding any risk of slipping along the down tube.

Here, in "exploded" view, is the double lever, HURET, equipped with its new safety collar.

[19591010 Le Cycle Vol 14 No 18 p041](#)

Nouveaux modèles chez WOLBER

Depuis que nous avons présenté, dans notre numéro du 25 janvier dernier, les fabrications des Etabts WOLBER, le grand spécialiste de Soissons a créé trois nouveaux boyaux et une enveloppe pour cyclomoteurs. Nous voyons ci-contre les coupes de ces réalisations : le boyau léger « TRANSALPINO », le robuste modèle « INTERNATIONAL » et le « CROSS » à la chape antidéparante garnie d'importantes pointes de diamant; et enfin l'enveloppe à chape noire et flancs blancs, pour les cyclomoteurs.

New models at WOLBER

Since we presented, in our January 25th issue, the fabrications of Etabts WOLBER, the great Soissons specialist has created three new tubulars and a casing for cyclomotors.

The sections of these products are shown opposite: the light "TRANSALPINO" tubular casing, the sturdy "INTERNATIONAL" model and the "CROSS" tubular casing with an anti-seepage tread and large diamond tips; and finally the casing with a black tread and white flanks for mopeds.

T. A. a étudié, pour ses manivelles, un original mode de fixation

Annoncées au dernier Salon de Paris, les manivelles T.A. vont bientôt sortir commercialement.

Le spécialiste des doubles et triples-plateaux en métal léger, créateur de l'adaptateur si apprécié des coureurs et des cyclotouristes, fabricant de porte-bidons et de cale-chaussures de haute qualité, n'a pas voulu marcher dans le chemin ouvert par ses devanciers. Son jeu de pédalier est, en effet, très personnel et il semble apporter au problème de la fixation des manivelles sur l'axe une solution particulièrement intéressante.

Extérieurement, la manivelle en métal léger, ressemble à une manivelle classique à clavette. Le perçage recevant l'axe est bouché par une pastille portant la marque T.A., mais c'est ce perçage qui est original. En effet, s'il est cylindrique sur la moitié de la circonférence, côté clavette, il est à angle droit sur l'autre partie. Naturellement, l'axe est d'une forme semblable, demi-rond, et portant à la partie diamétralement opposée deux fraisages à 90°.

L'entraînement de l'axe par la manivelle s'effectue donc par cet angle à 90°.

L'immobilisation de la manivelle est obtenue par un clavetage cylindrique. Le trou de clavette débouche dans l'alésage recevant l'axe de pédalier.

La clavette est en trois pièces, deux cheminées cylindriques : l'une tarau-dée par une vis à tête creuse.

En regard de l'axe de pédalier, les deux cheminées portent une légère empreinte arrondie. Par le serrage de la vis à tête creuse, les deux cheminées se rapprochent, et les empreintes forcent l'axe vers la partie opposée, plaquant ainsi très fortement les faces à 90°. Notons que le serrage de la vis à tête creuse n'a pas besoin d'être énergique.

Outre ses qualités mécaniques, ce procédé a l'avantage de permettre un léger réglage latéral de la manivelle sur l'axe, de l'ordre de 4 millimètres, mais très intéressant pour aligner parfaitement plateaux, chaîne, pignon, et dérailleur avant ou arrière.

Rappelons que les manivelles T.A. ont conservé du prototype présenté au Salon de Paris l'oeil de pédale bouché intérieurement et une rondelle

sertie en acier trempé, offrant à l'axe de pédale une assise non-attaquable, indispensable pour garder au serrage un équerrage rigoureux. Enfin, signalons que le roulement est complété par des cuvettes de haute précision, à la rectification « miroir » et un jeu de billes qualité « roulement ».

Principalement destinées aux coureurs, les manivelles T.A. seront réalisées en toutes longueurs, de millimètre en millimètre, de 160 à 180.

T. A. has designed an original fixing method for their cranks.

Announced at the last Salon de Paris, the T.A. cranks will soon be commercially available.

The specialist in light metal double and triple cranksets, creator of the adaptor so appreciated by racers and cyclotourists, manufacturer of bottle cages and high quality shoe cleats, did not want to walk in the path opened up by its predecessors. Their bottom bracket assembly is indeed very personal and seems to provide a particularly interesting solution to the problem of attaching the cranks to the axle.

On the outside, the light metal crank resembles a classic crank with a pin. The hole receiving the axle is plugged with a pad bearing the T.A. mark, but it is this hole that is original. Indeed, if it is cylindrical on half the circumference, on the pin side, it is at right angles to the other part. Naturally, the axis is of a similar shape, half-round, and has two 90° milling cuts on the diametrically opposite part.

The axle is therefore driven by the crank through this 90° angle.

The crank is fixed by means of a cylindrical cotter pin. The pin hole opens into the borehole for the bottom bracket axle.

The pin is in three parts, two cylindrical shafts, one of which is tapped by a socket head screw.

The two shafts have a slight rounded indentation facing the bottom bracket axle. By tightening the socket-head screw, the two shafts are brought closer together and the indentations force the axle towards the opposite part, thus pressing the faces at the 90° angle very strongly. It should be noted that tightening the socket-head screw does not need to be done forcefully.

In addition to its mechanical qualities, this process has the advantage of allowing a slight lateral adjustment of the crank on the axle, of the order

of 4 millimetres, but it is very interesting for perfectly aligning chain-rings, chain, sprocket, and front or rear derailleur.

Let us recall that the T.A. cranks have kept from the prototype presented at the Paris Show the pedal eye plugged inside and a hardened steel washer, giving the pedal axle a non-attackable seat, essential to ensure that the pedal is rigorously clamped.

Finally, it should be noted that the bearing is completed by high-precision cups with "mirror" grinding and a set of "bearing" quality balls.

Mainly intended for racers, the T.A. cranks will be made in any length, from millimetre to millimetre, from 160 to 180.

[19591010 Le Cycle Vol 14 No 18 p045](#)

Un record : 40 pages et 450 croquis dans le catalogue VAR !

Présentant d'un geste large la plus sensationnelle des dernières nouveautés, le camelot précise : « Et je ne vous la vends pas : je vous la donne ! » Ce qui reste à vérifier...

Les Etabts VAR ont, pour leur part, adopté une méthode diamétralement opposée : présentant leur catalogue, ils spécifient : « Nous ne vous le donnons pas, nous vous le vendons ».

Et, effectivement, ils le vendent... Et, même, ils ont été amenés à procéder à un second tirage. Le cas n'est pas banal, n'est-ce pas ? Encore faut-il que la solution soit défendable, ce ceci amène quelques commentaires.

Editer une notice publicitaire, purement publicitaire, ne présente qu'un intérêt limité dans le temps. L'opération est utile, nécessaire, lorsqu'il s'agit de procéder au lancement d'une spécialité qu'il importe de faire connaître, et elle doit alors être entièrement gratuite pour le destinataire. Mais, bien au contraire, lorsque le but à atteindre est de doter une catégorie de professionnels d'une documentation précieuse, à laquelle il sera quotidiennement fait appel tout au long de l'année, il n'est pas anormal de faire participer l'utilisateur aux frais de cette édition. C'est donc la solution adoptée par VAR, qui s'est naturellement montré très raisonnable, le montant de la participation étant fixé à 35 francs légers !

Le côté intéressant du catalogue VAR est que, cette firme ayant virtuellement conquis, dans sa spécialité, la majeure partie du marché, on on se

trouve en présence d'un ouvrage constituant répertoire illustré de tout ce qui peut servir au constructeur, au vélociste ou au motociste.

Simple indication complémentaire : 40 pages et quelque 450 croquis techniques accompagnés de légendes descriptives avec mentions de cotes et autres renseignements du même ordre.

VAR doit être hautement félicité pour cette initiative qui dépasse de très loin le cadre habituel d'un catalogue et s'élève au rang de recueil d'intérêt général.

Le centreur de roues « Atomic ». Poids : 7 kg.

Le bloque-bielle.

Le presse-clavette « Spécial-Constructeur.

Le collier à segment « Flash ».

Le rebloque-cuvettes fixe de pédalier « Hercule ».

L'outillage, type « Professionnel » pour pédaliers « STRONGLIGHT ».

Le démonte-roue-libre « Course » spécial pour roues-libres DUBAN « Supremo » et PRIOR.

A record: 40 pages and 450 drawings in the VAR catalogue!

With a broad gesture, the most sensational of the latest novelties, the salesman adds: "And I'm not selling it to you: I'm giving it to you! "What remains to be checked...

The Etabs VAR have adopted a diametrically opposed method: presenting their catalogue, they specify: "We're not giving it to you, we're selling it to you".

And, indeed, they do sell it... And, even, they were led to make a second print run. This is not a trivial case, is it? Still, the solution must be justifiable, and this brings you a few comments.

To publish a purely advertising leaflet is of limited interest in the long run. The operation is useful, necessary, when it is a question of laun-

ching a speciality which it is important to make known, and it must then be entirely free of charge for the recipient. On the contrary, when the aim is to provide a category of professionals with valuable documentation, which will be used on a daily basis throughout the year, it is not abnormal to involve the user in the costs of this edition. This is therefore the solution adopted by VAR, which naturally proved to be very reasonable, the amount of the participation being set at 35 light francs [price of one "Le Cycle" edition was 80 (old) french francs that year]!

The interesting side of the VAR catalogue is that, as this firm has virtually conquered the major part of the market in its speciality, we find ourselves in the presence of a work constituting an illustrated repertory of everything that can be used by the constructor, the cyclist or the motorcyclist.

A simple additional indication: 40 pages and some 450 technical drawings accompanied by descriptive captions with dimensions and other similar information.

VAR is to be highly commended for this initiative, which goes far beyond the usual catalogue format and is a collection of general interest.

The "Atomic" truing stand. Weight: 7 kg.

The "Biro-block".

The "Special-Constructor" key press.

The "Flash" segment collar.

The "Hercules" fixed bottom bracket remover.

The "Professional" type tooling for "STRONGLIGHT" cranksets.

The "Racing" special freewheel changer for DUBAN "Supremo" and PRIOR freewheels.

Une belle pédale pour la Compétition et le Tourisme LA LYOTARD "46"

Bien dessinée, robuste et légère, la dernière-née de la gamme LYOTARD est une excellente pédale, convenant aussi bien pour la compétition pour le cyclotourisme, et même le travail journalier, grâce à la solidité de sa cage en deux pièces, et sa large entretoise rivée. En service depuis plus d'un an, elle a, maintenant, largement fait ses preuves. La « 46 » a pour particularité principale l'appui en « bateau » offert au pied, parfaitement centré sur une double portée légèrement incurvée en creux. Il existe trois modèles de ce type de pédale : deux en acier, l'un étant avec corps trois pièces, l'autre avec corps monobloc ; et un en duralumin, modèle ultra-léger particulièrement indiqué pour la course. Lyotard est toujours le « Roi de la pédale »

A beautiful pedal for Competition and Tourism THE LYOTARD "46"

Well-designed, robust and light, the latest addition to the LYOTARD range is an excellent pedal, suitable for both competition and cycle touring, and even for daily work, thanks to the strength of its two-piece cage and its wide riveted crosspiece. It has been in use for over a year and has now proven its worth. The main feature of the "46" is the "boat" support offered to the foot, perfectly centred on a double span slightly curved in hollow. There are three models of this type of pedal: two in steel, one with a three-piece body, the other with a one-piece body; and one in duralumin, an ultra-light model particularly suitable for racing. Lyotard is still the "King of the pedals".

[19591101 Le Cycliste 1112 1959 p000](#)

Simplex advertisement

[19591101 Le Cycliste 1112 1959 p001](#)

Simplex advertisement

DOCUMENTS NOUVEAUTÉS

Weinmann présente, sur son frein, un détendeur instantané

Il est généralement préférable, surtout sur des machines de course, d'avoir des freins réglés très juste, les patins placés le plus près possible des jantes.

Pourtant, il peut devenir difficile de démonter la roue, et en particulier de remonter une roue dont le pneu est gonflé.

Bien des systèmes ont déjà été créés pour permettre une ouverture maximum des patins: levier à la cocotte, décrochage du cable, etc... mais pour les freins cantilever ou à cable en étrier, nécessitant une butée de gâine centrale indépendante du frein, rien de bien pratique dans le rapport de la rapidité n'avait été encore réalisé.

C'est pourquoi WEINMANN a créé ces deux butées, adaptables sur tous les freins à traction centrale, et naturellement sur son « VAINQUEUR 999 ». On verra sur nos quatre croquis, ces accessoires en position de démontage ou de remontage de roue, la butée de gâine-cheminée étant descendue au maximum, et en position de service ; la butée étant relevée, grâce au petit levier solidaire d'une came.

Naturellement, une vis barillet avec contre-écrou permet de corriger le réglage suivant l'usure des patins.

NEWS DOCUMENTS

Weinmann presents an instantaneous release device on their brake

It is generally preferable, especially on racing machines, to have the brakes adjusted very precisely, with the brake pads placed as close as possible to the rims.

However, it can become difficult to dismount the wheel, and in particular to reassemble a wheel with an inflated tyre.

Many systems have already been created to allow maximum opening of the brake pads: lever on the bracket, cable unhooking, etc... but for cantilever or caliper brakes, which require a central cable stop independent of the brake, nothing very practical in terms of speed has yet been achieved.

This is why WEINMANN has created these two stops, which can be fitted to all centre-traction brakes and, of course, to its "999 VAINQUEUR". In our four illustrations, these accessories can be seen in the disassembled or reassembled position of the wheel, with the cable stop lowered as far as possible, and in the operating position, with the stop raised by means of a small lever attached to a cam.

Naturally, a barrel screw with lock nut allows the adjustment to be corrected according to the wear of the shoes.

1960

Jan.	March	April	May	June
July	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19600101 Le Cycliste 0102 1960 p045](#)

[des Nouveautés! Jeu de pédalier T.A.](#)

NOS camarades qui ont visité le dernier Salon du Cycle 1958, à la Porte de Versailles, ont pu voir au Stand «T.A.», à côté des doubles et triples plateaux en alliage léger, le fameux «adaptateur», aussi connu dans le cyclotourisme que dans le cyclisme de compétition ; les si pratiques porte-bidons et les cale-chaussures de qualité ; une étude d'un jeu de pédalier très personnel, également en alliage léger et d'une conception très originale susceptible d'apporter une solution intéressante, au problème de la fixation des manivelles sur l'axe.

Les frères Navet, soucieux d'éviter le clavetage classique, dont l'ajustage correct est, quoi qu'il paraisse, très délicat et le démontage laborieux et l'emmanchement carré ou pyramidal, qui serait parfait si son exécution était elle-même parfaite, ont adopté un système fort séduisant.

L'entraînement se fait par le moyen d'un demi-carré fraisé sur l'extrémité cylindrique de l'axe de pédalier. Le blocage est réalisé par une clavette cylindrique en deux pièces. C'est de la séparation de ces deux fonctions, chacune réalisée d'une manière parfaitement orthodoxe, que l'on peut attendre leur pleine efficacité.

Le croquis fait bien comprendre les particularités du système. Les fraises (A) de l'axe, qui se prolongent jusqu'à ses extrémités, permettent

d'enfiler, sans difficulté, les manivelles, qui comportent naturellement un brochage femelle correspondant ; cette particularité permet également un léger réglage latéral des manivelles, de quelque 4 mm, précieux pour parfaire l'alignement plateaux-pignons.

La clavette se compose de trois parties : une vis à tête creuse six pans, et deux cheminées cylindriques : l'une à trou lisse, l'autre, filetée, chacune portant, sur une de ses extrémités, une fraisure arrondie.

Le logement de la clavette dans la manivelle recoupe la partie cylindrique du logement de l'axe de telle sorte que ce dernier étant introduit dans son logement, une demi-clavette, de part et d'autre, celles-ci, réunies et serrées par la vis, bloquent énergiquement la partie en carré de la manivelle sur les fraisures de l'axe. Le serrage des clavettes s'effectue à l'aide d'une petite clé fournie et précisons que ce serrage n'a nullement besoin d'être excessif.

Tous les trous des manivelles sont borgnes ; celui de l'axe est bouché par une pastille portant la marque «T.A.». L'oeil destiné à l'axe de pédale est, de plus, garni d'une rondelle d'acier sertie (B) assurant un appui, bien d'équerre et indéformable, à l'épaule de l'axe de la pédale lors de son blocage. Une pastille vient également boucher l'ouverture interne de la manivelle. Avantage non négligeable, nos camarades seront bien de notre avis.

Le jeu de pédalier T.A. est complété par des cuvettes de haute précision, à la rectification «miroir», et un jeu de billes, qualité «roulement», nécessaire. Destinées à la clientèle difficile, les manivelles sont livrées en Toutes longueurs, de 160 à 180 mm., de 2,5 en 2,5 mm.

Ajoutons que le Jeu de Pédalier T.A. a été' présenté successivement aux récents Salons de Milan et de Bruxelles où il a suscité un vif intérêt de la part des constructeurs et utilisateurs.

New products! T.A. crankset

OUR comrades who visited the last Salon du Cycle in 1958, at the Porte de Versailles, were able to see at Stand T.A., next to the double and triple light alloy chainrings, the famous "adapter", as well known in the cycle tourism as in the competition cycling; the so practical bottle holders and quality shoe cleats; a design of a very personal crankset and bottom bra-

cket, also in light alloy and of a very original design likely to provide an interesting solution, to the problem of fixing the cranks on the axle.

The Navet brothers, anxious to avoid the classic taper, whose correct adjustment is, whatever it may seem, very delicate and the laborious disassembly and the square or pyramidal press-in, which would be perfect if its execution was itself perfect, have adopted a very attractive system.

The transmission is made by means of a milled half-square on the cylindrical end of the bottom bracket axle. The locking is carried out by a two-piece cylindrical pin. It is from the separation of these two functions, each carried out in a perfectly orthodox manner, that their full effectiveness can be expected.

The drawing shows the particularities of the system. The milling (A) of the axis, which extends to its ends, allows the cranks, which naturally have a corresponding female pinout, to be slipped on without difficulty; this feature also allows a slight lateral adjustment of the cranks, some 4 mm, which is valuable for perfect chainring – sprocket alignment.

The pin consists of three parts: a hexagonal socket head screw and two cylindrical chimney screws: one with a smooth hole and the other with a thread, each with a rounded milling at one end.

The pin housing in the crank arm intersects the cylindrical part of the pin housing so that the latter is inserted into its housing, a half pin, on either side, which, joined together and tightened by the screw, energetically blocks the square part of the crank arm on the pin cutouts. The pin tightening is done with a small wrench provided and it should be noted that this tightening need not be excessive.

All the holes in the cranks are closed; the hole in the shaft is closed by a pad marked "T.A.". The eye for the pedal axle is also fitted with a crimped steel washer (B) to ensure that the pedal axle is firmly and correctly rested against the shoulder when it is tightened. A pad also closes the internal opening of the crank arm. Not insignificant advantage, our comrades will be of our opinion.

The T.A. bottom bracket is completed by high-precision cups, with "mirror" grinding, and a ball set, "bearing" quality, required. Designed for difficult customers, the cranks are delivered in All lengths, from 160 to 180 mm, from 2.5 to 2.5 mm.

Let us add that the T.A. Bottom Bracket and Crankset has been presented successively at the recent Milan and Brussels Salon where it has aroused great interest from constructeurs and users.

[19600301 Le Cycle No 01 Vol 15 p011](#)

Ils ont travaillé pour vous Soubitez

Le Spécialiste N° 1 de l'éclairage des "deux-roues " présente ses nouveaux projecteurs pour cycles et donne de précieux conseils d'utilisation. Les nouveaux projecteurs SOUBITEZ pour cycles présentent de nombreux avantages dans les domaines de l'élégance, de la robustesse et de la légèreté, ils possèdent également des qualités personnelles, aussi bien en raison des trois supports proposés que du fait de la facilité de démontage et d'accessibilité à l'ampoule.

LES projecteurs SOUBITEZ pour cycles, références 6265, 6266 et 6267, ont été présentés au dernier Salon de Paris et ont, depuis, remporté un succès total en France comme à l'étranger.

Ces projecteurs ont un corps et un système optique commun et, seul, le support varie, justifiant les trois références sus-indiquées.

Le corps du projecteur est en métal léger profilé, ayant subi un traitement anodique lui assurant un brillant inoxydable.

La partie avant forme visière, et c'est là la particularité la plus marquante de ce projecteur. Le corps est d'un seul tenant et, seules, la glace et la parabole sont démontables. Grâce à cette conception, on a obtenu un phare très léger, très robuste, et d'une complète étanchéité. La glace en matière plastique est creuse et en forme de coupe-vent. Un bord cylindrique s'appliquant sur la parabole et s'ajustant dans le corps, où il est arrêté par une moulure circulaire, assure cette remarquable étanchéité. En outre, la glace porte-tétons (un en haut, l'autre en bas) assure la fixation et la fermeture du système optique.

La parabole, en matière plastique, est métallisée sous vide. Elle présente une surface réfléchissante très supérieure à la meilleure argenture, et bien plus résistante.

Le porte-ampoule fait corps avec la parabole ; la masse et le contact central formant attache-fil sont constitués par des lames métalliques.

L'attache-fil en laiton forme un clips instantané.

Parlons maintenant des trois types de supports. Sur le projecteur 6265, le support est du type classique, permettant le réglage du phare en hauteur. Le montage sur le garde-boue s'effectue par deux vis.

Le 6266 est un support à rotule, blocage par écrou interne avec rondelle éventail.

La fixation s'opère également par deux vis, dont une seule visible.

They worked for you

Soubitez

The No. 1 specialist for "two-wheeler" lighting presents its new bicycle headlights and provides valuable tips for use.

The new SOUBITEZ cycle headlamps offer many advantages in terms of elegance, robustness and lightness. They also have their own personal qualities, both because of the three brackets offered and because they are easy to dismantle and access the bulb.

The SOUBITEZ cycle headlights, references 6265, 6266 and 6267, were presented at the last Salon de Paris and have since been a total success in France and abroad.

These headlamps have a common body and optical system and, alone, the support varies, justifying the three above-mentioned references.

The body of the projector is made of profiled light metal, having undergone an anodic treatment giving it a rust-free shine.

The front part forms a visor, and this is the most striking feature of this projector. The body is in one piece and only the lens and the parabola can be removed. Thanks to this design, we have obtained a very light, very sturdy and completely waterproof headlamp. The plastic lens is hollow and windproof. A cylindrical rim, which is applied to the parabola and fits into the body, where it is stopped by a circular moulding, ensures this remarkable watertightness.

In addition, the glass holder (one at the top, the other at the bottom) ensures the fixation and closure of the optical system.

The parabola is made of plastic and is vacuum metallized. It has a reflective surface that is far superior to the best silver plating and much more resistant.

The bulb holder is an integral part of the parabola; the mass and the central contact forming the wire holder are made of metal strips.

The brass wire clip forms an instant clip.

Now let's talk about the three types of holders. On the 6265 headlamp, the support is of the classic type, allowing the headlamp to be adjusted in height. It is mounted on the mudguard by means of two screws.

The 6266 is a ball-and-socket bracket, locked by an internal nut with a fan washer.

It is also fixed by two screws, only one of which is visible.

[19600301 Le Cycle No 01 Vol 15 p015](#)

AU SALON DE BRUXELLES

- 1) FLANDRIA : Sur la bicyclette de piste, cadre soudé, boîte à billes à roulements annulaires et manivelles STRONGLIGHT équipée des nouveaux bouchons d'axe.
- 2) GARDIOL : Nouveau boyau de cross à chevrons très saillants, exposé au stand DONCKERS et MORAUX.
- 3) LUCAS : Timbre aérodynamique remarqué au stand Jean SMEETS.
- 4) CROSTI : Protège-pied en caoutchouc, à incorporer au cale-pied, présenté par DESTRAY-RODIX.
- 5) MAIN D'OR : Sur le vélo de compétition, nouvelles manivelles et axe spécial T.A. avec triple plateau.
- 6 - 7) ALTENBURGER : Levier de frein avec petit levier commandant la détension du câble, vu ici en position détendue et en position de travail. Nouvelle patte arrière forgée étudiée spécialement pour le dérailleur de la marque. Vus au stand WEISS.
- 8) STRONGLIGHT : Nouveau roulement de pédalier sur aiguilles et butées assurant le latéral, pour les manivelles « maison » en métal léger, exposé au stand KAUFFMANN.

AT THE SALON OF BRUSSELS

- 1) FLANDRIA: On the track bicycle, welded frame, bottom bracket with ring bearings and STRONGLIGHT cranks equipped with the new axle plugs.
- 2) GARDIOL: New cross-country tubular with very protruding ribs, exhibited at the DONCKERS and MORAUX stand.
- 3) LUCAS : Aerodynamic bell noticed at the Jean SMEETS stand.
- 4) CROSTI : Rubber foot protector, to be incorporated into the toe clips, presented by DESTRAY-RODIX.
- 5) MAIN D'OR : On the competition bicycle, new cranks and special T.A. axle with triple chainring.
- 6 - 7) ALTENBURGER: Brake lever with small lever operating the cable release, seen here in relaxed position and in running position. New forged rear dropout specially designed for the brand's derailleur. Seen at the WEISS stand.
- 8) STRONGLIGHT : New bottom bracket bearing on needles and stops providing lateral support for the "à la maison" light metal cranks, exhibited at the KAUFFMANN stand.

[19600301 Le Cycle No 01 Vol 15 p022](#)

NOUVEAUTES « IDEALE » à BRUXELLES

Deux nouvelles selles IDEALE furent présentées à Bruxelles, au stand DONCKERS et MORAUX ; en haut, la « SPECIALE-PROFESSIONNELLE 88 », en croupon sélectionné et dont la forme est réellement adaptée à la course. Cette selle est dotée de la monture démontable, acier ou dural. En bas, la série « NORTAL », modèles homme et femme, avec dessus en matière plastique souple et indéchirable.

News " IDEALE " in BRUSSELS

Two new IDEALE saddles were presented in Brussels, at the DONCKERS and MORAUX stand; at the top, the "SPECIALE-PROFESSIONAL 88", in selected centrepieces [of leather] and whose shape is really adapted to racing. This saddle is equipped with the removable frame, steel or dural. At the bottom, the " NORTAL " series, men's and women's models, with soft and tear-proof plastic top.

Par sa haute qualité technique et mécanique et par la standardisation de ses éléments LA NOUVELLE ROUE-LIBRE J. MOYNE "60" apporte une heureuse solution aux désirs de l'usager ainsi qu'aux problèmes du Constructeur, du Grossiste, du Vélociste et du Mécanicien de course

Le nouveau corps de la roue libre J. MOYNE« 60 », commun aux roues libres de 3, 4 et 5 dentures, est constitué par des pièces de formes simples et d'une grande robustesse.

On remarquera les portées de roulements de grand diamètre, le profond encastrement des cliquets et le petit module du rochet à 26 dents.

Extérieurement, on remarque les deux filetages sans butées, permettant le démontage et le montage des couronnes, même si la roue libre reste bloquée sur le moyeu.

Que ce soit sur la 3 ou la 4 vitesses, aucune partie du filetage recevant le petit pignon ne reste visible.

La 5 vitesses est une des plus étroites qui existe sur le marché ; en effet, la largeur totale des dentures n'est que de 25 mm.

Thanks to its high technical and mechanical quality and to the standardisation of its components, THE NEW J. MOYNE FREE WHEEL "60" provides a happy solution to the wishes of the user as well as to the problems of the Manufacturer, the Wholesaler, the Bicycle dealer and the Racing Mechanic.

The new body of the J. MOYNE" 60 " freewheel, common to the 3, 4 and 5 gears freewheels, is made up of parts of simple shapes and great sturdiness.

The large-diameter bearing seats, the deep engagement of the pawls and the small module of the 26-tooth ratchet are noteworthy.

On the outside there are two threads without stops, allowing the dismantling and assembly of the sprocket wheels, even if the freewheel is blocked on the hub.

On both the 3 and 4 speed gears, no part of the thread receiving the small sprocket remains visible.

The 5-speed is one of the narrowest sprockets on the market, with a total width of only 25 mm.

[19600301 Le Cycle No 01 Vol 15 p028](#)

Les roues libres J. MOYNE « 60 »

Montage de la 3 vitesses ; on remarque la forme du petit pignon avec son épaulement conique extérieur recouvrant entièrement le filetage du corps.

Comme on le voit sur ces deux vues, le montage des trois grandes couronnes est exactement le même sur la 4 vitesses (en haut) et sur la 5 vitesses.

Sur la 4 vitesses, le petit pignon cache entièrement le filetage du corps. Sur la 5 vitesses, le pignon de 5. est vissé sur le pignon de 4, et centré rigoureusement par une double portée prévue sur ces deux pignons.

J. MOYNE " 60" freewheels

Mounting of the 3-speed; note the shape of the small sprocket with its external conical shoulder completely covering the body thread.

As can be seen in these two views, the assembly of the three large sprocket is exactly the same on the 4-speed (top) and the 5-speed.

On the 4-speed, the small sprocket completely hides the body threads. On the 5-speed, the 5. gear is screwed onto the 4. gear, and is rigorously centred by a double bearing provided on these two gears.

[19600301 Le Cycle No 01 Vol 15 p034](#)

T.A. advertisement

[19600401 Le Cycle No 02 Vol 15 p021](#)

NOUVEAUTÉS 1960

2) Sur cette bicyclette de compétition FLANDRIA, cette tige de selle « maison » formant bloque-selle est dotée d'une vis de réglage facilitant la mise précise en position.

3) ALTENBURGER a réalisé cette jante pour cycle en métal léger filé, dont les flancs granités à double nervure doivent améliorer le freinage.

NEWS 1960

2) On this FLANDRIA competition bicycle, this "à la maison" seatpost forming a saddle clamp has an adjustment screw to facilitate precise positioning.

3) ALTENBURGER has made this bicycle rim out of extruded light metal, with granulated double-ribbed sides to improve braking.

[19600401 Le Cycle No 02 Vol 15 p022](#)

Nouvelle série d'outils, étudiée par HURET pour le montage et le réglage de ses dérailleurs, et réalisée par le spécialiste VAR.

New series of tools, designed by HURET for the assembly and adjustment of their derailleurs, and produced by the VAR specialist.

[19600501 Le Cycle No 03 Vol 15 p016](#)

LA « POLY »

LE TANDEM SABLIÈRE

Machine très classique, robuste, rigide et légère en tubes REYNOLDS et équipée de dérailleur SIMPLEX, de freins MAFAC, de moyeux MAXI, de jantes MAVIC, de guidon AVA, de pédales LYOTARD, de pneus WOLBER, de manivelles DUPRA, de chaîne BRAMPTON, d'éclairage JOS.

LA RANDONNEUSE René HERSE

était une bicyclette très courte, parfaitement étudiée pour la montée ; cadre en tubes REYNOLDS, dérailleur SIMPLEX, freins MAFAC, moyeux MAXI-CAR, jantes MEPHISTO, pneus D'ALESSANDRO, roue-libre CYCLO,

chaîne BRAMPTON, pédales LYOTARD, cintre PHILIPPE, selle IDEALE, éclairage JOS, rayons ROBERGEL et spécialités « maison » plateaux, manivelles, pédalier, potence, etc.

THE " POLY "

THE SABLIÈRE TANDEM

Very classic, sturdy, rigid and light machine made of REYNOLDS tubes and equipped with SIMPLEX derailleur, MAFAC brakes, MAXI hubs, MAVIC rims, AVA handlebars, LYOTARD pedals, WOLBER tyres, DUPRA cranks, BRAMPTON chain, JOS lighting.

THE RENE HERSE RANDONNEUSE

was a very short bicycle, perfectly designed for uphill riding; REYNOLDS tube frame, SIMPLEX derailleur, MAFAC brakes, MAXI-CAR hubs, ME-PHISTO rims, D'ALESSANDRO tyres, CYCLO freewheel, BRAMPTON chain, LYOTARD pedals, PHILIPPE handlebars, IDEALE saddle, JOS lighting, ROBERGEL spokes and "à la maison" specialities chainrings, crankset, stem, etc.

[19600501 Le Cycle No 03 Vol 15 p017](#)

LA « POLY »

La PEUGEOT "PROFESSIONNELS"

est une machine classique, parfaitement dessinée pour un petit gabarit; en voici la description rapide: tubes REYNOLDS, raccord NERVEX, dérailleur, moyeux, blocages et tige de selle SIMPLEX, pneus DUNLOP, manivelles, plateaux et roulements STRONGLIGHT, chaîne SEDIS, roue libre CYCLO, jantes MAVIC, rayons ROBERGEL, guidon AVA, freins MAFAC, selle IDEALE, pompe AD-HOC, cale-pieds CHRISTOPHE, courroies LAPIZE, porte – bidons VITO.

LA GITANE "FÉMININES"

... est également une remarquable machine de course, étudiée pour un « vrai » coureur: Signalons les tubes REYNOLDS, raccords NERVEX, émaux CORONA, dérailleur, moyeux, blocages, roulements, manivelles

et plateaux, pédales et tige de selle CAMPAGNOLO, pneus DUNLOP collés au JANTEX, jantes et guidon PIVO, rayons ROBERGEL, freins MAFAC, selle IDEALE, chaîne BRAMPTON, roue libre J. MOYNE, pompe AD-HOC.

THE " POLY "

The " Professionals " PEUGEOT

is a classic machine, perfectly designed for a small size; here is a short description: REYNOLDS tubes, NERVEX lugs, SIMPLEX derailleur, SIMPLEX hubs, quick releases and seat post, DUNLOP tyres, STRONGLIGHT cranks, STRONGLIGHT chainrings and bottom bracket, SEDIS chain, CYCLO freewheel, MAVIC rims, ROBERGEL spokes, AVA handlebars, MAFAC brakes, IDEALE saddle, AD-HOC pump, CHRISTOPHE toe clips, LAPIZE straps, VITO bottle cage.

THE "FEMININE" GITANE

... is also a remarkable racing machine, designed for a "real" rider: REYNOLDS tubes, NERVEX lugs, CORONA enamels, CAMPAGNOLO derailleur, hubs, quick releases, bottom bracket, cranks and chainrings, pedals and seatpost, DUNLOP tyres glued to JANTEX, PIVO rims and handlebars, ROBERGEL spokes, MAFAC brakes, IDEALE seat, BRAMPTON chain, J MOYNE freewheel, AD-HOC pump.

[19600501 Le Cycle No 03 Vol 15 p021](#)

Au palmarès de la "POLY" 1960

- 1) Le dérailleur SIMPLEX, trois fois victorieux chez les professionnels (PEUGEOT), les tandems (SABLIERE) et les randonneurs (HERSE) fut le grand triomphateur de la journée.
- 2) Les spécialités CAMPAGNOLO équipaient la GITANE première en catégorie féminine ; voici le pédalier et le dérailleur de Elsie Jacobs.
- 3) La randonneuse René HERSE du vainqueur Nedellec était équipée des nombreuses spécialités « maison », potence, pédalier, et, comme on le voit ci-contre, freins Cantilever.

4) Sur la PEUGEOT de Vander-veken, on remarquait les dérailleurs SIMPLEX et le jeu de pédalier STRONGLIGHT « SUPERCOMPETITION 57 ».

5) Autre grand vainqueur de la « Poly » 1960, le frein MAFAC visible sur le tandem SABLIERE, la GITANE féminine et la PEUGEOT professionnelle.

At the "POLY" 1960 ranking

- 1) The SIMPLEX derailleur, three times victorious among professionals (PEUGEOT), tandems (SABLIERE) and randonneurs (HERSE) was the great triumph of the day.
- 2) The CAMPAGNOLO specialities equipped the GITANE first in the women's category; here is Elsie Jacobs' crankset and front derailleur.
- 3) The winner Nedellec's René HERSE was equipped with the many "à la maison" specialities, stem, crankset and, as you can see opposite, cantilever brakes.
- 4) On the PEUGEOT of Vanderveken, the SIMPLEX derailleurs and the STRONGLIGHT crankset "SUPERCOMPETITION 57" were very noticeable.
- 5) Another big winner of the "Poly" 1960, the MAFAC brake visible on the SABLIERE tandem, the GITANE feminine and the PEUGEOT professional.

[19600501 Le Cycle No 03 Vol 15 p023](#)

A L'EXPOSITION de PLEIN AIR de l'HAUTIL

Très fortement réduite cette année, et cela pour plusieurs raisons, déroulement des épreuves un samedi et affectation presque totale de l'espace habituel pour l'hélicoptère de la Télévision Française, l'exposition en plein-air de l'Hautil n'avait groupé que deux stands. Nous présentons par ailleurs les nouveautés techniques de CIBIE.

Voici, parmi la très belle gamme de René HERSE, quelques détails « maison » qui nous ont plus particulièrement frappés.

Ci-dessus, machine de cyclo-camping remarquablement équipée par des porte-sacoques très surbaissés.

Repose de chaîne solidaire de la patte arrière et permettant un démontage de la roue sans toucher à la chaîne, donc sans se salir les mains.

Détails des porte-sacoches avant de la machine de cyclocamping ci-dessus.

On remarquera les très robustes points d'attaches par chapes épaisses brasées.

AT THE OUTDOOR EXHIBITION of the height

This year, the Hautil open-air exhibition was very much reduced for several reasons: the events took place on a Saturday and the usual space for the French Television helicopter was almost completely used, the Hautil open-air exhibition had only two stands. In addition, we present the technical innovations of CIBIE.

Here are, among the very beautiful range of René HERSE, some "home-made" details which particularly impressed us.

Above, a cyclo-camping machine remarkably equipped with very low luggage racks.

The chain is fixed to the rear dropout and allows the wheel to be removed without touching the chain, so without getting your hands dirty.

Details of the front bag holders of the above cyclocamping machine. Note the very robust attachment points by thick brazed clevises.

[19600501 Le Cycle No 03 Vol 15 p024](#)

Idéale advertisement

[19600501 Le Cycle No 03 Vol 15 p029](#)

Nouvelles de Belgique

Belgian news

T.A. advertisement

DOCUMENTS NOUVEAUTÉS

La dernière création de WOLBER est ce boyau « COMPETITION ». parfaitement adapté à la course sur route. Il pèse 275 grammes. Le tissu coton extra fin est de très haute qualité. La chape lignée et striée est collée sur un renfort toilé éliminant au maximum les risques de crevaisson.

T.A. présente son nouveau modèle de bidon en plastique GILAC, ne communiquant aucun goût aux boissons. On note le bouchon rapide avec patte souple articulée et la large bande striée offrant une excellente prise pour la main.

Ces bidons peuvent recevoir un décor couleurs à la marque du client, ou simplement le classique dessin de l'adapteur T.A.

Les Etablissements PELLET viennent de commercialiser ces deux modèles de jantes SUPER-CHAMPION pour démontables 650 et 700, et pour boyaux.

Le modèle pour démontables, en métal léger filé, est caractérisé par sa section très originale lui assurant une grande légèreté. une solidité et une rigidité telles que de nombreux porteurs de journaux l'ont adopté, la préférant aux jantes en acier pour leur pénible travail.

En dessous, nous voyons le nouveau profil de la jante course, large de 21 mm et haute de 12, flancs parfaitement droits et parallèles, granités ou non, et appui du boyau assez creux. Ce modèle, très léger, est pourtant d'une grande résistance.

WOLBER's latest creation is this "COMPETITION" tubular. Perfectly suited for road racing. It weighs 275 grams. The extra fine cotton fabric is of very high quality. The lined and grooved tread is glued on a fabric reinforcement eliminating the risk of punctures as much as possible.

T.A. presents its new model of GILAC plastic water bottle, which does not impart any taste to drinks. It features a quick-release cap with flexible hinged tab and a wide ribbed band offering an excellent grip for the hand.

These bottles can be decorated with the customer's brand colours or simply with the classic T.A. adapter design.

Etablissements PELLET has just marketed these two models of SUPER-CHAMPION rims for 650 and 700 demountable wheels, and for tubulars. The model for dismountable tyres, made of extruded light metal, is characterised by its very original section which ensures great lightness. It is so solid and rigid that many newspaper porters have adopted it, preferring it to steel rims for their hard work.

Underneath we see the new profile of the race rim, 21 mm wide and 12 mm high, perfectly straight and parallel sides, granulated or not, and a rather hollow tubular backing. This model, very light, is nevertheless very resistant.

[19600501 Le Cycliste 0506 1960 p000](#)

Idéale advertisement

[19600501 Le Cycliste 0506 1960 p101](#)

des Nouveautés! Sur "Deux Roues "... deux facteurs de sécurité valent mieux qu'un !

C'est dans cet esprit, qu'a été conçu et réalisé le "LAMSTOP"

IL ne manque pas de cyclos, toujours amoureux de leur bicyclette qui l'utilisent avec autant de plaisir que de satisfaction pour leurs loisirs et

pour leur santé : toutefois, pour des raisons de convenances, ils empruntent le cyclomoteur pour raison utilitaire.

Pour tous les usagers des «2 Roues», comme pour tous ceux de la route en général, les risques courus dans la circulation actuelle sont de toute évidence c'est pourquoi ils attachent une importance, de plus en plus grande, au freinage de leur machine.

S'il est vrai que les cyclomoteurs sont maintenant dotés de freins excellents, il n'en est pas moins vrai qu'un câble peut toujours se briser ; une poignée, se révéler un peu dure... alors, deux précautions valent mieux qu'une.

C'est dans cet esprit que LAM - grand spécialiste du freinage depuis de bien longues années -a créé le Complémentaire Lamstop à l'intention des cyclomotoristes en général, et des pratiquants du «VeloSolex», en particulier, qui constituent une masse de clients d'élite.

Le «Lamstop» n'est pas un frein banal. Il présente l'avantage de libérer complètement les mains, et celui - non moins appréciable - de ne pas être commandé par un câble. Placé à hauteur du pédalier, il agit, avec une puissance non dépourvue de douceur, de la façon la plus directe, sur une simple pression de l'un des deux pieds, c'est-à-dire de celui placé le plus près de l'une des deux petites pédales disposées de part et d'autre de la petite plateforme en matière plastique placée à cet endroit par le constructeur. Précisons que la pédale du «Lamstop» a été spécialement conçue afin de pouvoir être actionnée, sans pour autant que l'utilisateur du «VéloSolex» lâche les pédales du cyclomoteur. Seule, l'extrémité du pied étant utilisée à cet effet, au moment précis où la pédale du cyclomoteur, gauche ou droite, se trouve en position parallèle avec la pédale du frein.

Le «Lamstop» travaille donc dans les conditions les meilleures ; il ne peut accuser la moindre défaillance. Il -est tout à la fois le plus efficace des dispositifs de sécurité et un élément supplémentaire d'agrément de conduite.

Son montage, extrêmement simple, ne nécessite aucune modification des pièces d'origine. Il suffit de pratiquer deux petites fentes dans la plaquette en matière plastique dont nous avons déjà parlé, et la mise en place devient instantanément possible !

Le «Lamstop» ne déborde nullement de la machine et gêne donc en aucune façon le pédalage. Il est exécuté en acier et sa solidité est à toute épreuve.

New products! On "Two Wheels"... two safety factors are better than one!

It is in this spirit that the "LAMSTOP" was designed and built

There is no shortage of cyclists, always in love with their bicycles, who use them with as much pleasure as satisfaction for their leisure and health: however, for practical reasons, they use the cyclomoteur for a utilitarian reason.

For all users of "2 Wheels", as for those on the road in general, the risks involved in today's traffic are obviously high, which is why they attach ever more importance to braking their machines.

If it is true that cyclomoteurs are now equipped with excellent brakes, it is nevertheless true that a cable can always break; a handle is a little hard... so two precautions are better than one.

It is in this spirit that LAM - a leading brake specialist for many years - has created the Lamstop Supplement for cyclomoteur riders in general, and "VeloSolex" riders in particular, who constitute a mass of elite customers.

The "Lamstop" is not a common brake. It has the advantage of completely freeing the hands, and the - no less appreciable - advantage of not being operated by a cable. Placed at the bottom bracket level, it acts, with power that is not without softness, in the most direct way, by simply pressing one of the two feet, i.e. the one placed closest to one of the two small pedals placed on either side of the small plastic platform placed at this point by the manufacturer. It should be noted that the "Lamstop" pedal has been specially designed to be activated, without the user of the "VéloSolex" releasing the pedals of the cyclomoteur. Only, the end of the foot being used for this purpose, at the precise moment when the cyclomoteur pedal, left to right, is in a parallel position with the brake pedal.

The "Lamstop" therefore works under the best conditions; it cannot be accused of any failure. It is both the most effective safety device and an additional element of driving pleasure.

Its assembly, extremely simple, does not require any modification of the original parts. All you have to do is make two small slots in the plastic plate we have already mentioned, and the placement becomes instantly possible!

The "Lamstop" does not extend beyond the machine and therefore does not interfere with pedaling in any way. It is made of steel and its strength is unfailing.

[19600601 Le Cycle No 04 Vol 15 p039](#)

Kart et Karting

Après 3 mois de compétition

After 3 month of competition

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p010](#)

Au depart du TOUR

1. FLANDRIA : Clé de blocage « maison » sur la roue arrière ; on notera la forme particulière du tube cintré formant hauban et hase, et le dérailleur « ALLVIT » HURET.
2. - ALTENBURGER : Spécialités « maison », blocage rapide, patte de cadre inversée et moyeu à grands flasques sur la FIORELLI n. 107.
- 3 - 4. - J MOYNE : Pince pour le démontage, la face intérieure de la roue libre montrant les crans permettant l'immobilisation du mouvement et vue entièrement démontée de la nouvelle roue libre aux trois couronnes emmanchées sur six pans, la quatrième couronne vissée les maintenant en place et recevant également la cinquième couronne sur un filetage mâle.
- 5 – 6. - SIMPLEX : Détail de la butée réglable du blocage rapide montrant l'écrou métallique, son ressort et le contre-écrou plastique à ailettes. Petit collier attache gaine de frein.

At the start of the TOUR

1. FLANDRIA: À la maison quick release on the rear wheel; note the particular shape of the curved tube forming a seatstay and chainstay, and the HURET "ALLVIT" derailleur.
2. - ALTENBURGER: À la maison specialities, quick release, inverted dropout and large flange hub on FIORELLI n. 107.
- 3 - 4 - J MOYNE: Pliers for dismantling, the inner side of the freewheel showing the notches allowing the movement to be immobilised and a fully dismantled view of the new freewheel with the three rings fitted on hexagons, the fourth ring screwed in holding them in place and also receiving the fifth ring on a male thread.
- 5 - 6. - SIMPLEX: Detail of the adjustable stop of the quick-release showing the metal nut, its spring and the plastic winged locknut.
Small brake cable clamp.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p012](#)

[Au départ de LILLE](#)

1. - MAFAC nouveau frein « TIGER » à grande puissance, par augmentation des rapports des bras de levier.
On notera le montage des porte-patins par un axe travaillant sur une rotule fendue, deux coupelles côniques assurant une excellente assise.
2. - IDEALE : selle française au Tour, équipant la PEUGEOT de Bléneau. A cette occasion, rappelons que André Leduc, lorsqu'il gagna le Tour, avait également une selle IDEALE
- 3 - 4 - 5. - SIMPLEX : ces deux vues du dérailleur avant montrent les deux améliorations, vis de collier à tête fendue 6 pans, et butée de gâine fendue facilitant le montage du câble. En-dessous, détail de l'articulation supérieure du « JUY RECORD 60 » avec son montage sur deux cônes acier, l'un étant réglable et la vis de blocage à tête conique, formant expendeur dans l'axe fendu.

[Leaving LILLE](#)

1. - MAFAC new " TIGER " brake with high power, by increasing the lever arm ratios.

Note the mounting of the pad holders by means of a pin working on a split ball joint, two conical cups ensuring excellent seating.

2. - IDEALE: French saddle for the Tour, equipping the PEUGEOT de Bléneau. On this occasion, let us recall that André Leduc, when he won the Tour, also had an IDEALE saddle.

3 - 4 - 5. - SIMPLEX: These two views of the front derailleur show the two improvements, slotted hexagonal head clamp screw and slotted cable stop for easy cable assembly. Below, detail of the upper pivot of the "JUY RECORD 60" with its mounting on two steel cones, one of which is adjustable, and the cone-head clamping screw, forming an expander in the split axle.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p014](#)

Avant le départ

1. - Sur la MAGNI no 21 de l'équipe belge, on pouvait admirer ces superbes raccords, longs et rigides, la découpe simple et nette. On remarquera le « mariage » de la butée à détension instantanée WEINMANN avec le frein « RACER » MAFAC.

2. - Le nouveau dérailleur avant HURET équipait plusieurs machines, entre autres, celle du Belge Plankaert classé 5e ; le voici réglé sur un pédalier STRONGLIGHT « COMPETITION » sur lequel on remarque le nouveau bouchon d'axe à fente.

Les vues 3 et 4 montrent, sorti du cadre, le nouveau dérailleur avant CAMPAGNOLO. On remarque la position latérale des biellettes, montées directement sur la fourchette, les deux longues vis, freinées par des ressorts et formant butées pour les deux sens de mouvement, le demi-collier articulé à une seule vis de serrage, enfin la butée de gâine solidaire du support.

L'ensemble, à part la fourchette, est presque entièrement en métal léger coulé et le poids est très réduit.

Before the start

1. - On the MAGNI no 21 of the Belgian team, one could admire these superb lugs, long and rigid, the simple and clean cut. The "marriage" of

the WEINMANN instant release stop with the MAFAC "RACER" brake is particularly striking.

2. - The new HURET front derailleur was fitted to several machines, including the 5th-ranked Belgian Plankaert; here it is set on a STRONG-LIGHT "COMPETITION" crankset on which the new slotted dustcap is visible.

Views 3 and 4 show the new CAMPAGNOLO front derailleur removed from the frame. Note the lateral position of the connecting rods, mounted directly on the cage, the two long screws, held in place by springs and forming stops for both directions of movement, the articulated half-collar with a single clamping screw, and finally the cable stop attached to the clamp.

Apart from the cage, the whole unit is almost entirely made of cast light metal and the weight is very low.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p016](#)

REMARQUE au TOUR de FRANCE 1960

1. - LOCOMOTIEF : raccords généreux et décalque de circonstance sur le tube horizontal.
2. - Manivelles T.A. équipant la FIORELLI no 107 de l'équipe allemande et dérailleur avant ALTENBURGER.
3. - Manette double ALTENBURGER, extrêmement légère.
4. - Raccord original de la FALCON du coureur britannique Reynolds : avec un tel nom, les tubes étaient évidemment des REYNOLDS « 531 »!...
5. - Renfort intérieur des fourreaux. remarqué sur les LOCOMOTIEF hollandaises.

Une telle modification, facile à réaliser sur toutes les têtes de fourches, devrait être obligatoire sur les machines de course, par l'augmentation de la rigidité supérieure de la fourche et de la sécurité, les fourreaux ne pouvant absolument pas céder à cet endroit.

Il serait même bon que les fabricants de têtes de fourche généralisent en série ce renfort intérieur.

NOTED at the TOUR de FRANCE 1960

1. - LOCOMOTIEF: Generous lugs and circumstantial decal on the top tube.
2. - T.A. cranks fitted to the FIORELLI no. 107 of the German team and ALTENBURGER front derailleur.
3. - ALTENBURGER double shifter, extremely light.
4. - Original FALCON lugs of the British racer Reynolds: with such a name, the tubes were obviously REYNOLDS "531"....
5. - Inner reinforcement of the fork blades. noticed on the Dutch LOCOMOTIEF.

Such a modification, easy to carry out on all fork heads, should be compulsory on racing machines, by increasing the upper fork rigidity and safety, as the fork blades could absolutely not break at this point. It would even be a good idea for fork head manufacturers to make this inner reinforcement standard.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p022](#)

OUTILLAGE DU TOUR DE FRANCE

Ces outils, spéciaux, personnels ou fabriqués en série, facilitent grandement le travail des mécaniciens du Tour par leur excellente application à des buts bien définis.

1 - 2. - SIMPLEX : Gabari pour retrouver exactement la position de la selle lors du démontage de celle-ci et permettant également de contrôler la similitude de position sur deux machines aux cadres semblables.

Clé à double oeils, déportés, de 12 et 13, pour le réglage de la tige de selle à blocage incorporé.

Quelques outils VAR :

3. - Presse clavette à grande puissance.

4. - Griffe pour démontage des couronnes.

5. - Manche à chaîne à enroulement pratiquement total des dents de la roue libre.

6 - 7 - 8. - Démonte-roue libre de tous types pour les divers modèles de roues libres classiques.

9. - Pince coupe câble n'effilochant pas les brins.

10. - Gabari' pour contrôler sur la roue arrière en service et les roues de rechange, la position des roues libres par rapport à la butée des moyeux, réalisé par Lucien Duet, mécanicien de l'équipe Est-Sud-Est.

TOOLS OF THE TOUR DE FRANCE

These tools, whether special, personal or mass-produced, greatly facilitate the work of Tour mechanics through their excellent application to well-defined purposes.

1 - 2 - SIMPLEX: Template to find exactly the position of the saddle when dismantling it and also to check the similarity of position on two machines with similar frames.

Double-eyed spanner, offset, 12 and 13, for adjusting the seat post with built-in clamping.

Some VAR tools:

3. - High-powered pin press.

4. - Claw for dismantling the sprocket.

5. - Chain handle with almost full winding of the freewheel teeth.

6 - 7 - 8 - All types of freewheel disassembly for the various models of classic freewheels.

9. - Cable cutting pliers that do not fray the cable strands.

10. - Template to check on the rear wheel in service and the spare wheels, the position of the freewheels in relation to the hub stop, made by Lucien Duet, mechanic of the East-South-East team.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p024](#)

OUTILLAGE POUR LE TOUR

1. - Ce « rebloque cuvette-fixe » permet de faire cette opération sans démonter le roulement. En cas d'axe carré à vis centrale, une simple vis avec butée réglable, se vissant au centre de l'axe, applique la noix contre la cuvette à rebloquer.

2. - Cette pince est très pratique et donne une grande puissance pour le serrage et le réglage du contre-écrou de pédalier.

3. - Clés à pipe pour écrous ou vis difficilement accessibles, comme ceux des 5 attaches de plateau.

4 - 5. - Ensemble d'outillage type « STRONGLIGHT » pour le serrage, l'extraction et la remise en état du filet d'extracteur des manivelles en métal léger à emmanchement carré.

6. - Clé à rayons solide et précise.

Tous ces outils sont fabriqués par VAR.

TOOLS FOR THE TOUR

1. - This "fixed cup remover" allows this operation to be carried out without dismantling the bottom bracket. In the case of a square axle with a central screw, a simple screw with an adjustable stop, screwed into the centre of the axle, applies the nut against the cup to be released.

2. - This pliers is very practical and gives great power for tightening and adjusting the bottom bracket lock nut.

3. - Socket spanners for nuts or screws that are difficult to access, such as those of the 5 chainring attachments.

4 - 5. - Tool set type "STRONGLIGHT" for tightening, extracting and repairing the extractor thread of light metal cranks with square taper.

6. - Solid and precise spoke spanner.

All these tools are manufactured by VAR.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p026](#)

LE TOUR DE FRANCE 1960 a été gagné par cette bicyclette anonyme de construction 100% italienne

La bicyclette de Gastone Nencini, toute anonyme qu'elle soit (le seul décalque portait le nom de CARPANO lequel n'est pas encore, croyons-nous, constructeur de cycles), est un bel exemple de la machine de course italienne. Elle fut réalisée par un artisan spécialiste des cycles pour coureurs, établi à Turin.

On remarque la série complète CAMPAGNOLO, les freins UNIVERSAL, le guidon AMBROSIO, la pompe SILCA. Les boyaux sont signés CLEMENT.

LE TOUR DE FRANCE 1960 was won by this anonymous bicycle of 100% Italian construction.

Gastone Nencini's bicycle, anonymous though it may be (the only decal bearing the name CARPANO, which we believe is not yet a bicycle manufacturer), is a fine example of the Italian racing machine. It was made by a Turin-based artisan specialising in bicycles for racers.

We notice the complete CAMPAGNOLO series, the UNIVERSAL brakes, the AMBROSIO handlebars, the SILCA pump. The tubulars are signed CLEMENT.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p028](#)

LE TOUR DE FRANCE

La HELYETT du "maillot vert" Jean GRACZYK

La HELYETT du maillot vert Jean Graczyk est une belle et classique machine de compétition. On y remarque le cadre en tubes REYNOLDS, les raccords NERVEX, le pédalier et les roulements STRONGLIGHT, le dérailleur SIMPLEX, le guidon AVA, la roue libre J. MOYNE, les jantes PIVO, les freins MAFAC, la chaîne BRAMPTON, les rayons ROBERGEL, la pompe ZEFAL, les cale-pieds CHRISTOPHE, les courroies LAPIZE, le porte-bidons VITO.

THE TOUR DE FRANCE

The HELYETT of the "green jersey" Jean GRACZYK

The HELYETT of the green jersey Jean Graczyk is a beautiful and classic machine for competition. It features a REYNOLDS tubular frame, NERVEX lugs, STRONGLIGHT crankset and bearings, SIMPLEX derailleur, AVA handlebars, J MOYNE freewheel, PIVO rims, MAFAC brakes, BRAMPTON chain, ROBERGEL spokes, ZEFAL pump, CHRISTOPHE toe clips, LAPIZE straps, VITO bottle cages.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p029](#)

le 1er du Tour

1. - Les cotes du cadre de Gastone Nencini sont un parfait exemple de ce que doit être une machine moderne pour le Tour de France. Pas très re-

dressé, il est court d'arrière (435 mm) ainsi que d'avant (600 mm) et pourtant, il descend remarquablement bien, grâce à la chasse de 65 mm assurée par une fourche peu cintrée (45 mm).

2. - Beaux raccords longs et épais, potence en métal léger AMBROSIO, placée assez haut et vis au centre de la douille de direction, permettant le graissage des roulements.

3 - 4. - Série complète CAMPAGNOLO, pattes de cadre, dérailleurs arrière et avant, jeu de pédalier en métal léger et pédales.

5. - Les freins sont les modèles classiques UNIVERSAL en métal léger, avec manette de détension rapide.

The 1st of the Tour

1. - The measurements of Gastone Nencini's frame are a perfect example of what a modern machine should be for the Tour de France. Not very straight, it is short at the rear (435 mm) as well as at the front (600 mm) and yet it descends remarkably well, thanks to the 65 mm trail provided by a slightly curved fork (45 mm).

2. - Nice long and thick lugs, AMBROSIO light metal stem, placed quite high and screwed in the centre of the head tube, allowing the bearings to be greased.

3 - 4 - Complete CAMPAGNOLO series, frame dropouts, rear and front derailleurs, light metal crankset and pedals.

5. - The brakes are the classic UNIVERSAL models in light metal, with quick release lever.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p030](#)

A LEGNANO le titre de Roi de la Montagne avec MASSIGNAN et la seconde place au classement général avec BATTISTINI.

Voici encore une belle machine de course : c'est celle de Battistini, celle de Massignan étant semblable.

On y remarque la série CAMPAGNOLO, tige de selle, dérailleurs, roulements, moyeux, pédalier et pédales et les boyaux PIRELLI.

At LEGNANO the title of King of the Mountain with MASSIGNAN and second place overall with BATTISTINI.

Here is another beautiful racing machine: it is Battistini's, Massignan's being similar.

We notice the CAMPAGNOLO series, seatpost, derailleurs, bearings [bottom bracket and headset], hubs, crankset and pedals and the PIRELLI tubulars.

[19600701 Le Cycle No 05 Vol 15 p031](#)

A l'arrivée du Tour 1960

1. - Raccords NERVEX très diminués sur l'HELYETT de Graczyk. Potence en métal léger et porte-bidon VITO.
2. - Sur la même machine, on note le dérailleur SIMPLEX « JUYRECORD »...
3. - ... et les freins MAFAC type « RACER ».
4. - La LEGNANO de Battistini était équipée d'une tige de selle CAMPAGNOLO et d'un porte-pompe à coupelle de la même marque ; remarquez également le robuste raccord de selle à serrage inférieur.
5. - Nouveau frein cantilever G.B. utilisé par Franz Reitz sur sa FIORELLI ; on notera le montage en deux points des axes d'articulation.

At the finish of the Tour 1960

1. - Very reduced NERVEX lugs on the Graczyk HELYETT. Light metal stem and VITO bottle cage.
2. - On the same machine, we note the SIMPLEX "JUYRECORD" derailleur...
3. - ... and the MAFAC " RACER " type brakes.
4. - Battistini's LEGNANO was equipped with a CAMPAGNOLO seatpost and a cup pump carrier of the same brand; note also the robust seat lugs with lower clamping.
5. - New G.B. cantilever brake used by Franz Reitz on his FIORELLI; note the two-point mounting of the articulation pins.

LE TOUR DE FRANCE

La GITANE de MASTROTTO, 1^{er} des Français au classement général
Sur cette bicyclette de compétition remarquablement étudiée, signalons les tubes REYNOLDS, les raccords NERVEX, les freins MAFAC, les dérailleurs, roulements, pédalier, pédales et tige de selle CAMPAGNOLO, la selle IDEALE, la chaîne BRAMPTON, la roue libre J. MOYNE, la pompe AD-HOC, les rayons ROBERGEL, les jantes PIVO, les boyaux DUNLOP, le porte-bidons VITO.

Le nouveau dérailleur avant HURET

Le nouveau dérailleur avant HURET est caractérisé par sa fabrication entièrement en acier découpé et embouti sans pièces de fonderie. Le mouvement est du type à parallélogramme déformable, la poussée sur la fourchette s'exerçant au centre de celle-ci, à la hauteur de la chaîne, ce qui assure une action nette et rapide. Son faible encombrement permet le montage d'une pompe derrière le tube de selle, même avec un cadre très court.

THE TOUR DE FRANCE

The GITANE of MASTROTTO, 1st of the French in the overall classification.

On this remarkably well-designed competition bicycle, we would like to mention the REYNOLDS tubes, the NERVEX lugs, the MAFAC brakes, the CAMPAGNOLO derailleurs, bottom bracket and headset, crankset, pedals and seatpost, the IDEALE saddle, the BRAMPTON chain, the J. MOYNE freewheel, the AD-HOC pump, the ROBERGEL spokes, the PIVO rims, the DUNLOP tubulars, the VITO bottle cage.

The new HURET front derailleur

The new HURET front derailleur is characterised by its manufacture entirely from cut and stamped steel without casting parts.

The movement is of the deformable parallelogram type, with the thrust on the cage being exerted in the centre of the cage, at the height of the chain, which ensures a clean and fast action.

Its small size allows the mounting of a pump behind the seat tube, even with a very short frame.

[19600701 Le Cycliste 0708 1960 p000](#)

Cibié advertisement

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p035](#)

Voici le nouveau roulement de pédalier à aiguilles que STRONGLIGHT commercialise au Salon.

Here is the new bottom bracket with needle bearings that STRONGLIGHT is launching at the Salon.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p037](#)

Le Salon du Cycle

A gauche, le nouveau pédalier en métal léger T.A. avec serrage bien personnel par doubles grains à tête 6 pans creuses, équipé d'un triple plateau en dural. Ci-dessous, détail de l'adaptateur en métal léger avec ses couronnes en dural et ses vis cheminées.

Pédalier « SUPER COMPETITION » STRONGLIGHT, en alliage léger avec étoile à 5 branches supportant les deux couronnes et nouveau bouchon d'axe à fente.

Le Salon du Cycle

On the left, the new T.A. light metal crankset with a very personal clamping by two-piece pin with hexagon socket head, equipped with a triple dural chainring.

Below, detail of the light metal adapter with its dural chainrings and chimney screws.

STRONGLIGHT "SUPER COMPETITION" crankset, in light alloy with 5-pin star holding the two chainrings and new slotted axle cap.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p038](#)

Pédalier en métal léger CAMPAGNOLO, cinq branches et axe carré, assemblage des couronnes par vis à tête creuse ; le dérailleur avant est le nouveau modèle de la marque.

Voici le dérailleur SIMPLEX « JUY RECORD », montrant les dernières modifications et améliorations, entre autres axe d'articulation à rattrapage de jeu et corps monobloc.

La roue libre J. MOYNE à couronnes emmanchées, toutes démontables qui fit des débuts très satisfaisants dans le Tour de France

CAMPAGNOLO light metal crankset, 5-branch and square axle, crown assembly with socket head screws; the front derailleur is the new model of the brand.

Here is the SIMPLEX "JUY RECORD" derailleur, showing the latest modifications and improvements, among others, the joint axle with slack adjuster and monobloc body.

The J. MOYNE freewheel with press-on sprockets, all removable, which made a very satisfactory debut in the Tour de France.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p039](#)

En haut, dérailleur avant SIMPLEX, ayant subi quelques intéressantes modifications.

En bas, nouvel appareil arrière SIMPLEX à parallélogramme déformable, articulations à rattrapage de jeu et vis unique assurant les limitations de mouvements.

Le dernier dérailleur avant HURET à commande par câble est extra-plat et il permet le montage d'une pompe à l'arrière du tube, même avec un cadre très court.

At the top, SIMPLEX front derailleur, having undergone some interesting modifications.

At the bottom, new SIMPLEX rear derailleur with deformable parallelogram, articulations with play compensation and a unique screw to ensure movement limitations.

The last HURET cable-controlled front derailleur is extra-flat and allows the mounting of a pump at the rear of the tube, even with a very short frame.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p040](#)

Voici le détail « explosé » de la monture à tige de selle incorporée UNICA. Le boulon avant, à collet carré, sert de point de pivotement lors du réglage. Le second boulon porte deux plats qui s'engagent dans l'échancrure de l'excentrique. En faisant tourner la tête du boulon, on agit sur l'excentrique et on commande l'inclinaison de la selle. Il n'y a plus qu'à bloquer les deux écrous.

Here is the "exploded" detail of the UNICA built-in seatpost mount. The square collar front bolt serves as a pivot point during adjustment. The second bolt carries two flats that engage in the notch of the eccentric. By turning the head of the bolt, the eccentric is actuated and the inclination of the saddle is adjusted. All you have to do is lock the two nuts.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p041](#)

Ci-dessus, le « ALLVIT » HURET sur lequel on remarque le bouton permettant sans outils, le réglage de tension de chaîne.

Deux modèles de manettes doubles, celle de HURET, en haut et la SIMPLEX avec gaines en matière plastique blanche.

Le nouveau dérailleur avant CAMPAGNOLO fit ses débuts victorieux dans le Tour de France ; on remarque son collier à charnière et une seule vis.

Above, the HURET "ALLVIT" on which one notices the knob allowing without tools, the adjustment of chain tension.

Two models of double levers, the "HURET" at the top and the SIMPLEX with white plastic covers.

The new CAMPAGNOLO front derailleur made its victorious debut in the Tour de France; note its hinged collar and a single screw.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p045](#)

Voici les très élégants et nouveaux moyeux « NORMANDY-COMPETITION » à roulements annulaires et blocages rapides réalisés par les Ets MAILLARD.

Une toute récente enveloppe 700 C légère (390 g) confectionnée en fil fin, pour le tourisme, chape noire et flancs translucides, « SUPER-SPORT » WOLBER.

La nouvelle selle IDEALE est la « 88 » créée pour les coureurs professionnels ; elle est équipée de ressorts démontables et du chariot « COMPETITION ». La dernière née de la série « 88 » possède une monture étroite (20 mm) et à longue glissière (72 mm) elle est prévue pour être montée sur la tige de selle étroite CAMPAGNOLO.

Notons, au fond de la « 88 », le pare-boue, collé, isolant le cuir de la pluie.

La « NORTAL » est une robuste et élégante selle de route, homme ou femme, à dessus plastique créée par IDEALE.

Détail du chariot IDEALE « COMPETITION » avec vis de sécurité et système porte-boyau.

Here are the very elegant and new "NORMANDY-COMPETITION" hubs with annular bearings and quick releases made by Ets MAILLARD.

A brand new light 700 C (390 g) casing made of fine yarn, for tourism, black tread and translucent sides, "SUPER-SPORT" WOLBER.

The new IDEALE saddle is the "88" created for professional racers; it is equipped with removable springs and the "COMPETITION" slider. The latest addition to the "88" series has a narrow frame (20 mm) and a long slide (72 mm) and is designed to be mounted on the narrow CAMPA-GNOLO seatpost.

Note, at the bottom of the "88", the splash guard, glued, isolating the leather from the rain.

The "NORTAL" is a sturdy and elegant road saddle, for men or women, with plastic tops created by IDEALE.

Detail of the IDEALE "COMPETITION" slider with safety screws and [spare] tube holder system.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p046](#)

Le nouveau modèle LAM « COMPETITION » est un cantilever à axe central unique, réalisé en dural forgé et équipé d'un système de détension instantannée.

Deux nouveaux freins MAFAC : à droite, le « TIGER » qui montra son efficacité accrue dans les dernières courses, entre autres le Tour de France,

et, à gauche, le « KATHY » pour enfants, léger, robuste, efficace et très facilement réglable grâce à ses patins montés sur rotules.

The new LAM " COMPETITION " model is a cantilever with a single central axis, made of forged dural and equipped with an instantaneous release system.

Two new MAFAC brakes: on the right, the " TIGER " which showed its increased efficiency in the last races, among others the Tour de France, and, on the left, the " KATHY " for children, light, robust, efficient and very easily adjustable thanks to its pads mounted on ball-and-socket joints.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p048](#)

Three T.A. creations : the frame bottle cage, wide open and with plastic safety lip, the handlebar bottle cage, with rigid safety lip placed at the front and the plastic bottle, cap mounted on a flexible hinged tab, decorated with the T.A. brand or the customer's brand.

Three T.A. creations : the frame bottle cage, wide open and with plastic safety lip, the handlebar bottle cage, with rigid safety lip placed at the front and the plastic bottle, cap mounted on a flexible hinged tab, decorated with the T.A. brand or the customer's brand.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p049](#)

NOUVEAUTÉS PERFECTIONNEMENTS et accessoires de qualité au stand LE SIMPLEX

Le grand spécialiste dijonnais continue à améliorer et à innover, et la visite du stand SIMPLEX apportera bien des enseignements à tous ceux que le « deux-roues » intéresse.

SIMPLEX poursuit la fabrication de nombreux accessoires bien connus, tels que pattes de cadre en acier forgé (voir ci-dessus), couples, moyeux, dérailleurs, etc. et, pour les motorisés, antivols, leviers de commande et poignées tournantes. Nous avons présenté par ailleurs, le nouveau dérailleur type « JUY EXPORT », sur lequel nous reviendrons bientôt plus en détail.

Voici, à droite, les moyeux compétition équipés des blocages « maison » aux leviers garnis d'une nouvelle gaine en matière plastique blanche, comme d'ailleurs les manettes de commande pour dérailleurs

Ci-contre, le dérailleur avant à commande par câble, qui fut utilisé avec succès dans le Tour de France 1960, bénéficie de quelques améliorations, comme les vis de fixation du collier, à têtes six pans, fendues, permettant la pose par clé ou tournevis, et la butée de gaine, fendue, afin de faciliter le montage de la transmission, très visible ici.

Ci-dessus, la vue « explosée » du « JUY - RECORD » montre les perfectionnements principaux de cet appareil, articulation sur double cône en acier avec réglage pour rattraper le jeu, coulisse d'une pièce avec clavette de guidage, corps monobloc, galets en matière plastique injectée assurant un fonctionnement doux et silencieux.

Rappelons les récents succès remportés par ce modèle de dérailleur, preuve certaine de sa haute qualité : Poly de Chanteloup, Tour d'Italie, Championnat de France, Tour de France pour le classement par points et le classement par équipes, etc.

NEW IMPROVEMENTS and quality accessories at the stand LE SIMPLEX
The great Dijon specialist continues to improve and innovate, and a visit at the SIMPLEX stand will provide many lessons for all those interested in "two-wheelers".

SIMPLEX continues to manufacture many well-known accessories, such as forged steel frame dropouts (see above), chainring couples, hubs, derailleurs, etc. and, for motorized, anti-theft devices, control levers and twist grips. We have also presented the new "JUY EXPORT" type derailleur, which we will come back to in more detail soon.

On the right are the competition hubs equipped with the "home-made" quick releases with levers fitted with a new white plastic cover, as well as the shift levers for derailleurs.

Opposite, the cable-controlled front derailleur, which was successfully used in the 1960 Tour de France, benefits from some improvements, such as the clamp fixing screws, with slotted hexagonal heads, allowing installation by wrench or screwdriver, and the cable housing stop, slotted, to facilitate the assembly of the transmission, very visible here.

Above, the "exploded" view of the "JUY - RECORD" shows the main improvements of this device, articulation on double steel cone with adjustment to take up the play, one-piece slide with guide key, monobloc body, pulleys in injected plastic ensuring smooth and silent operation.

Let's recall the recent successes of this derailleur model, a sure proof of its high quality: Poly de Chanteloup, Tour of Italy, French Championship, Tour de France for points and team classification, etc.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 p055](#)

[Le Programme HURET 1961 spécialités pour Cycles et Motorisés](#)

Le nouveau petit coureur fétiche HURET en plastique souple, maillot jaune et casquette rouge, présente le nouveau dérailleur « MONOBLOC » que nous voyons ci-dessus en vue « explosée » et à gauche, en position de fonctionnement : voici un modèle complétant la gamme judicieusement établie des dérailleurs avant et arrière pour le tourisme, le travail et la compétition.

Ci-dessus, un des modèles de pattes arrière de cadre épaisses, à faces usinées, en, acier forgé, avec support « ALLVIT », créées par HURET, l'autre modèle est plus court et la roue se trouve automatiquement centrée à fond de course ; à droite, les pattes avant.

En plus des accessoires et spécialités pour cycles, trop nombreuses pour être toutes présentées ici, HURET fabrique depuis plusieurs années des

compteurs de vitesse très réputés, à boîtier cylindrique ou triangulaire, fixation encastrée ou à collier, avec entraîneur rigoureusement étanche et inusable. HURET a groupé tous les articles de sa production dans un luxueux catalogue en couleurs qui sera sorti au Salon.

The HURET 1961 Programme specialities for Cycles and Motorisés

The new little HURET fetish rider in soft plastic, yellow jersey and red cap, presents the new "MONOBLOC" derailleur we see above in "exploded" view and on the left, in operating position: here is a model completing the judiciously established range of front and rear derailleurs for tourism, work and competition.

Above, one of the models of thick, machined-face, forged steel rear frame dropouts with "ALLVIT" bracket, created by HURET, the other model is shorter and the wheel is automatically centred at full stroke; on the right, the front dropouts.

In addition to the accessories and specialities for bicycles, too numerous to be presented here, HURET has been manufacturing for several years now highly reputed speedometers, with cylindrical or triangular housing, flush or clamp mounting, with a rigorously sealed and wear-resistant driver. HURET has grouped all the articles of its production in a luxurious colour catalogue which will be released at the Salon.

[19600901 Le Cycle No 06 Vol 15 Vol 15 p098](#)

AU SALON DE FRANCFORT

1. Direction originale avec liaison « cintrée » des tubes horizontal, diagonal et de direction, sur une bicyclette finlandaise SISU.
2. Partie centrale du vélo de femme démontable, exposé par GORICKE ; une fois bloquée, la clé est placée dans le plan des tubes.
3. Deux plaquettes entretoises de ESGE, permettant de recevoir le frein, le garde-boue et, naturellement, le porte-bagages de la marque.
4. Le petit graisseur de câble DEHNE en matière plastique, équipé d'un petit bouchon imperdable, se fixe instantanément sur une commande

de frein ou de dérailleur, grâce à deux petits « cavaliers » en fil d'acier que l'on serre avec une pince.

5. La sacoche ESGE en matière plastique blanche, peut être fixée par deux vis sur ou sous la plaquette-entretoise, ou bien, comme ici, par le boulon de tige de selle.

6. Raccord monobloc fixe, à grande section de passage d'air, vu sur les pompes PROGRESS ; noter le capuchon en caoutchouc.

7. Levier de frein course ALTENBURGER en métal léger, cocotte en nylon et accrochage de câble genre « moto », par pastille soudée cylindrique.

8. Pince - pantalon BUSCH et MULLER, équipée d'un petit catadioptre.

AT THE FRANKFURT TRADE FAIR

1. Original steering with "curved" connection of the top, downtube and head tube on a Finnish SISU bicycle.

2. Central part of the demountable women's bicycle, exposed by GORICKE; once blocked, the key is placed in the plane of the tubes.

3. Two ESGE seatstaybridge plates, to accommodate the brake, fender and, of course, the brand's luggage rack.

4. The small plastic DEHNE cable lubricator, equipped with a small captive plug, is instantly attached to a brake or derailleur cable, thanks to two small steel wire "jumpers" that are tightened with pliers.

5. The ESGE saddlebag, made of white plastic, can be attached by two screws on or under the spacer plate, or, as here, by the seat post clamp bolt.

6. Fixed monobloc connector, with large air passage cross section, seen on PROGRESS pumps; note the rubber cap.

7. ALTENBURGER race brake lever in light metal, nylon cap and motor-bicycle style cable attachment, by means of a cylindrical welded pad.

8. BUSCH and MULLER trousers clip, equipped with a small reflector.

[19600901 Le Cycliste 0910 1960 p237a](#)

Nouveautés Salon

Le nouveau "TIGER" a fait ses preuves dans le "Tour de France"

Le «TIGER», nouveau frein MAFAC dont les essais effectués dans le dernier Tour de France furent probants, diffère, en plusieurs points, du «RACER» dont il est issu, puisque basé sur le même principe.

Etrier plus large ; branches supérieures plus longues de 16 m/m par rapport au «Racer» ; fixation des porte-patins par l'adoption d'un système à rotule ; goupille soudée à chaque extrémité du câble-étrier.

Le prestige de «MAFAC» est tel que des coureurs réputés pour apporter à leur matériel une attention particulière : Rostollan, Anglade, Dotto, n'ont pas hésité à faire monter sur leur vélo du Tour de France le nouveau frein «TIGER». Ils en ont été enchantés.

Autre nouveauté MAFAC : le «KATHY» frein cantilever pour enfants, sur lequel on remarquera les particularités suivantes :

- Basculeurs en métal léger coulé.
- Porte-patins sur rotules (du même système que le «TIGER»).
- Tasseaux assurant une fixation meilleure.
- Axes d'articulation de 8 m/m.

New products at the Salon

The new "TIGER" has proved its value in the "Tour de France"

The "TIGER", a new MAFAC brake from which the tests carried out in the last Tour de France were conclusive, differs in several respects from the "RACER" from which it was developed, since it is based on the same principle.

Wider stirrup; upper arms 16 m/m longer than the "Racer"; fixing of the pad holders by adopting a ball and socket system; pin welded to each end of the stirrup cable.

The prestige of "MAFAC" is such that riders renowned for paying special attention to their equipment: Rostollan, Anglade, Dotto, did not hesitate to install the new "TIGER" brake on their Tour de France bicycles. They were delighted with it.

Another MAFAC innovation: the "KATHY" cantilever brake for children, on which the following special features can be noted:

- Arms made of cast light metal.
- Pad holders on hinges (same system as the "TIGER").
- Brackets for better fixing.
- Pivots of 8 m/m.

Nouveautés Salon

Le Jeu Pédalier T.A.

Lors du dernier Salon, en 1958, les Frères Navet avaient annoncé la mise au point d'un Jeu de Pédalier de conception originale. Depuis, celui-ci, sorti sur le marché, a été successivement présenté, aux Salons de Milan et de Bruxelles, où il a suscité un vif intérêt chez les cyclos comme chez les constructeurs. Il figure naturellement au Salon de Paris, où on pourra le voir tout en détail.

L'entraînement se fait par le moyen d'un demi-carré fraisé sur l'extrémité cylindrique de l'axe de pédalier. Le blocage est réalisé par une clavette cylindrique deux pièces.

C'est de la séparation de ces deux fonctions chacune, il faut le remarquer, réalisée de manière tout à fait orthodoxe, que l'on peut attendre une pleine efficacité.

La clavette se compose de trois parties, à savoir : Une vis à tête creuse, et à six pans ; et deux cheminées cylindriques, l'une à trou lisse, l'autre fileté. A l'extrémité de chacune d'elles, une fraisure arrondie.

Le Jeu de Pédalier T.A. est complété par un jeu de cuvettes de haute précision.

New products at the Salon

The T.A. Crankset Bottom Bracket Set

At the last Salon, in 1958, the Navet Brothers announced the development of an original crankset set. Since then, it has been released on the market and has been successively presented at the Milan and Brussels Salons, where it has aroused great interest among both cyclists and constructors. It naturally appears at the Paris Salon, where it can be seen in great detail.

The transmission is made by means of a milled half-square on the cylindrical end of the bottom bracket axle. The locking is carried out by a two-piece cylindrical pin.

It is from the separation of these two functions, each one, it should be noted, carried out in a completely orthodox manner, that we can expect full effectiveness.

The pin consists of three parts, namely: A hexagon socket head screw; and two cylindrical chimneys, one with a smooth hole, the other with a thread. At the end of each of them, a rounded milling.

The T.A. Bottom bracket is completed by a set of high-precision cups.

[19600901 Le Cycliste 0910 1960 p238a](#)

Nouveautés Salon

"LAM" vient brillamment au "Tirage Central"

LAM présente une nouvelle série de freins à tirage central dont un modèle extra-léger en Duralumin, présentation Grand Luxe, dénommé «COMPETITION».

Muni d'un nouveau détendeur instantané et indéréglable, les avantages de ce nouveau frein «course» sont les suivants :

- Pas de tasseaux soudés.
- Extra-léger puisque en Duralumin matricé.
- Toujours centré, donc indéréglable avec son nouveau ressort central et son câble de tirage souple et gainé.
- Détendeur instantané adaptable sur tous les freins à traction centrale souple. Indépendant des butées de gaine AV. et AR... Ces dernières comportent également une vis de réglage avec contre-écrou, permettant de corriger le réglage suivant l'usure des patins.
- Freinage doux en raison du tirage central et des patins «LAM» de 45 m/m, à compartiments.
- Fourni avec les poignées «LAM» super-dural nouveau galbe, pleines, estampées, serrage par frette en acier haute résistance, ces poignées peuvent être livrées à la demande, avec le repose-main «LAM» en caoutchouc souple.

Ajoutons que les poignées «LAM» - super-dural - comportent 4 modèles différents : 1. Course «luxue» pleine (118 bis) ; 2. Course «standard» creuse (191 bis) ; 3. Route «standard» creuse (287 bis) ; 4. Spéciale «Dame», pleine.

Rappelons également que les Etablissements H. LAMARQUE ont conçu et lancé au début de l'année, un frein complémentaire pour «VELOSOLEX» : le «LAMSTOP» frein à pédales à efficacité directe. Nous ne reviendrons pas aujourd'hui sur les avantages énumérés dans l'un de nos précédents numéros, mais dirons simplement que ses qualités et la simplicité de son montage l'ont fait adopter par des mécaniciens et usagers de plus en plus nombreux.

New products at the Salon

"LAM" comes brilliantly to the "Central Pulling"

LAM presents a new series of central pulling brakes, including an extra-light Duralumin model, presented as a Grand Luxe, called "COMPETITION".

Equipped with a new instantaneous and non-adjustable detensioner, the advantages of this new "race" brake are as follows:

- No welded cleats.
- Extra-lightweight because it is made of die-cast Duralumin.
- Always centered, therefore non-adjustable with its new central spring and its flexible and sheathed pulling cable.
- Instant detensioner adaptable to all soft central pulling brakes. Independent of the front and rear cable stops.... The latter also include an adjusting screw with lock nut, allowing the adjustment to be corrected according to the wear of the pads.
- Smooth braking due to the central draft and the 45 m/m "LAM" pads with compartments.
- Supplied with the new super-dural "LAM" handles, solid, stamped, clamped by high-strength steel ring, these handles can be delivered on request, with the "LAM" hand rest in soft rubber.

Let us add that the "LAM" handles - super-dural - have 4 different models: 1. full "luxury" race (118 bis); 2. hollow "standard" race (191 bis); 3. hollow "standard" road (287 bis); 4. Special "Lady", full.

It should also be recalled that Etablissements H. LAMARQUE designed and launched at the beginning of the year an additional brake for "VELOSOLEX": the "LAMSTOP" direct-efficiency pedal brake. We will not go back today to the advantages listed in one of our previous issues, but

will simply say that its qualities and the simplicity of its assembly have made it adopted by more and more mechanics and users.

[19600901 Le Cycliste 0910 1960 p238b](#)

Nouveautés Salon

Chez Cibie Bel Effort pour le Vélo!

La «Société d'Exploitation des Projecteurs Cibie» propose, pour équiper les cycles et les cyclomoteurs, de nouveaux ensembles d'éclairage qui, par leur présentation et les nouveautés techniques, confirment bien la première place de cette maison sur le marché.

ECLAIRAGE CYCLOMOTEUR.

Outre les projecteurs de 110 mm. à trou de compteur, devenus classiques, une nouvelle porte montée réglable, à visière, équipée : soit de la lampe 6 V 1 A, de type français code-phare culot 3 ergots, soit de la lampe 6 V 15/15 W 2 ergots, type allemand, ou encore de la lampe 6 V 15 W 1 filament à collerette, est destinée à équiper des emboutis sur fourche ou guidon. Deux formes sont prévues : l'une forme circulaire, l'autre forme rectangulaire.

C'est dans cette dernière version qu'est équipé le nouveau Skipper Terrot.

Pour les cyclomoteurs de type standard, un nouveau projecteur de 80 mm. à visière, fixation sur garde-boue, est également présenté.

Fabriquée en «duralinox», finement polie, sa forme agréable et les qualités de l'ensemble optique en font certainement le meilleur projecteur du marché dans la spécialité.

Il équipe déjà les plus grandes marques de cyclomoteurs.

ECLAIRAGE BICYCLETTE

Dans le même style que ce dernier, un nouveau projecteur de 60 mm. à visière est proposé aux constructeurs, qui ont décidé unanimement de le monter.

Les qualités bien connues de la dynamo type 2 W, 7 ou 3 W, 2h font qu'aucune modification n'a été apportée sur ce générateur dont le rendement est le meilleur du marché (rapport de l'U.T.A.C.).

Les projecteurs, dynamos, feux arrière sont fabriqués, en partant des mêmes méthodes que les projecteurs pour l'automobile, avec des matières premières de tout premier ordre dans des usines ultra modernes. C'est le secret de la qualité «Cibie» qui équipe plus de 50 % des cyclomoteurs fabriqués.

New products at the Salon

At Cibie Beautiful Effort for the bicycle!

The "Société d'Exploitation des Projecteurs Cibie" offers new lighting systems for bicycles and cyclomoteurs, which, through their presentation and technical innovations, confirm the company's leading position on the market.

CYCLOMOTEUR LIGHTING.

In addition to the classic 110 mm. headlights with speedometer hole, a new adjustable mounting bracket, with visor, equipped with either the 6 V 1 A lamp, French code-headlight type with 3 pins, or the 6 V 15/15 W 2 pins lamp, German type, or the 6 V 15 W 1 filament lamp with flange, is intended for use on pressed parts on fork or handlebar. Two shapes are provided: one circular and the other rectangular.

It is in this latest version that the new Skipper Terrot is equipped.

For standard cyclomoteurs, a new 80 mm. visor headlamp with fender mounting is also presented.

Made of "duralinox", finely polished, its pleasant shape and the qualities of the optical unit certainly make it the best projector on the market in the specialty.

It already equips the most famous brands of cyclomoteurs.

BICYCLE LIGHTING

In the same style as the latter, a new 60 mm. visor headlamp is proposed to the manufacturers, who have unanimously decided to mount it.

The well-known qualities of the dynamo type 2 W, 7 or 3 W, 2h make that no modification has been made on this generator whose efficiency is the best on the market (U.T.A.C. report).

Headlamps, dynamos, taillights are manufactured, using the same methods as headlamps for the automotive industry, with first-class raw materials in state-of-the-art factories.

This is the secret of the "Cibie" quality that equips more than 50% of the cyclomoteurs manufactured.

[19600901 Le Cycliste 0910 1960 p240](#)

Chez "Ideale", deux nouveautés dont le Salon de Bruxelles a eu la primeur

Les deux nouvelles selles «IDEALE» que nous verrons au Salon de Paris se sont déjà partagées la vedette au dernier Salon de Bruxelles : l'une, la «SPECIALE PROFESSIONNELLE 88» est une selle compétition avec monture en acier ou dural, entièrement démontable, cuir croupon de premier choix, embouti à la presse et non formé, d'un profil très étudié pour assurer un confort suffisant et ne pas gêner pour cela le pédalage.

L'autre, la «NORTAL», comporte deux modèles : homme et dame, avec dessus en matière plastique souple et indéchirable, d'aspect luxueux. Les Etablissements TRON et BERTHET excellent vraiment dans leur spécialité.

2 NOUVEAUTÉS chez PEREFLEX

Un pare-brise-toit pour motorisés utilitaires.

Un pare - visage, tube qui peut convenir, en hiver, aussi bien aux Cyclistes qu'aux Cyclomotoristes.

At "Ideale", two new products were introduced at the Brussels Salon

The two new "IDEALE" saddles that we will see at the Paris Salon have already shared the spotlight at the last Brussels Salon: one, the "SPECIALE PROFESSIONAL 88" is a racing saddle with steel or dural frame, completely dismountable, first choice centrepiece leather, press stam-

ped and not formed, with a very well-designed profile to ensure sufficient comfort and not to hinder cycling for this purpose.

The other, the "NORTAL", has two models: men's and women's, with soft, tear-proof plastic tops, with a luxurious look.

TRON and BERTHET really are excellent in their speciality.

2 New products at PEREFLEX

A roof windscreen for motorized utility vehicles.

A face shield, a tube that can be used in winter by both cyclists and motorcyclists.

[19601001 Le Cycle No 07 Vol 15 p027](#)

BERTIN sur sa plus belle machine de compétition, présentait ce nouveau frein à double articulation et tirage central MILREMO ; notons deux particularités originales : le même frein peut être réglé sur deux hauteurs différentes d'étrier et le serrage des porte-patins s'effectue par éléments concentriques.

BERTIN on its most beautiful competition machine, presented this new MILREMO double articulated brake with central pull; two original features should be noted: the same brake can be adjusted to two different caliper heights and the brake shoe holders are clamped by concentric elements.

[19601001 Le Cycle No 07 Vol 15 p033](#)

MAFAC

Voici le nouveau frein de compétition « TIGER », en vue « explosée », montrant certaines particularités, comme la boutonnière centrale permettant le réglage en hauteur, et le montage sur rotules des porte-patins, facilement orientables dans la position correcte et pouvant être bloqués sans aucun dérèglement.

MAFAC

Here is the new competition brake "TIGER", in "exploded" view, showing some particularities, such as the central buttonhole allowing the height adjustment, and the mounting on ball joints of the shoe holders, easily orientable in the correct position and which can be fixed without any maladjustment.

[19601001 Le Cycle No 07 Vol 15 p035](#)

T.A. présentait deux nouveautés : à gauche, un plateau plus spécialement réservé au cyclocross, équipé de deux légers flasques placés de chaque côté des dents et empêchant le saut de la chaîne ; à droite, les deux vis de part et d'autre de la manivelle sont plus longues et « recueillent » la chaîne si celle-ci a sauté ; elle ne peut donc plus se coincer entre manivelle et plateau.

SIMPLEX

a obtenu un beau succès avec son nouveau dérailleur à parallélogramme « JUY-EXPORT » ; on en voit ici tous les éléments, le détail des deux articulations sur cônes acier à rattrapage de jeu et la vis unique de réglage, formant double butée grâce à ses deux écrous molettés.

T.A. presented two new features: on the left, a chainring more specifically reserved for cyclocross, equipped with two light flanges on each side of the teeth to prevent the chain from dropping; on the right, the two screws on either side of the crank are longer and "collect" the chain if it has dropped, so that it can no longer get stuck between crank and chainring.

SIMPLEX

has achieved great success with its new "JUY-EXPORT" parallelogram derailleur; here you can see all its components, the detail of the two articulations on steel cones with play compensation and the single adjusting screw, forming a double stop thanks to its two knurled nuts.

HURET a déjà longuement et brillamment démontré la qualité de son dérailleur « ALLVIT ». Cette vue « explosée » montre l'extrême simplicité et robustesse de cet appareil, et le réglage à la main de sa tension ; en bas, les nouvelles pattes de cadre pour « ALLVIT », type constructeur, à glissières courtes.

HURET has already demonstrated the quality of its "ALLVIT" derailleur at length and brilliantly. This "exploded" view shows the extreme simplicity and robustness of this device, and the manual adjustment of its tension; at the bottom, the new frame dropouts for "ALLVIT", type constructeur, with short slides.

Ci-contre, quelques accessoires pour cycles :

1. BROOKS : Selle compétition B. 17 avec monture spéciale pour tige de selle spéciale CAMPAGNOLO ; on remarque la longue zone où les deux fils sont parallèles, permettant un réglage horizontal très important.
2. STRONGLIGHT : Manivelle en dural, non déportée, type « SUPER - COMPETITION » avec étoiles à cinq branches, pour la piste ou les épreuves ne nécessitant pas un double plateau.
3. SOUBITEZ : Nouveau phare type « 600 », de forme moderne ; le couvercle ôté permet de voir le détail du système porte - lampe, la lamelle de contact pivotant verrouillant cet ensemble.
4. DISSOPLAST : gaines pour écrous à oreilles en matière plastique de couleurs variées.
5. 6. MAILLARD : Serre-tringle à tête en matière plastique, et attache-gaines également en matière plastique blanche, présentés en sachet comportant de quoi équiper une bicyclette.

Opposite, some accessories for bicycles :

1. **BROOKS:** Competition saddle B. 17 with special mount for special CAMPAGNOLO seatpost; note the long area where the two wires are parallel, allowing a very important horizontal adjustment.
2. **STRONGLIGHT:** Dural crank arm, not offset, type "SUPER - COMPETITION" with five-branch stars, for track or events not requiring a double chainring.
3. **SOUBITEZ :** New " 600 " type headlight, with a modern shape; the removed cover allows to see the details of the lamp holder - lamp system, the pivoting contact lamella locking this assembly.
4. **DISSOPLAST:** plastic covers for wing nuts in various colours.
5. 6. **MAILLARD :** plastic head fender eyebolt and cable clip, also in white plastic, in a bag with enough material to equip a bicycle.

[19601001 Le Cycle No 07 Vol 15 p039](#)

Ci-contre, quelques accessoires pour cycles :

1. **IDEALE :** Selle compétition « 88 » avec joues coupées type « swallow » et monture étroite sur tige de selle spéciale CAMPAGNOLO.
2. **BEBOREX :** Frein de course avec nouvelle biellette amplificatrice travaillant dans une gorge fraisée ; noter les patins, réalisés en deux gomes de dureté différente.
3. **J. MOYNE :** Petites pinces servant à bloquer le mouvement de la roue libre « TOUR DE FRANCE » afin d'en permettre le démontage.
4. **ACEMCY :** Dynamo légère, 6 V, 3 W « VITADYNE ».
5. **CIBIE :** Combiné arrière dont les côtés sont décorés par un triangle en Scotch-lite rouge, améliorant la vision latérale ; on remarque le porte-ampoule suspendu supprimant les vibrations, cause principale de la rupture du filament de la lampe
6. **NORMA :** Petite boîte en plastique pour le transport de deux ampoules de rechange.

Opposite, some accessories for bicycles :

1. **IDEALE:** "88" competition saddle with "swallow" type cut wings and narrow mount on special CAMPAGNOLO seatpost.

2. BEBOREX: Racing brake with new amplifying rod working in a milled groove; note the pads, made in two different hardness rubbers.
3. J. MOYNE: Small clamps used to block the movement of the "TOUR DE FRANCE" freewheel to allow dismantling.
4. ACEMCY: Lightweight dynamo, 6 V, 3 W "VITADYNE".
5. CIBIE: Rear combination whose sides are decorated with a red Scotch-lite triangle, improving lateral vision; note the suspended bulb holder suppressing vibrations, the main cause of lamp filament breakage.
6. NORMA: Small plastic box for carrying two spare bulbs.

[19601001 Le Cycle No 07 Vol 15 p040](#)

LE SALON des ACCESSOIRES

Ci-contre, quelques accessoires pour les bicyclettes :

1. UNICA : Selle de course en matière plastique avec tige de selle incorporée et réglage par excentrique, système décrit dans notre précédent numéro. (Stand CANETTI.)
2. CAGNION : Belle série de garde-boue en métal léger, parmi laquelle nous avons noté ce modèle pour roues de 700.
3. LUXOR : Combiné arrière à deux lampes, un petit levier latéral permettant de mettre en contact la seconde lampe.
4. VITO : Nouveau mode d'attache du porte-bidon par deux colliers, évitant le démontage compliqué du boulon de serrage encastré, ou le risque de fixation sous l'écrou, si la longueur de filetage libre est insuffisante.
5. 6. CYCLO : Nouveau dérailleur à parallélogramme, type « BENELUX SUPER-60 » et sa manette. On remarque la butée réglable le long d'un secteur permettant de régler exactement l'inclinaison de l'appareil suivant la longueur de la chaîne et les développements choisis.
7. REYDEL : Sacoche de selle en matière plastique souple, moulée.
8. LUXOR : Projecteur à deux lampes, l'une pouvant être mise en service par le bouton supérieur. Noter le support d'un modèle inédit, robuste, stable et réglable.

THE SALON OF THE ACCESSORIES

Opposite, some accessories for bicycles:

1. UNICA: Racing saddle in plastic material with incorporated seatpost and eccentric adjustment, system described in our previous issue. (CANETTI stand.)
2. CAGNION: Nice series of light metal fenders, among which we have noted this model for 700 wheels.
3. LUXOR: Rear combination with two lamps, with a small lever on the side to switch on the second lamp.
4. VITO: New way of attaching the bottle cage with two clamps, avoiding the complicated dismantling of the recessed clamping bolt, or the risk of fixing under the nut, if the free thread length is insufficient.
5. 6. CYCLO: New parallelogram derailleur, type "BENELUX SUPER-60" and its lever. Note the adjustable stop along a sector which allows the inclination of the device to be adjusted exactly according to the length of the chain and the developments chosen.
7. REYDEL: Saddle bag made of soft, moulded plastic.
8. LUXOR: Headlamp with two bulbs, one of which can be switched on using the upper button. Note the bracket of a new, robust, stable and adjustable model.

[19601101 Le Cycle No 08 Vol 15 p010](#)

Le nouveau dérailleur avant HURET, que l'on voit ici en vue « explosée », est presque entièrement constitué par des pièces de découpe. On remarque que le mouvement principal constitue un sous-ensemble indémontable commercialement. Les numéros sont ceux des références HURET.

The new HURET front derailleur, shown here in "exploded" view, consists almost entirely of cut-out parts. It is noticeable that the main movement is a sub-assembly which cannot be dismantled in a commercial manner. The numbers are those of the HURET references.

[19601101 Le Cycle No 08 Vol 15 p011](#)

NOUVEAUX MOYEUX

1-2. NEW-STAR : Moyeux en acier embouti, traités en série grand luxe, le moyeu arrière et grands flasques ajourés de 72 mm de diamètre, le moyeu avant avec flasques ajourés de 50.

3. NORMANDY « SPORT » : Corps monobloc en métal léger, grands flasques ajourés, roulements par cônes réglables et blocages rapides ATOM.

4. Au stand SIMPLEX, on pouvait voir ces nouveaux moyeux de course à grands flasques ajourés en métal léger, roulements à cônes réglables et blocages rapides « maison » avec leviers gainés de matière plastique blanche.

NEW HUBS

1-2. NEW-STAR: Deep drawn steel hubs, treated in series with high luxury treatment, the rear hub with large 72 mm diameter cutout flanges, the front hub with 50 mm diameter cutout flanges.

3. NORMANDY "SPORT": One-piece light metal body, large cut-out flanges, adjustable cone bearings and ATOM quick release locks.

4. At the SIMPLEX stand, we could see these new racing hubs with large cut-out flanges in light metal, adjustable cone bearings and "à la maison" quick releases with levers sheathed in white plastic.

[19601101 Le Cycle No 08 Vol 15 p012](#)

ACCESSOIRES AU SALON DE PARIS

LE « KATHY » MAFAC

Le nouveau frein enfant de MAFAC, le « KATHY », est un cantilever à tasseaux brasés, dont les porte-patins sont montés sur rotules, comme le nouveau modèle de course « TIGER ».

ACCESSORIES AT THE SALON DE PARIS

THE "KATHY" MAFAC

MAFAC's new children's brake, the "KATHY", is a cantilever with brazed studs, the pad holders of which are mounted on ball joints, just like the new "TIGER" racing model.

Au stand BERTIN, ce modèle de frein MILREMO, remarqué également à Londres, équipait une machine de course.

At the BERTIN stand, this model of MILREMO brake, also seen in London, equipped a racing machine.

ACCESSOIRES AU SALON

1. Au stand ROLLET, ce protecteur latéral en tissus plastique ajoutait encore à l'efficacité des garde - boue BLUEMELS. On remarquera également, la patte supérieure assurant la liaison porte-bagages - entretoise et permettant le montage sans percer le garde-boue.
2. IDEALE : Petite selle enfant, no 130, à dessus en matière plastique, série « NORTAL ».
3. BEBOREX : Nouvelle forme de cocotte en métal léger, pour tous types de leviers de frein et guidonnets.
4. SELIER : Porte-bidon en fil d'acier plastifié.
- 3-6. MAFAC : Modification de dernière heure sur le frein « TIGER ». Le câble se termine, à une extrémité, par un gros bouton rendant le décrochement plus facile en cas de démontage de roue. Le support de câble est légèrement embouti sur un tube nylon par où passe le câble, afin d'éviter la perte de celui-ci lors du décrochement.

ACCESSORIES AT THE SALON

1. At the ROLLET stand, this side protector made of plastic fabric added to the efficiency of the BLUEMELS fenders. Also noteworthy is the upper bracket that provides the rack and seatstay bridge connection and allows assembly without drilling the fender.
2. IDEALE: Small child's saddle, no. 130, with plastic top, "NORTAL" series.

3. BEBOREX: New light metal brackets, for all types of brake levers and handlebars.

4. SELIER: Bottle cage made of plastic-coated steel wire.

3-6. MAFAC: Last minute modification on the "TIGER" brake. The cable ends, at one end, with a big button making it easier to unhook when dismantling the wheel. The cable holder is slightly stamped on a nylon tube through which the cable passes, to avoid losing the cable when it is unhooked.

[19601101 Le Cycle No 08 Vol 15 p029](#)

Remarqué au "SHOW"

1. REYNOLDS : Détail inférieur de la fourche pour motos de compétition, encore allégée et améliorée depuis le dernier Salon de 1958.

2. B.H.: Moyeu double filetage à grands flasques ajourés en métal léger et blocage rapide.

3. CARLTON : Raccord de serrage de selle à la découpe bien personnelle.

4. Jack TAYLOR : Raccords de direction et tête de fourche à la mode italienne, longs et rigides : on remarque le jeu de direction STRONGLIGHT.

5. WRIGHTS : Selle pour cyclomoteur, à fond souple sur caoutchouc-mousse, poignée arrière et tissus plastique écossais.

Noticed at the "Show"

1. REYNOLDS: Detail of the lower part of the fork for competition motorcycles, still lighter and improved since the last Show in 1958.

2. B.H.: Double threaded hub with large cutout light metal flanges and quick-release.

3. CARLTON: Saddle clamping lug with a very personal cut.

4. Jack TAYLOR: Italian style lugs and fork head, long and rigid: note the STRONGLIGHT headset.

5. WRIGHTS: Saddle for mopeds, with soft bottom on foam rubber, rear handle and tartan plastic fabrics.

[19601201 Le Cycle No 09 Vol 15 p018](#)

A Londres, pour les bicyclettes

1. - COLORAL : Porte-bidon de cadre, équipant les cycles B.S.A.
2. - G.B. : Moyeux compétition à grands flasques ajourés, corps en métal léger et blocages rapides, fruit de l'entente commerciale et technique avec la firme allemande ALTENBURGER.
3. - VIKING : Pare-golf fixé sur le plateau, rappelant une réalisation de T.A.
4. - CYCLO : Outillage spécial pour le montage et le réglage du dérailleur à parallélogramme, clé en tube pour la vis de butée, pince à monter les clips sur les axes d'articulation et boulon de réglage de la tension de chaîne ; en bas, détail de ces deux derniers outils.

In London, for bicycles

1. - COLORAL: Frame bottle cage, equipping B.S.A. bicycles.
2. - G.B. : Competition hubs with large cut-out flanges, light metal body and quick release locks, the result of a commercial and technical agreement with the German company ALTENBURGER.
3. - VIKING: Golf bumper attached to the chainring, reminiscent of a T.A. achievement.
4. - CYCLO: Special tools for the assembly and adjustment of the parallelogram derailleur, tubular spanner for the stop screw, pliers for mounting the clips on the pivot pins and chain tension adjustment bolt; below, detail of these last two tools.

19601201 Le Cycle No 09 Vol 15 p020

BICYCLETTES au "SHOW " de LONDRES

1. - FALCON : Grand bi équipé d'un frein avant WEINMANN « 999 » et de jantes en métal léger de la même marque, d'une selle LYCETT-BROOKS, d'un guidon G.B. et de pédales LYOTARD. Naturellement, cadre et fourche en tubes REYNOLDS.
2. - G.B. : Guidon de course forme « Franco-Belge », en métal léger, avec long renfort intérieur central et double gravure ornementale, à gauche : la marque, à droite : la carte d'Angleterre, toutes deux entourées d'une

couronne de lauriers ; on pense ici au renfort" PHILIPPE et au décor TITAN.

3. - MIDDLEMORS : Feu rouge arrière profilé, avec commutateur alimenté par une pile intérieure, se fixant sur le hauban.

4. - 5. - DIAMANT : Détails de la bicyclette de course de Tave Schur, champion du Monde amateur 1958-59; et construite en République Démocratique Allemande. (Est). On remarque le dérailleur de pédalier traversant le tube de selle, avec commande à câble, chaînettes et tige rigide, le porte-bidon à support brasé et le pédalier CAMPAGNOLO.

BICYCLES at the "SHOW" in LONDON

1. - FALCON: Large bi equipped with a WEINMANN "999" front brake and light metal rims of the same brand, a LYCETT-BROOKS saddle, G.B. handlebars and LYOTARD pedals. Naturally, frame and fork made of REYNOLDS tubes.

2. - G.B.: Racing handlebar "Franco-Belge" shape, in light metal, with long central inner reinforcement and double ornamental engraving, on the left: the brand, on the right: the map of England, both surrounded by a laurel wreath; here we think of the "PHILIPPE" reinforcement and the TITAN decoration.

3. - MIDDLEMORS: Profiled red rear light, with switch powered by an internal battery, to be fixed on the seatstay.

4. - 5.- DIAMOND: Details of the racing bicycle of Tave Schur, amateur world champion 1958-59; and built in the German Democratic Republic. (East). Note the front derailleur through the seat tube, with cable control, small chains and rigid rod, the brazed-on bottle cage and the CAMPAGNOLO crankset.

[19601201 Le Cycle No 09 Vol 15 p021](#)

ACCESSOIRES POUR CYCLES A LONDRES

1. - CARLTON : Raccords à l'italienne, remarquablement réalisés. Rappelons ceux de J. TAYLOR que nous avons présentés dans notre dernier numéro.

2. - SUN : Boulon de serrage des manettes CYCLO, en matière plastique, et à la marque du constructeur.
3. - HERCULES : Groupe d'éclairage « maison » équipant les bicyclettes de tourisme et de ville ; on remarquera la position arrière de la dynamo, placée à l'envers de l'habitude continentale. Dans ce cas, nous ne croyons pas que la vérité vienne de l'autre côté du « Channel ».
4. - G.B. : Levier de frein modèle compétition, avec vis molettée pour régler la tension du câble et système de détention automatique, en Nylon, facilitant le démontage de la roue et reprenant automatiquement la position d'efficacité.

ACCESSORIES FOR CYCLES IN LONDON

1. - CARLTON: Italian style lugs, remarkably made. Let us recall those of J. TAYLOR which we presented in our last issue.
2. - SUN : CYCLO lever clamping bolt, in plastic material, with the manufacturer's brand.
3. - HERCULES : "Home" lighting group fitted to touring and city bicycles; note the rear position of the dynamo, placed opposite to the continental habit. In this case, we do not believe that the truth comes from the other side of the "Channel".
4. - G.B.: Racing model brake lever, with knurled screw to adjust the tension of the cable and automatic release system, in Nylon, facilitating the wheel disassembly and automatically resuming the working position.

1961

Jan.	Febr.	March		May	June
July		Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19610101 Le Cycle No 10 Vol 16 p016](#)

Une nouvelle "77" IDÉALE pour le cyclotourisme

Cette nouvelle IDEALE « 77 », en croupon traité, noir ou naturel, a été créée pour le cyclotourisme et convient parfaitement à cet usage, ainsi qu'à toute utilisation pénible, livraison, portage de journaux, etc. La monture est à doubles fils parallèles et ressorts à boudin. Le bec à 4 ri-

vets est court, avec vis de tension protégée sous cache. La forme du cuir est analogue à celui des modèles de sport et de course.

A new "77" IDEALE for cycle tourism.

This new IDEALE "77", in treated croupon, black or natural, has been created for cycle tourism and is perfectly suited to this use, as well as to any heavy duty use, delivery, carrying newspapers, etc. The frame has double parallel wires and coil springs. The 4 rivet nose is short, with the tension screw protected by a cover. The shape of the leather is similar to that of the sport and racing models.

[19610101 Le Cycle No 10 Vol 16 p021](#)

ENFIN UN ETAU RATIONNEL POUR ROUE LIBRE CREE PAR VAR

Vue générale de l'étau à roue libre VAR.

On sait combien il est difficile de démonter la dernière couronne d'une roue libre moderne si celle-ci est réellement bloquée. En effet, il faut pouvoir la maintenir pendant qu'on débloque l'avant dernière couronne. VAR vient de résoudre encore ce problème avec son nouvel étau à roue libre, résultat d'une étude très poussée en liaison avec certains services des courses.

A gauche, on voit une roue libre prise dans l'étau par sa grande denture, le manche à chaîne étant enroulé sur la denture voisine.

Grâce à ses plots d'immobilisation, en acier dur, et qui ne dépassent pas l'épaisseur des dents de la couronne, comme on le voit ci-dessus à droite, les maillons du manche à chaîne peuvent s'enrouler normalement et sans gêne sur la denture voisine, ce qui permet le démontage aisé de toutes les couronnes.

AT LAST A LOGIC FREEWHEEL VICE FROM VAR

General view of the VAR freewheel vice.

It is well known how difficult it is to remove the last sprocket of a modern freewheel if it is really blocked. It has to be held in place while the next-to-last sprocket is released. VAR has now solved this problem once again with its new freewheel clamp, the result of extensive research in conjunction with certain racing departments.

On the left, a freewheel is shown clamped in the vice by its large sprocket, with the sprocket shaft wound on the adjacent sprocket.

Thanks to its hard steel locking pins, which do not exceed the thickness of the teeth of the sprocket, as shown above on the right, the links of the chain handle can be wound normally and without hindrance on the neighbouring sprocket, which allows the easy dismantling of all sprockets.

[19610101 Le Cycliste 0102 1961 p000](#)

Ruhier advertisement

[19610101 Le Cycliste 0102 1961 p001](#)

Simplex advertisement

[19610201 Le Cycle No 11 Vol 16 p009](#)

NOUVEAUTÉS – DOCUMENTS

LE FREIN COURSE MILREMO et ses caractéristiques

Plus particulièrement destiné à l'exportation, le nouveau frein MILREMO modèle course, dont nous avons vu un prototype au Salon de Paris, est actuellement au point et sa fabrication en série est déjà commencée. On voit ci-contre son aspect assez classique, robuste et élégant ; il est réalisé en duralumin forgé et semble d'une grande robustesse. La forme

de son levier est judicieuse, la cocotte est en partie recouverte d'un appui-main en caoutchouc ; naturellement, la fixation sur le guidon s'effectue par une sangle en acier mince, avec vis de tension centrale.

Il est équipé d'un système permettant de détendre instantanément le câble, facilitant ainsi la pose de la roue, et de revenir aussi rapidement à la position d'utilisation.

Le frein MILREMO que nous voyons ci-contre en pièces détachées présente deux particularités inédites qui le différencient des freins de même principe général existant actuellement.

La hauteur de l'étrier est réglable suivant deux positions. On obtient donc, avec le même frein, le grand et le petit étrier. Il suffit pour cela après avoir dévissé les vis d'arrêt n° 26 et retiré les rondelles 25, de placer la petite came-butée 24 en haut (petit étrier) ou en bas (grand étrier) sur la lumière ovale des branches 20 et 21, ce qui déplace d'autant la position de l'axe d'articulation du support 22.

Enfin, les porte-patins sont réglés et immobilisés par une double guillotine constituée par les pièces 37 et 38, occupant le rôle du classique serre-tringle à rondelle.

NEWS - DOCUMENTS

the milremo racing brake and its characteristics

The new MILREMO racing brake, of which we saw a prototype at the Salon de Paris, is more particularly intended for export. It is currently being developed and mass production has already begun. We can see here its rather classic, robust and elegant appearance; it is made of forged duralumin and seems very robust. The shape of its lever is judicious, the bracket is partly covered with a rubber handrest; naturally, the attachment on the handlebar is carried out by a thin steel strap, with central tension screw.

It is equipped with a system that instantly releases the cable, making it easier to put the wheel on, and to return to the use position just as quickly.

The MILREMO brake shown here in parts has two unique features that differentiate it from the brakes of the same general principle that currently exist.

The height of the caliper is adjustable in two positions. So, with the same brake, you can obtain the big and the small caliper. To do this, after unscrewing the locking screws 26 and removing the washers 25, the small cam 24 is placed at the top (small caliper) or at the bottom (large caliper) of the oval opening of the arms 20 and 21, which shifts the position of the hinge pin of the support 22 accordingly.

Finally, the pad holders are adjusted and immobilised by a double guillotine made up of parts 37 and 38, taking on the function of the classic washer clamp.

[19610201 Le Cycle No 11 Vol 16 p010](#)

NOUVEAUTÉS - DOCUMENTS

Un problème se posait assez souvent au vélociste, et n'avait pas reçu de solution satisfaisante. Comment poser un dérailleur de pédalier commandé par manette si le cadre était déjà doté d'un support brasé pour la manette droite du dérailleur arrière ? Ou bien décaler la hauteur des manettes en plaçant le collier de la manette gauche plus haut ou plus bas, ou bien couper le support brasé et placer une manette double à collier, mais quel risque pour l'émail et même pour le tube, ou bien braser le support gauche au prix d'un démontage et remontage complet et d'un émaillage !

HURET vient d'apporter la solution élégante à ce problème en réalisant son support n° 1849, la partie du collier opposée à l'axe de manette étant percée d'une fenêtre permettant le passage du support brasé.

HURET manette gauche et montage "constructeur"

A gauche, en haut, nous voyons côté droit le collier monté sur un cadre et le support de manette droite passant à travers la fenêtre du collier. En bas, le collier support complet n° 1849, vu du côté gauche.

HURET améliore l'emballage de ses manettes « constructeur » jusqu'à présent, les pièces composantes étaient livrées dans une pochette, et le monteur devait prendre chaque pièce, les mettre en ordre et les placer

successivement sur le support, d'où perte de temps. Les nouvelles manettes sont désormais livrées toutes montées, l'axe étant vissé sur un petit support en matière plastique qu'il suffit de dévisser, tout en conservant aux organes de la manette leur position ; le montage est alors des plus rapides.

WOLBER un demi-ballon léger

Complétant la gamme de ses enveloppes légères pour le cyclotourisme, WOLBER présente la dernière née, une extra légère demi-ballon en tissu fin, flancs translucides, chape noire striée, et baptisée « SUPER-RANDONNEUR ».

T. A., des bidons personnels

Grâce à un outillage spécial de « maître imprimeur » T.A. peut livrer ses bidons en matière plastique ornés soit de sa propre marque, soit de la marque de son client. L'impression est faite en une couleur au choix, suivant le procédé « au trait » ; il suffit donc de fournir au fabricant le dessin désiré pour pouvoir offrir à sa clientèle des bidons portant le décor « maison ».

NEWS - DOCUMENTS

A problem often arose at the bicycle shop, and had not received a satisfactory solution. How to fit a shifter-controlled front derailleur if the frame already had a brazed-on bracket for the right-hand shifter of the rear derailleur? Either offset the height of the shifters by placing the collar of the left shifter higher or lower, or cut the brazed-on bracket and place a double shifter with a collar, but what a risk for the enamel and even for the tube, or braze the left bracket at the cost of a complete disassembly and reassembly and enamelling!

HURET has just provided an elegant solution to this problem by making its bracket n° 1849, the part of the collar opposite the lever axis being pierced with a window allowing the passage of the brazed bracket.

HURET left shifter and "manufacturer" assembly

At the top left, we see the right side of the collar mounted on a frame and the right shifter support passing through the window of the collar. Below, the complete support collar n° 1849, seen from the left side.

HURET is improving the packaging of its " constructor's " levers. Until now, the component parts were delivered in a pouch, and the assembler had to take each part, put them in order and place them successively on the bracket, hence wasting time. The new levers are now delivered fully assembled, with the axle screwed onto a small plastic holder that can be unscrewed, while keeping the lever parts in their proper position, making assembly very quick.

WOLBER a lightweight half-balloon.

The latest addition to WOLBER's range of lightweight touring covers is an extra-lightweight half-balloon made of thin fabric, with translucent sides and a black ribbed cover, called "SUPER-RANDONNEUR".

T. A., personal bottles.

Thanks to a special "master printer" tool, T.A. can deliver its plastic bottles decorated with its own brand or with the brand of its customer. The printing is done in one colour of your choice, according to the "line printing" process; it is therefore sufficient to provide the manufacturer with the desired design in order to be able to offer its customers cans with the "A la maison" decoration.

[19610201 Le Cycle No 11 Vol 16 p011](#)

MOTOBECANE présentait au Salon, ce phare au dessin moderne et personnel, réalisé par SOUBITEZ. Noter également l'enjoliveur de garde-boue.

En bas à droite, nous voyons une coupe partielle des raccords invisibles à portée intérieure, ici la boîte à billes, réalisés par GITANE.

Pour la grande randonnée sportive, René HERSE a adopté une lampe-torche sur le côté du porte - sac, avec support oscillant réglable ; le commutateur reste bien à portée de la main.

MOTOBECANE presented at the Salon, this headlight with a modern and personal design, made by SOUBITEZ. Note also the fender cover.

At the bottom right, we see a partial cut of the invisible lugs with inner bearing, here the bottom bracket shell, made by GITANE.

For the long sporty excursion, René HERSE adopted a flashlight on the side of the bag-carrier, with adjustable swinging support; the switch remains well within reach.

[19610201 Le Cycle No 11 Vol 16 p013](#)

1961 : GRANDE ANNÉE POUR LA BICYCLETTE

Afin d'éviter le percement de sa potence « maison » qui, habituellement, servait également de butée de gaine pour le frein avant, HERSE a soudé sur la rondelle crantée du jeu de direction une petite butée élégante et discrète.

René HERSE a également réalisé ce porte-sac avant qui peut se transformer, grâce à des petites pattes taraudées recevant les supports latéraux, en porte-bagages avec grandes sacoches, pour le camping, la grande randonnée ou les vacances ; tonne formule, car on sait que la tenue de route est moins affectée par une charge sur la roue avant que sur l'arrière.

Le frein anglais GB est du même principe que celui adopté de plus en plus par les grandes marques pour leurs modèles de frein compétition. Pourtant, il possède une remarquable particularité, comme on en voit le détail « explosé » sur le croquis ci-dessous. L'articulation des branches se fait sur un axe porté à ses deux extrémités et travaillant sur deux bagues en nylon assurant douceur et impossibilité de grippage.

1961: A GREAT YEAR FOR THE BICYCLE

In order to avoid drilling his "home-made" stem, which usually also served as a cable stop for the front brake, HERSE welded a small, elegant and discreet stop onto the toothed washer of the headset.

René HERSE also designed this front bag holder which can be transformed, thanks to small threaded brackets receiving the side supports, into a luggage rack with large bags, for camping, long excursions or holidays; a great formula, because it is known that the road holding is less affected by a load on the front wheel than on the rear.

The English GB brake is based on the same principle as that increasingly adopted by the major brands for their competition brake models. However, it has a remarkable peculiarity, as can be seen in the "exploded" detail on the sketch below. The arms are articulated on an axle supported at both ends and working on two nylon bushings ensuring smoothness and impossibility of seizing.

[19610201 Le Cycle No 11 Vol 16 p014](#)

T.A., grâce à son montage par deux simples colliers, peut adapter sur un guidon son porte-bidon aussi bien simple que double, ce qui n'exige qu'un seul modèle.

T.A., because of its mounting with two simple clamps, can adapt a single or double bottle cage to a handlebar, requiring only one model.

[19610201 Le Cycle No 11 Vol 16 p015](#)

La matière plastique devient de plus en plus courante dans l'industrie de la bicyclette. A gauche, voici la petite topette que T.A. vient de lancer. Puis, deux vues de selles UNICA italiennes, existant en deux modèles, monture classique à deux fils ou monture à double lame sur tige de selle

incorporée et réglage par excentrique ; l'intérêt d'une telle réalisation est la souplesse constante de la selle ne nécessitant pas d'être « faite », et sa légèreté.

Plastic is becoming more and more common in the bicycle industry. On the left, here is the small topette that T.A. has just launched. Then, two views of Italian UNICA saddles, existing in two models, classic two-wire mount or double-blade mount on incorporated seatpost and eccentric adjustment; the interest of such a realization is the constant flexibility of the saddle not needing to be "ridden in", and its lightness.

[19610301 Le Cycle No 12 Vol 16 p020](#)

Et voici la version définitive du dérailleur "ALLVIT" HURET

La version déjà connue du dérailleur « ALLVIT » HURET était une étape entre l'ancienne technique pour la compétition et la réalisation plus moderne du nouveau modèle qui vient d'être commercialisé après de longs essais, tant au banc que sur route.

Dans ses principes généraux, le nouveau « ALLVIT » est semblable au modèle créé il y a deux ans. Pourtant, il présente de nombreux avantages et améliorations, tant sur le plan technique que sur celui de l'aspect général, comme on peut le voir sur les croquis ci-contre.

Il est bien inutile de rappeler toutes les qualités du premier « ALLVIT » : précision de manoeuvre, grande capacité, en faisant un appareil aussi bien adapté à la compétition qu'au cyclo-tourisme, constance dans la tension de la chaîne, rendant superflue la correction manuelle de cette tension, rattrapage de jeu de toutes les articulations, douceur et silence de fonctionnement.

Ces qualités, le nouveau « ALLVIT » les a ; la capacité de denture et la constance de sa tension sont encore accrues par le ressort spécial breveté, à double enroulement concentrique, en acier inoxydable, qui pour un encombrement réduit au maximum, offre une souplesse et une unité de tension irréalisables avec un ressort à boudin d'une si faible épaisseur.

Son système de réglage de tension, par rampe à quatre positions, permet, pour ceux qui cherchent « la petite bête », de trouver le point exact de moindre résistance.

En raison du très faible encombrement latéral de ce ressort, le nouveau HURET dépasse fort peu, moins même que la majorité des dérailleurs classiques, qualité non négligeable pour une machine de course toujours à la merci d'un accrochage ou d'une chute.

Le corps de l'appareil, en tôle d'acier emboutie, est très rigide, absolument indéformable, et confère au dérailleur une résistance aux chocs et une élégance qui seront certainement appréciées.

Le nouveau « ALLVIT » est réalisé en deux versions d'une technique semblable ; la plus luxueuse, équipée de galets à surface de roulement en matière plastique, insonore et inusable, présentant un aspect « bijouterie » par le fini de son chrome aux zones polies et mates, offrant un contraste d'une rare élégance.

Nos croquis montrent la réalisation du « ALLVIT » HURET dans ses détails techniques et dans son aspect général.

And here is the final version of the " HURET ALLVIT " derailleur

The already known version of the HURET "ALLVIT" derailleur was a step between the old technique for competition and the more modern realisation of the new model which has just been put on the market after long tests, both on the test bench and on the road.

In its general principles, the new "ALLVIT" is similar to the model created two years ago. However, it has many advantages and improvements, both technically and in terms of general appearance, as can be seen in the sketches opposite.

There is no need to recall all the qualities of the first "ALLVIT": precision in operation, great capacity, making it a device that is equally well suited to competition as to cyclo-tourism, constancy in the tension of the chain, making manual correction of this tension superfluous, adjustment of the play of all the joints, smoothness and silence of operation. The new "ALLVIT" has these qualities; the capacity of the sprocketing and the constancy of its tension are further enhanced by the special patented double-wound concentric stainless steel spring, which, with the

smallest possible space requirement, offers a flexibility and unity of tension that would not be possible with such a thin coiled spring.

Its four-position ramp tensioning system allows those looking for the "little thing" to find the exact point of least resistance.

Because of the very small lateral dimensions of this spring, the new HURET protrudes very little, even less than the majority of classic derailleurs, a not inconsiderable quality for a racing machine that is always at the mercy of a hitch or a fall.

The body of the device, made of pressed steel, is very rigid, absolutely indeformable, and gives the derailleur a shock resistance and an elegance that will certainly be appreciated.

The new "ALLVIT" is produced in two versions with similar technology; the more luxurious one, equipped with plastic rollers, soundless and non-wearing, has a "jewel-like" finish with polished and matt areas, offering a contrast of rare elegance.

Our sketches show the technical details and general appearance of the HURET "ALLVIT".

[19610301 Le Cycle No 12 Vol 16 p031](#)

Le nouveau frein ALTENBURGER, avec butée égalisant les efforts sur les deux branches, ressort unique de rappel d'un côté et commande latérale ne nécessitant pas la butée de gaine au roulement de direction, d'une conception originale, très intéressante principalement pour les cadres de petite taille.

The new ALTENBURGER brake, with a force-equalizing stop on both arms, a single return spring on one side and a lateral operation that does not require the cable stop on the headset, is an original design that is very interesting mainly for small frames.

[19610301 Le Cycle No 12 Vol 16 p032](#)

C.L.B. exposait son nouveau frein « RACER » à double articulation, d'un dessin devenu classique ; noter la tête six pans noyée du serre-câble et la position encastrée des fixations des porte-patins.

Parmi les nombreuses nouveautés VAR destinées aux cycles, voici à gauche un étau à roue libre serrant directement sur le corps fileté, et, à droite, un jeu de fraise et doubles tarauds travaillant sur broche rectifiée, permettant un usinage de haute précision pour les boîtes de pédaliers des machines de course, de cyclo-tourisme ou de haut luxe.

C.L.B. exhibited its new "RACER" double articulated brake, with a now classic design; note the recessed hexagonal head of the cable clamp and the recessed position of the brake pad holders.

Among the many VAR innovations for bicycles, on the left is a freewheel vice that clamps directly onto the threaded body, and on the right is a set of milling cutters and double taps that work on a ground spindle, allowing high-precision machining of bottom brackets for racing, cyclo-touring or high-luxury machines.

[19610501 Le Cycle No 14 Vol 16 p015](#)

A la "POLY" 4 DÉRAILLEURS 5 VICTOIRES !!!

1. CYCLO : Tandems mixtes : R. HERSE.
2. HURET : Cadets : SAUVAGE.
3. SIMPLEX : Randonneurs : SABLIERE.
4. CAMPAGNOLO : Féminines : LIBERTAS. Professionnels : MERCIER.

[19610501 Le Cycle No 14 Vol 16 p018](#)

Quelques réalisations techniques remarquées à la "POLY 61"

SABLIERE : Commande très personnelle du frein arrière MAFAC monté sur tasseaux brasés ; le câble cantilever passe dans deux petits tunnels

traversant les haubans, le câble principal débouchant sous le tube horizontal.

Noter également le feu rouge sur support brasé.

René HERSE : Dérailleur avant HURET sur support brasé travaillant sur triple plateau T.A. monté avec manivelles STRONGLIGHT ; le porte-bidon T.A. est également fixé sur support brasé.

VAR : A gauche, petit touret horizontal destiné au montage des roues ; le moteur doit être placé sous l'établi ; le travail avec la roue à plat sur une table est plus aisé et moins fatigant que dans la position verticale.

Some technical achievements noticed at the "POLY 61".

SABLIÈRE: Very personal operation of the MAFAC rear brake mounted on brazed brackets; the cantilever cable passes through two small tunnels passing through the seat stays, the main cable emerging under the top tube.

Note also the red light on brazed support.

René HERSE: HURET front derailleur on brazed bracket working on triple T.A. chainring mounted with STRONGLIGHT cranks; the T.A. bottle cage is also fixed on brazed bracket.

VAR: On the left, a small horizontal reel for mounting the wheels; the motor must be placed under the workbench; working with the wheel flat on a table is easier and less tiring than in the vertical position.

[19610501 Le Cycle No 14 Vol 16 p021](#)

NOUVEAUTÉS - DOCUMENTS

UN NOUVEAU DERAILLEUR SIMPLEX à parallélogramme Le JUYEXPORT 61 " STANDARD "

Nous avons déjà présenté le « JUYEXPORT 61 » à parallélogramme, déjà utilisé avec succès par de nombreux coureurs français et étrangers.

Afin de compléter la gamme de ses modèles, en offrant aux jeunes et à tous ceux qui « doivent compter » un appareil de classe possédant les mêmes caractéristiques générales, SIMPLEX a réalisé le JUYEXPORT 61 « STANDARD » dont nous reproduisons ici la vue extérieure et les pièces composantes « explosées », avec leurs numéros de référence.

On voit que si certaines solutions très coûteuses ont été simplifiées, ce dérailleur garde les avantages principaux du modèle luxe.

Rappelons donc les points principaux de cette dernière réalisation SIMPLEX :

Montage sur pattes de cadre normales « Braun ».

Utilisation en 3, 4 ou 5 dentures par réglage unique de molettes pour un seul axe fileté, identique au modèle « Luxe », procédé simple, rapide et précis, ne nécessitant aucun outil.

Capacité totale de 22 dents (roue libre-pédalier).

Possibilité d'utilisation de papillons ou de blocage rapide de roue.

Doubles articulations à grande portée avec ressorts sous gaines assurant une capacité maximum et une tension pratiquement constante de la chaîne sur toutes les dentures.

Des butées limitent les déplacements angulaires du porte-système et de l'ensemble porte-galets.

Ressort intérieur double renforcé, assurant le va-et-vient latéral.

A NEW SIMPLEX Parallelogram DERAILLEUR The JUYEXPORT 61 "STANDARD"

We have already presented the "JUYEXPORT 61" with parallelogram, already used successfully by many French and foreign racers.

In order to complete the range of its models, by offering to young people and to all those who "have to count" a class device with the same general characteristics, SIMPLEX has created the JUYEXPORT 61 "STANDARD" of which we reproduce here the external view and the "exploded" component parts, with their reference numbers.

We can see that if some very expensive solutions have been simplified, this derailleur keeps the main advantages of the luxury model.

Let's recall the main points of this last SIMPLEX realisation:

Mounting on normal "Braun" frame dropouts.

Use in 3, 4 or 5 speeds by unique adjustment of knurls for a single threaded axle, identical to the "Luxe" model, a simple, fast and precise process, requiring no tools.

Total capacity of 22 teeth (freewheel-chainrings).

Possibility of using butterflies or quick release wheel locks.

Double long-span joints with sheathed springs ensure maximum capacity and virtually constant chain tension on all gears.

Stops limit angular movement of the system carrier and roller assembly.

Reinforced double inner spring for lateral reciprocation.

[19610501 Le Cycliste 0506 1961 p108](#)

Perfectionnements Le dérailleur "ALLVIT" HURET

La Société HURET a apporté récemment diverses modifications à son dérailleur «ALLVIT» dans son aspect général comme dans les parties mécaniques, donnant désormais à l'ensemble de sérieux avantages pour la précision des manoeuvres et la robustesse.

Le nouvel «ALLVIT», réalisé dans les mêmes matériaux que précédemment, aura toutefois une version luxe où les galets auront une surface de roulement en matière plastique, technique d'avenir déjà utilisée - trop rarement - par l'automobile.

Cet appareil conserve toutes les qualités qui ont fait la réputation de la marque et peuvent être ainsi définies :

- TENSION CONSTANTE DE LA CHAÎNE, évitant les corrections répétées. L'«ALLVIT» limitait déjà considérablement ces réglages avec sa rampe à 4 positions ; sur la nouvelle, qui conserve cette technique, la constance de la tension est renforcée par un ressort à double enroulement concentrique. La capacité de denture est également améliorée.

- ROBUSTESSE, grâce au corps de l'appareil en tôle d'acier emboutie donnant une grande rigidité et une grande résistance aux chocs toujours redoutés pour une mécanique nécessairement précise.

- FAIBLE ENCOMBREMENT très compact, obtenu par le nouveau ressort. L'«ALLVIT-HURET» demeure dans la ligne du cycle et ne risque pas de gêner en course, ou de supporter la totalité du choc au cas de chute.

Improvements The "ALLVIT" HURET derailleur

HURET has recently made various modifications to its "ALLVIT" derailleur in its general appearance and in its mechanical parts, giving the whole system serious advantages for manoeuvring precision and robustness.

The new "ALLVIT", made of the same materials as before, will however have a luxury version where the pulleys will have a plastic running surface, a technology of the future already used - too rarely - by the car.

This device retains all the qualities that have made the brand's reputation and can therefore be defined:

- constant tension of the chain, avoiding repeated corrections. The "ALLVIT" already limited these settings considerably with its 4 position ramp; on the new one, which retains this technique, the constancy of the tension is reinforced by a double concentric coil spring. The gearing capacity is also improved.

- Robustness, thanks to the body of the device made of deep-drawn steel sheet giving a high degree of rigidity and high resistance to shocks, always feared for a necessarily precise mechanics.

- LOW EMBRATION very compact, obtained by the new spring. The "ALLVIT-HURET" remains in line with the cycle and is not likely to interfere during the race, or to withstand the full impact in the event of a fall.

[19610601 Le Cycle No 15 Vol 16 p010](#)

NOUVEAUTÉS - DOCUMENTS

Le "CLUB EXPORT " SIMPLEX MODELE N complète la gamme des dérailleurs à parallélogramme de la grande firme dijonnaise

DANS notre dernier numéro, nous avons présenté le nouveau dérailleur SIMPLEX type « STANDARD », appareil très robuste, dérivé du modèle de luxe à parallélogramme « sorti » au Salon de Paris, et ayant déjà donné ses preuves en compétition.

Entre le « JUYEXPORT » de luxe et le modèle Standard P dont le montage était prévu avec moyeu à papillons, une place était vacante, et c'est elle qui vient de prendre le dernier né du spécialiste dijonnais, le « CLUB EXPORT » modèle N destiné à être monté sur patte de cadre classique «

Braun » ou sur patte spéciale SIMPLEX 1752 ou 1612, avec moyeu à blocage rapide.

Sa capacité est de 22 dents, mais, de même que le modèle P permettant le montage sur moyeu à papillons, il peut être livré avec adjonction d'un flasque prolongé spécial portant la capacité totale à 32 dents.

Les autres caractéristiques sont identiques à celles du « JUYEXPORT » Luxe, sauf les articulations de biellettes, sans entretoises en bronze, le système de rattrapage de jeu sur les axes supérieur et inférieur et les galets injectés montés sur billes.

La présentation est légèrement simplifiée, semblable au modèle Standard P.

On voit ci-dessus l'appareil en pièces détachées « explosées » et son aspect monté sur moyeu à blocage rapide.

NEWS - DOCUMENTS

The "CLUB EXPORT" SIMPLEX MODEL N completes the range of parallelogram derailleur of the great Dijon firm

In our last issue, we presented the new SIMPLEX derailleur type "STANDARD", a very robust device, derived from the luxury parallelogram model "released" at the Salon de Paris, and which has already proved itself in competition.

Between the luxury "JUYEXPORT" and the Standard P model whose assembly was planned with butterfly hub, a place was vacant, and it is it which has just taken the last born of the Dijon specialist, the "CLUB EXPORT" model N intended to be assembled on classic "Braun" frame dropouts or on special SIMPLEX dropouts 1752 or 1612, with quick release hub.

It has a capacity of 22 teeth, but, like the P model for mounting on a butterfly hub, it can be supplied with a special extended cage for a total capacity of 32 teeth.

The other features are identical to those of the "JUYEXPORT" Luxe, except for the connecting rod joints, without bronze spacers, the play adjustment system on the upper and lower axles and the injected rollers mounted on balls.

The presentation is slightly simplified, similar to the Standard P model.

The unit is shown above in "exploded" parts and its appearance mounted on a quick release hub.

[19610601 Le Cycle No 15 Vol 16 p013](#)

NOUVEAUTÉS - DOCUMENTS

A gauche : Nouveau « GUIDGAINE » T.A., léger, très simple, rapide à poser et permettant un guidage souple en laissant aux gaines toute liberté de suivre leur courbure naturelle.

Ci-dessus : SIMPLEX vient de commercialiser un excellent antivol spécialement conçu pour VELOVAP. Naturellement, le carter est émaillé en bleu, assorti à la teinte de la machine.

NEWS - DOCUMENTS

Left: New T.A. "GUIDGAINE", light, very simple, quick to install and allowing a flexible guidance by leaving the cables free to follow their natural curvature.

Above: SIMPLEX has just launched an excellent anti-theft device specially designed for VELOVAP. Naturally, the casing is enamelled in blue to match the colour of the machine.

[19610601 Le Cycle No 15 Vol 16 p014](#)

A LA "POLY "

MERCIER - BP HUTCHINSON ont marqué en 1961, un point pour l'attribution du Challenge LE CYCLE mis en compétition pour la première fois cette année.

Ci-dessus, la MERCIER victorieuse en catégorie professionnels ; joignons à cette marque les firmes REYNOLDS et NERVEX, les dérailleurs et spécialités CAMPAGNOLO, les jantes MAVIC, les rayons ROBERGEL et

les boyaux HUTCHINSON, la roue libre CYCLO et la chaîne SEDIS, les freins MAFAC, le guidon AVA, les porte-bidons et bidons VITO.

Ci-contre, la SABLIERE classée première en catégorie randonneurs et équipée de dérailleurs SIMPLEX, d'un pédalier STRONGLIGHT, d'un couple T.A. et d'une selle BROOKS.

Ci – dessous, le tandem HERSE avec cadre REYNOLDS, dérailleur CYCLO et selles IDEALE.

AT THE "POLY

MERCIER - BP HUTCHINSON scored in 1961, one point for the challenge LE CYCLE put in contest for the first time in that year.

Above, the winning MERCIER in the professional category; let's mention the REYNOLDS and NERVEX firms, the CAMPAGNOLO derailleurs and specialities, the MAVIC rims, the ROBERGEL spokes and the HUTCHINSON tubulars, the CYCLO freewheel and the SEDIS chain, the MAFAC brakes, the AVA handlebars, the VITO water-bottle holders and water bottles

Opposite, the SABLIERE ranked first in the randonneurs category and equipped with SIMPLEX derailleurs, a STRONGLIGHT crankset, a T.A. pair and a BROOKS saddle.

Below, the tandem HERSE with REYNOLDS frame, CYCLO dérailleur and IDEALE saddle.

[19610701 Le Cycle No 16 Vol 16 p018](#)

Remarqué au départ du TOUR de FRANCE

1. - Selle IDEALE « 59 » à monture en dural, équipant certaines machines de l'organisation.
2. - 3. - 4. - Le nouveau frein italien UNIVERSAL « Modèle 61 » est un appareil à deux axes dont la technique est très proche du WEINMANN «

999 ». On remarquera la tension instantanée sur la butée de gaine arrière; celle-ci est difficilement logeable si le cadre a un serrage sous le raccord ; il faut alors, ou la fixer par une vis (2) ou par un autre collier (3). Notons la butée avant à barillet vissé (4) et le nouveau roulement de direction CAMPAGNOLO.

5. - La nouvelle manette HURET « Allvit » est maintenant équipée de gaines en caoutchouc blanc.

6. - Nouveau jeu de pédalier CAMPAGNOLO, les manivelles sont plus larges et moins épaisses, et la liaison avec l'étroite porte-couronnes est très importante.

Noticed at the start of the TOUR de FRANCE

1. - Saddle IDEALE "59" with dural mount, equipping some machines of the organization.

2. - The new Italian UNIVERSAL "Model 61" brake is a two-axis device whose technology is very similar to the WEINMANN "999". The instantaneous tension on the rear cable stop is noticeable; this is difficult to accommodate if the frame has a saddleclamp under the lug; it must then be fixed by a screw (2) or by another clamp (3). Note the screwed-in front cylinder cable stop (4) and the new CAMPAGNOLO head set.

5. - The new HURET "Allvit" lever is now equipped with white rubber covers.

6. - New CAMPAGNOLO crankset, the cranks are wider and thinner, and the connection to the narrow chainring carrier is very important.

19610701 Le Cycle No 16 Vol 16 p024

Technique étrangère aux "Tours"

1. - P.P.Z. (Pologne) : Potence en acier et long renfort sur le cintre en alliage léger. (Tour de l'Avenir.)

2. - FIORELLI : Beaux raccords de direction, tête de fourche personnelle, roulement CAMPAGNOLO, porte-bidon VITO. (Charly Gaul, Tour de France.)

3. - 4. - CRESCENT (Scandinavie) : Pédalier en acier, genre américain, sur grosse boîte à billes, adapté sur couple SIMPLEX. (Tour de l'Avenir.)

Foreign technology at the "Tours".

1. - P.P.Z. (Poland): Steel stem and long reinforcement on the light alloy handlebar. (Tour de l'Avenir.)
2. - FIORELLI: Nice head lugs, personal fork head, CAMPAGNOLO headset, VITO bottle cage. (Charly Gaul, Tour de France.)
3. - CRESCENT (Scandinavia): Steel crankset, American style, on large bottom bracket, adapted to SIMPLEX pair. (Tour de l'Avenir.)

[19610701 Le Cycle No 16 Vol 16 p026](#)

TECHNIQUE au "TOUR "

1. - T.A. : Le « RATRAP-CHAINE » est constitué par deux vis allongées, empêchant la chaîne de se coincer derrière la manivelle et permettant sa remise en place en roulant.
2. - UNIVERSAL : Nouveau frein avant, type « 61 ».
3. - Support démontable pour les petits réglages, fabriqué par Dubois, mécanicien de l'équipe de France.
4. - MILREMO : Manivelle française « Spécial-course » en acier, équipant des coureurs anglais.
5. - HURET : Nouvelles pattes forgées et rectifiées, ajourées, avec réglage de centrage sur pièce en Nylon.

Technology at the "TOUR"

1. - T.A.: The "RATRAP-CHAIN" consists of two elongated screws, preventing the chain from getting stuck behind the crank and allowing it to be put back in place while riding.
2. - UNIVERSAL: New front brake, type " 61 ".
3. - Dismountable stand for small adjustments, made by Dubois, French team mechanic.
4. - MILREMO: French "Special race" crank arm made of steel, equipping English racers.
5. - HURET: New forged and machined dropouts, cut-out, with centering adjustment on a Nylon part.

[19610701 Le Cycle No 16 Vol 16 p032](#)

La machine d'Anquetil est classique, et on pourrait même dire qu'elle est très proche de la série. Les cotes du cadre sont bien étudiées pour le Tour, assurant bonne tenue et stabilité en descente. Nous présentons ici le frein MAFAC, le pédalier en métal léger STRONGLIGHT, les dérailleurs avant et arrière SIMPLEX, ainsi que les moyeux à grands flasques et blocages rapides et les pattes de cadre en acier forgé, également signés SIMPLEX.

Anquetil's machine is classic, and one could even say that it is very close to the series. The dimensions of the frame are well designed for the Tour, ensuring good handling and stability on descents. We present here the MAFAC brake, the STRONGLIGHT light metal crankset, the SIMPLEX front and rear derailleurs, as well as the large flange and quick release hubs and the forged steel dropouts, also signed SIMPLEX.

[19610701 Le Cycle No 16 Vol 16 p033](#)

La HELYETT de Jacques Anquetil 1er du Tour

Cette très belle machine française est composée d'organes et d'accessoires de haute renommée. Citons les tubes REYNOLDS et les raccords NERVEX, les dérailleurs, tige de selle et moyeux SIMPLEX, les freins MAFAC, le guidon et les jantes PIVO, les rayons ROBERGEL, les boyaux HUTCHINSON, la roue libre J. MOYNE, la chaîne BRAMPTON, le pédalier STRONGLIGHT, le porte-bidon VITO.

The HELYETT of Jacques Anquetil 1st of the Tour

This very beautiful French machine is composed of high quality components and accessories. These include REYNOLDS tubes and NERVEX lugs, derailleurs, seat post and hubs SIMPLEX, MAFAC brakes, PIVO handlebars and rims, ROBERGEL spokes, HUTCHINSON tubulars, J. MOYNE freewheel, BRAMPTON chain, STRONGLIGHT crankset, VITO bottle cage.

[19610701 Le Cycle No 16 Vol 16 p035](#)

L'ALCYON du «maillot vert » André Darrigade

Belle et ultra légère réalisation française, réunissant les noms des tubes REYNOLDS, des raccords NERVEX, des dérailleurs, tige de selle et moyeux SIMPLEX, des freins MAFAC, du pédalier STRONGLIGHT, des jantes PIVO, des rayons ROBERGEL, des boyaux HUTCHINSON, de la roue libre J. MOYNE, de la chaîne BRAMPTON, du porte-bidon VITO.

The ALCYON of the "green jersey" André Darrigade

Beautiful and ultra-light French production, combining the names of REYNOLDS tubes, NERVEX lugs, SIMPLEX derailleurs, seat post and hubs, MAFAC brakes, STRONGLIGHT crankset, PIVO rims, ROBERGEL spokes, HUTCHINSON tubulars, J. MOYNE freewheel, BRAMPTON chain, VITO bottle cage.

[19610701 Le Cycle No 16 Vol 16 p037](#)

La LEGNANO du roi de la montagne Massignan

Machine classique, très bien conçue pour le Tour de France, montant bien, et parfaitement stable dans les rapides descentes. Cette belle réalisation est équipée de spécialités CAMPAGNOLO, dérailleurs, pédalier, pédales, tige de selle, roulement de direction, moyeux et porte-pompe. Les freins sont les nouveaux UNIVERSAL « 61 ».

The LEGNANO of the king of Massignan mountain

Classic machine, very well designed for the Tour de France, climbing well, and perfectly stable in the fast downhills. This beautiful machine is equipped with CAMPAGNOLO specialities, derailleurs, crankset, pedals, seatpost, head set, hubs and pump holder. The brakes are the new UNIVERSAL "61".

Au palmarès du TOUR de FRANCE les dérailleurs du « Roi de la Montagne »

Ainsi que Carlesi et Charly Gaul, second et troisième au classement général, le « Roi de la Montagne », Imerio Massignan, avait adopté la série complète des spécialités CAMPAGNOLO.

On voit ici son dérailleur arrière, avec le moyeu à grands flasques ajourés, le blocage rapide et les pattes de cadre forgées. Ci-contre, le dérailleur avant et le nouveau pédalier en alliage léger, avec large manivelle largement solidaire de l'étoile portant les couronnes dentées.

In the TOUR de FRANCE's winners' list, the derailleurs of the "King of the Mountain".

As well as Carlesi and Charly Gaul, second and third overall, the "King of the Mountains", Imerio Mass-gnan, had adopted the complete series of CAMPAGNOLO specialities.

Here we see his rear derailleur, with the large cut-out flange hub, quick release and forged dropouts. Opposite, the front derailleur and the new crankset in light alloy, with a large crank largely integral with the star bearing the chainrings.

At the brooks factory

Notre photo dans le titre : Vue de l'atelier d'assemblage des selles à fond souple ; on remarque le convoyeur transportant les divers éléments aux postes de travail.

Ci-dessus, le petit tranchet avec fer en forme de U qui sert au biseautage des ailes.

Our photo in the title: View of the soft-bottom saddle assembly workshop; note the conveyor belt carrying the various components to the workstations.

Above, the small U-shaped iron cutter used for bevelling the wings.

[19610701 Le Cycliste 0708 1961 p000](#)

T.A. advertisement

[19610901 Le Cycle No 17 Vol 16 p007](#)

UN NOUVEAU DÉRAILLEUR CYCLO

CYCLO le spécialiste bien connu des changements de vitesse, vient de créer un nouveau dérailleur arrière, pour le sport et la compétition, dont la particularité principale réside dans le bras non articulé mais pouvant pivoter vers l'arrière lors du démontage de la roue.

A NEW CYCLO DERAILEUR

CYCLO, the well known specialist in gear shifting, has just created a new rear derailleur for sport and competition. Its main feature is the non-articulated arm which can be swung backwards when the wheel is removed.

[19610901 Le Cycle No 17 Vol 16 p010](#)

PBP 1961

LA JO ROUTENS-SIMPLEX de Jean FOUACE

Cette belle randonneuse est équipée de noms prestigieux : Tubes REYNOLDS, dérailleurs LE SIMPLEX, manivelles STRONGLIGHT, couple et porte-bidons T.A., freins MAFAC, jantes et garde-boue MAVIC, guidon AVA, éclairage JOS, chaîne BRAMPTON, pompe AD-HOC, pneus WOLBER.

PBP 1961

THE JO ROUTENS-SIMPLEX of Jean FOUACE

This beautiful randonneuse is equipped with prestigious names: REYNOLDS tubes, LE SIMPLEX derailleurs, STRONGLIGHT cranks, T.A. [chainring] couple and bottle cages, MAFAC brakes, MAVIC rims and fenders, AVA handlebars, JOS lighting, BRAMPTON chain, AD-HOC pump, WOLBER tyres.

[19610901 Le Cycliste 0910 1961 p000](#)

T.A. advertisement

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p019](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p020](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p027](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p028](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p035](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p037](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p038](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p041](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p045](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p047](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p057](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p058](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p059](#)

[19611001 Le Cycle No 18 Vol 16 p060](#)

Unfortunately, I have not been able to acquire an original of this edition of the magazine "Le Cycle". So I contacted the French National Library to take up their offer to have photocopies made. This service is not only very expensive (about 1 euro per page) and slow (I waited 6 weeks) but also has an exceptionally poor quality (like 192 dpi b/w fax printout). I really didn't feel like spending any more time on these photocopies, neither reworking the scans (for what?) nor OCRing the text (the OCR

program wouldn't have been able to do that anyway) and thus translating the texts.

If I ever get an original of this edition of the magazine, I'll make up for it. For the time being, the scans are only uploaded here for the sake of completeness.

Malheureusement, je n'ai pas été en mesure d'acquérir un original de ce numéro du magazine "Le Cycle". Je me suis donc tournée vers la Bibliothèque nationale de France pour profiter de leur offre de photocopies. Ce service est non seulement très cher (environ 1 euro par page) et lent (j'ai attendu 6 semaines), mais il est aussi d'une qualité exceptionnellement médiocre (comme une impression de fax en noir et blanc à 192 ppp).

Je n'avais vraiment pas envie de passer plus de temps sur ces photocopies, ni de post-traitement des scans (pour quoi faire ?) ni de reconnaissance de texte (le programme OCR n'aurait de toute façon pas pu le faire) et donc pas de traduction des textes.

Si jamais j'obtiens un original de ce numéro du magazine, je me rattraperai.

Pour l'instant, les scans ne sont téléchargés ici que dans un souci d'exhaustivité.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p009](#)

LA COMPETITION, meilleure propagande en faveur de la bicyclette, est également le plus sûr facteur de PROGRÈS TECHNIQUE

Le raccord de cache, surtout pour la compétition, doit présenter certaines caractéristiques principales : en plus de la précision de ses alésages et de l'angle désiré, (celui-ci pouvant pourtant être cependant légèrement modifié par un spécialiste compétent) il doit être rigide, et c'est pour cela que le congé est souvent rechargé à l'autogène, ne pas présenter de bord rectiligne pouvant amorcer une cassure du tube, et faciliter la répartition de la brasure ; c'est pour ces deux raisons qu'il est découpé ou ajouré. A gauche, direction de la firme ROG yougoslave. A droite, serrage de selle scandinave CRESCENT, d'un dessin très italien.

COMPETITION, the best propaganda for the bicycle, is also the surest factor for TECHNICAL PROGRESS

Especially for competition, the lugs must have certain main characteristics: in addition to the precision of their cut-out and the desired angle (which can however be slightly modified by a competent specialist), they must be rigid, which is why the fillet is often autogenous, have no straight edge that could cause the tube to break, and facilitate the distribution of the braze; for these two reasons they are cut or cut-out. On the left, head lugs of the Yugoslavian ROG firm. On the right, Scandinavian CRESCENT saddle clamp, with a very Italian design.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p010](#)

Ci-contre, à droite, cette direction de la bicyclette de course britannique THE FLYING SCOT est équipée d'un graisseur à bille sur le raccord inférieur ; noter l'élégance et la longueur des raccords, mais aussi la fixation peu élégante de la butée de gaine du frein avant.

Un cadre de course doit avoir des pattes rigides et profondément encastées dans les tubes : voici le modèle SIMPLEX avec patte spéciale pour supporter le dérailleur.

Avec un dérailleur, il est inutile, si le cadre est bien fait, d'avoir des pattes arrière à glissière, puisqu'il faut généralement y adjoindre une longue butée localisant la roue. A droite, nous voyons des pattes HURET courtes, conçues dans cet esprit.

La boîte de pédalier doit aussi être très rigide ; voici celle d'une bicyclette italienne marque BOTTECCHIA ; le roulement et le pédalier sont signés CAMPAGNOLO.

On the right, this steering of the British racing bicycle THE FLYING SCOT is equipped with a ball grease nipple on the lower lug; note the

elegance and length of the lugs, but also the less-than-elegant attachment of the front brake cable stop.

A racing frame should have rigid dropouts deeply embedded in the tubes: here is the SIMPLEX model with a special bracket to hold the derailleur.

With a derailleur, there is no need, if the frame is well made, to have rear dropouts with a slide, since it is usually necessary to add a long stop locating the wheel. On the right, we see short HURET dropouts, designed in this spirit.

The bottom bracket shell must also be very rigid; here is that of an Italian bicycle, brand BOTTECCHIA; the bottom bracket and cranks are signed CAMPAGNOLO.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p011](#)

Le pédalier en métal léger T.A. présente un original mode de fixation sur l'axe par double grain de serrage. Le voici équipé d'un triple plateau, solution en vogue à l'occasion du Tour de Lombardie.

Le pédalier en métal léger T.A. présente un original mode de fixation sur l'axe par double grain de serrage. Le voici équipé d'un triple plateau, solution en vogue à l'occasion du Tour de Lombardie.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p012](#)

STRONGLIGHT est le créateur du pédalier en métal léger avec axe carré ; voici son modèle « Super-Compétition » avec étroite porte - couronnes solidaire de la manivelle.

Afin d'éviter tout glissement du câble de commande, SIMPLEX a adopté sur ses dérailleurs à parallélogramme déformable ce serrage avec rondelle ergotée (à droite).

Il est indispensable que le collier supportant deux manettes jumelées droite et gauche ne puisse glisser le long du tube diagonal, et cela n'est pas facile à éviter en raison de la double traction des deux câbles. Voici le collier HURET à enroulement total, lequel ne peut se déplacer. Et pourtant, sur cette FLANDRIA, on a brasé les deux supports de manettes.

SIMPLEX, toujours pour éviter le glissement du collier des manettes doubles, place sous celui-ci cette pièce en acier dur dont les pointes s'incrustent dans le tube (à droite).

STRONGLIGHT is the creator of the light metal crankset with a square axle; here is its "Super-Competition" model with a narrow chainring carrier attached to the crank.

In order to avoid any slipping of the cable, SIMPLEX has adopted this clamp with a spur washer (right) on its deformable parallelogram derailleur.

It is essential that the clamp supporting the right and left twin shifters cannot slip along the down tube, and this is not easy to avoid because of the double traction of the two cables. This is the HURET full-wrap collar, which cannot move. And yet, on this FLANDRIA, we have brazed the two lever supports.

SIMPLEX, again to prevent the double lever clamp from slipping, places this hard steel piece underneath it, with the points embedded in the tube (right).

L'importance du moyeu de course est grande, il est facile de le comprendre.

Il en existe plusieurs fabrications donnant toute satisfaction, dont les principales sont CAMPAGNOLO, PRIOR et SIMPLEX; le corps est, soit en acier avec flasques en métal léger, avec flasques de petit diamètre ou au contraire de grand diamètre, ceux – ci étant alors ajourés. Voici, ci-dessus, trois modèles SIMPLEX, avec grands et pe-tis flasques, et naturellement blocages rapides « maison ».

Ci-dessus, la nouvelle roue libre compétition ATOM 66, toutes couronnes démontables, la première pouvant être de 13 dents afin de répondre à la demande de nombreux coureurs qui trouvent que le grand développement est toujours trop juste. Peut-être serait-il plus facile de mettre un plateau plus grand que d'exiger des roues libres dont le départ à 13 dents pose de difficiles problèmes aux fabricants.

It is easy to understand the importance of the racing hub.

There are several satisfactory designs, of which the main ones are CAMPAGNOLO, PRIOR and SIMPLEX; the body is either made of steel with light metal flanges, with small or large diameter flanges, the latter being perforated. Here are three SIMPLEX models, with large and small flanges and, of course, "a la maison" quick releases.

Above, the new ATOM 66 competition freewheel, all removable sprockets, the first of which can be 13 teeth to meet the demand of many racers who find that the large gearing is still too small. Perhaps it would be easier to fit a larger chainring than to demand freewheels whose 13-tooth start causes difficult problems for the manufacturers.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p014](#)

Le frein italien UNIVERSAL a lui aussi adopté la formule à double articulation, mais, sur certains cadres italiens, le serrage de selle à boulon sous tube oblige à réaliser une butée de gaine particulière.

La butée avant C.L.B. à rondelle crantée incorporée aurait facilité le montage de la « SCOT » présentée au début de cet article.

Le moyeu allemand SACHS-TORPEDO contient le mouvement de la roue libre, suivant le même principe que le regretté TANK français.

The Italian UNIVERSAL brake has also adopted the double articulation formula, but on some Italian frames, the under-tube bolt saddle clamp requires a special cable stop.

The C.L.B. front stop with built-in lock washer would have facilitated the assembly of the "SCOT" presented at the beginning of this article.

The German SACHS-TORPEDO hub contains the freewheel mechanism, following the same principle as the late French TANK.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p015](#)

Au Tour de l'Avenir, nous avons remarqué sur cette ZZR polonaise, un frein national au dessin très classique, équipé d'un détendeur instantané.

Si le cadre est très petit, il devient difficile d'adopter une butée de gaine avant classique avec un frein à double articulation. C'est pourquoi AL-TENBURGER a réalisé ce modèle dont le serrage est latéral, grâce à une butée prévue sous la branche supérieure.

Bien souvent, les mécaniciens de course sont à la base d'outils spéciaux et pratiques, soit en les réclamant au fabricant spécialiste, soit en les « bricolant » eux-mêmes. Voici, à droite, un extracteur très bien étudié pour manivelles à emmanchement carré, et réalisé par Boussicaud.

At the Tour de l'Avenir, we noticed on this Polish ZZR a very classically designed national brake, equipped with an instant release device.

If the frame is very small, it becomes difficult to adopt a classic front cable stop with a double articulation brake. That is why ALTENBURGER has developed this model with a lateral clamp under the upper arm.

In many cases, racing mechanics are the source of special and practical tools, either by asking the specialist manufacturer for them or by "tinkering" with them themselves. Here, on the right, is a very well designed extractor for square cranks, made by Boussicaud.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p016](#)

Les deux selles de course les plus célèbres, on peut même dire les seules en cuir : la BROOKS « B. 17 » ci-dessous, et ci-contre la récente IDEALE « 88 ».

Comme toutes les selles IDEALE de la série course et sport, la « 88 » est équipée d'une monture démontable permettant de « travailler » le cuir lorsque la selle est neuve, évitant ainsi un rodage long et pénible. Noter également le bec à quatre rivets empêchant toute mauvaise position de la coquille métallique.

The two most famous racing saddles, one might even say the only ones in leather: the BROOKS "B. 17" below, and the recent IDEALE "88" opposite.

Like all IDEALE saddles of the racing and sport series, the "88" is equipped with a removable frame allowing to "work" the leather when the saddle is new, thus avoiding a long and painful break-in. Also note the four-rivet nose which prevents the metal shell from being misplaced.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p017](#)

Tous les accessoires ont leur importance en course ; voici le porte-bidon de cadre T.A. avec bec de maintien en matière plastique et double collier de fixation.

Ce porte-bidon VITO est fixé au guidon par trois colliers, deux sur le cintre, de part et d'autre de la potence, le troisième sur la potence ou sur le plongeur.

Deux ressorts à boudin assurent le serrage du porte-bidon sur le bidon.

All accessories are important in a race; here is the T.A. frame bottle cage with plastic holding lip and double clamp.

This VITO bottle cage is attached to the handlebars with three clamps, two on the handlebars on either side of the stem, the third on the stem or on the stem shaft.

Two coil springs secure the bottle cage to the water bottle.

[19611101 Le Cycle No 19 Vol 16 p018](#)

MATÉRIEL DE COMPÉTITION

La "René HERSE " de Lyli, Championne de France

Encore cette année, Lyli Herse porte le maillot tricolore de championne de France sur route et elle sourit ci-contre, à l'arrivée de cette victoire.

Naturellement, sa machine a été étudiée et réalisée par son père, le maître artisan de Levallois, René HERSE.

Il est toujours difficile de dessiner une machine de petite taille qui soit élégante, et félicitons le spécialiste pour cette harmonieuse réussite technique. Le cadre en tubes REYNOLDS est chromé ; le pédalier « maison » en métal léger est monté sur roulements annulaires S.K.F.

Ci-dessus, détail de la potence « maison » en duralumin forgé, à double serrage, et formant butée de gaine pour le frein MAFAC sur lequel la chape de frein HERSE remplace la pièce d'origine.

Le dérailleur arrière est le HURET « ALLVIT ». Le dérailleur avant, également le HURET à câble, a été fixé sur deux oeilletons brasés faisant l'office du demi-collier d'origine.

COMPETITION EQUIPMENT

Lyli's "René HERSE", French Champion

Once again this year, Lyli Herse is wearing the tricolour jersey of French road champion and she is smiling here at the end of this victory.

Naturally, her machine was designed and built by her father, the master craftsman from Levallois, René HERSE.

It is always difficult to design a small machine that is elegant, and let's congratulate the specialist for this harmonious technical achievement. The REYNOLDS tubular frame is chromed; the "a la maison" light metal crankset is mounted on S.K.F. ring bearings.

Above, detail of the "a la maison" stem in forged duralumin, with double clamping, and forming a cable stop for the MAFAC brake on which the HERSE straddle cable roller replaces the original part.

The rear derailleur is the HURET "ALLVIT". The front derailleur, also the HURET with cable, has been fixed on two brazed eyelets which act as the original half clamp.

[19611101 Le Cycliste 1112 1961 p000](#)

Simplex advertisement

[19611201 Le Cycle No 20 Vol 16 p009](#)

Le triple plateau est depuis longtemps utilisé par les touristes et les cycloportifs ; en voici un exemple récent sur une randonneuse René-HERSE.

The triple chainring has been used for a long time by tourists and cycloportifs; here is a recent example on a René-HERSE randonneuse.

19611201 Le Cycle No 20 Vol 16 p011

Quelques-unes des nouveautés pour cycles réalisées dans l'usine de Saint-Hilaire. De haut en bas :

- Nouveau projecteur très léger, déjà adapté par PEUGEOT ; bloc optique rectangulaire, ligne moderne et aérodynamique, support réglable à rotule ; la partie supérieure du boîtier totalement en matière plastique aluminée et vernie, à l'aspect du chrome.
- Nouveau bloc optique étanche du projecteur de 40 mm.
- Ce combiné arrière aux lignes à angles vifs, très à la mode, est par cela même parfaitement assorti au projecteur aérodynamique rectangulaire.
- La dynamo de 3 W., 6 V., à 8 pôles, assure un débit pratiquement constant à toutes les allures ; son rendement est excellent en raison de la douceur de rotation de sa molette.

Some of the new bicycle products produced in the Saint-Hilaire factory.

From top to bottom :

- New, very light headlamp, already adapted by PEUGEOT; rectangular headlamp unit, modern and aerodynamic design, adjustable ball-and-socket mounting; the upper part of the housing is made entirely of aluminised and varnished plastic and has a chrome finish.
- New 40 mm waterproof headlamp unit.
- The fashionable, sharp-edged rear lamp is perfectly matched to the aerodynamic, rectangular headlamp.
- The 3 W, 6 V, 8-pole dynamo ensures a virtually constant output at all speeds; its efficiency is excellent due to the smooth rotation of its wheel.

1962

Jan.

March

June

July

Sept.

Oct.

Nov.

Dec.

DOCUMENTS - NOUVEAUTÉS

Cette randonneuse type "DIAGONALE" signée René HERSE

remarquable exemple de conceptions des plus modernes, nous indique qu'il existe toujours une intéressante clientèle pour ce genre de machines sur mesures, et nous rassure sur l'avenir du cyclotourisme sportif.

La randonneuse « DIAGONALE » René HERSE réunit de nombreuses conceptions très personnelles, montrant combien le maître-artisan de Levallois ne laisse rien au hasard et cherche sans cesse à améliorer ses productions jusque dans les moindres détails.

Ci-dessus, on voit la patte robuste et très compacte, portant le dérailleur HURET « ALLVIT » ; cette patte est équipée d'une rampe repos-de-chaîne, permettant de ne pas toucher à la chaîne lors du démontage de la roue ; le dérailleur est réglé pour six vitesses, et cette rampe, prenant la place du sixième pignon, reçoit la chaîne lorsque le dérailleur est placé en butée.

A droite, détail du renfort de garde-boue, en duralumin poli, découpé en forme de losange allongé.

DOCUMENTS - NEWS

This "DIAGONALE" type randonneuse by René HERSE

remarkable example of the most modern designs, tells us that there is still an interested clientele for this kind of custom-made machines, and reassures us about the future of cycle tourism sportif.

The René HERSE "DIAGONALE" randonneuse brings together many very personal designs, showing how the master artisan from Levallois leaves nothing to luck and is constantly seeking to improve his products down to the smallest detail.

Above, we can see the robust and very compact dropout carrying the HURET "ALLVIT" derailleur; this dropout is equipped with a chain rest ramp, allowing the chain not to be touched when the wheel is removed; the derailleur is set for six speeds, and this ramp, taking the place of the

sixth sprocket, takes the chain when the derailleur is placed in the end position.

On the right, detail of the fender reinforcement, in polished duralumin, cut in the shape of an elongated diamond.

[19620101 Le Cycle No 21 Vol 17 p011](#)

Le porte-sac avant est fixé très rigidement par deux pattes boulonnées aux axes d'articulation du frein, et par deux arc-boutants montés sur pattes brasées sur les fourreaux de fourche. Le petit phare JOS est placé à gauche, sur support tubulaire brasé, le fil d'alimentation électrique passant à l'intérieur des tubes.

Quatre attaches taraudées permettent d'ajouter, comme on le voit ici, des arceaux latéraux destinés à supporter des sacoches, lesquelles peuvent être bien utiles pendant les longues randonnées et les vacances.

Ci-contre, à gauche, le porte-sac est équipé, à droite, d'un double support permettant de fixer solidement et d'orienter une grosse lampe-torche, bien utile pendant les parcours nocturnes, surtout si le cycliste cherche à réaliser une performance et ne veut pas entraîner sa dynamo.

Ci-dessus, détail de la butée oscillante de gâine arrière et du montage sur tasseaux brasés du frein à double articulation WEINMANN « 999 ». On voit que la chape porte-roulette assurant la traction du câble cantilever est du modèle classique de HERSE.

Remarquons enfin combien la conception d'une randonneuse moderne se rapproche de la bicyclette de compétition : cadre semblable, roues de 700 c, selle, guidon, dérailleur, freins et, naturellement, triple plateau, aujourd'hui commun aux deux.

The front bag holder is very rigidly fixed by two tabs bolted to the brake pivot pins, and by two stays mounted on studs brazed on the fork blades. The small JOS headlamp is placed on the left, on a brazed tubular support, with the power supply wire passing through the tubes.

Four threaded brackets allow you to add, as shown here, side arches to support panniers, which can be very useful during long excursions and holidays.

On the left side, the bag holder is equipped with a double support on the right side, which allows a large flashlight to be firmly attached and orientated. This is very useful during night rides, especially if the cyclist is looking to perform and does not want to train his dynamo.

Above, a detail of the rear swingarm cable stop and the mounting of the WEINMANN "999" double-articulated brake on brazed-on pivots. It can be seen that the roller yoke for pulling the cantilever cable is a classic HERSE model.

Finally, the design of a modern touring bicycle is very similar to that of a competition bicycle: similar frame, 700 c wheels, saddle, handlebars, derailleur, brakes and, of course, the triple chainring, which is now common to both.

[19620101 Le Cycle No 21 Vol 17 p012](#)

ACCESSOIRES pour CYCLES remarquables au Salon de MILAN

Ce disque en matière plastique, créé par DELTA, est fixé contre le plateau ; il empêche le saut de chaîne vers l'extérieur et, également, protège du cambouis jambe ou pantalon.

Une B. 17 ! Pourtant, ce n'est pas une BROOKS, mais une selle SAN MARCO, type « GRAN-SPORT », exposée au stand GIRARDI-LUIGI. Pourquoi se gêner ?...

... Et cette pompe n'est pas une SILCA « IMPERO », mais une BERETTA, sur laquelle la poignée terminale n'est pas métallique, mais simplement en caoutchouc.

MAGISTRONI a équipé cet adaptateur et ces couronnes, fabriqués sous licence T.A., avec une boulonnerie à tête cruciforme, bien moins saillante que la tête classique à six pans. La manivelle « maison » est le modèle classique en acier, modèle professionnel.

Chez AMBROSIO, sur un guidon de ville, nous avons remarqué cette potence très personnelle ; le plongeur a une butée en retrait, permettant de dissimuler la tête de l'expandeur ; celle-ci, ainsi que le bras horizontal de la potence sont recouverts d'une gaine en matière plastique blanche, assurant à l'ensemble un cachet de « fini » très élégant.

ACCESSORIES for BICYCLES noticed at the MILAN Show

This plastic disc, created by DELTA, is fixed against the chainring; it prevents the chain from jumping outwards and also protects the leg or trousers from getting dirty.

A B.17! However, this is not a BROOKS, but a SAN MARCO saddle, "GRAN-SPORT" type, exhibited at the GIRARDI-LUIGI stand. Why bother?.

... And this pump is not a SILCA "IMPERO", but a BERETTA, on which the handle at the end is not metal, but simply rubber.

MAGISTRONI has equipped this adapter and these chainrings, manufactured under T.A. licence, with a cross-headed bolt, much less protruding than the classic hexagonal head. The "à la maison" crank handle is the classic steel professional model.

At AMBROSIO, on a city handlebar, we noticed this very personal stem; the plunger has a recessed stop, allowing the head of the expander to be hidden; this, as well as the horizontal arm of the stem are covered with a white plastic sheath, giving the whole a very elegant "finished" look.

Pour les cycles, à MILAN, triples plateaux et roues libres à 6 dentures

Ci-contre : Voici, vu « à l'envers » le triple plateau de CAMPAGNOLO. Il était facile d'adapter au couple classique une troisième couronne, car il n'y avait qu'à allonger les vis et cheminées d'assemblage. Il n'est pas absolument certain que la multiplication des rapports présente une amélioration pour les bicyclettes de course. En tout cas, le triple plateau semble plus logique que la roue libre à six dentures, laquelle risque de modifier le moyeu jusqu'à rendre impossible un rayonnage suffisamment résistant, par le déport exagéré des flasques porte-rayons.

Ci-dessous : La roue libre REGINA à six dentures, les trois dernières démontées. On remarque que la 4e est vissée sur le corps, la 5e portant un filetage extérieur pour se visser sur la 4' et un filetage intérieur pour recevoir la 6e couronne. Un montage semblable était exposé au stand EVEREST.

For bicycles at MILAN, triple chainrings and six-gear freewheels

Opposite : Here, seen " reversed ", is the Campagnolo triple chainring. It was easy to adapt a third chainring to the classic couple, as all that was required was to lengthen the bolts and sleeve nuts. It is not absolutely certain that gear multiplication is an improvement for racing bicycles. In any case, the triple chainring seems more logical than the six-gear freewheel, which risks modifying the hub to the point of making it impossible to achieve a sufficiently strong spoking due to the exaggerated offset of the spoke flanges.

See below: The REGINA six-sprocket freewheel, the last three removed. Note that the 4th is screwed onto the body, the 5th has an external thread to screw onto the 4' and an internal thread to receive the 6th sprocket. A similar assembly was on display at the EVEREST stand.

[19620101 Le Cycle No 21 Vol 17 p015](#)

Pour les cycles, au Salon de MILAN

Nouveauté MAGISTRONI : Une étoile à cinq branches, formant adaptateur, en métal léger, sertie sur la manivelle en acier ; axe carré conique et roulements annulaires complètent ce pédalier inédit.

Au stand T.A. : Cet ensemble manivelle maison avec axe spécial, adaptateur et triple couronne ne constitue pas une nouveauté pour ce spécialiste ; notons les deux vis longues d'assemblage formant rattrape-chaîne et le cache central en matière plastique.

Voici, ci-dessus, le guide-chaîne CAMPAGNOLO, nouveauté créée principalement pour le cross cyclo-pédestre. Cette pièce se place verticalement sous la cuvette fixe, celle-ci assurant son maintien ; on remarque l'embouti central coiffant la base du cadre. Les deux cavaliers, guidant la chaîne et l'empêchant de sauter, sont solidaires d'un montage télescopique permettant de les régler sur tous les diamètres de plateaux.

For bicycles, at the MILAN Show

MAGISTRONI novelty: A five-pin star, forming an adaptor, in light metal, mounted on the steel crank; square tapered axle and annular bearings complete this original crankset.

At the T.A. stand: This à la maison crank set with special axle, adapter and triple chainring is nothing new for this specialist; note the two long assembly screws forming chain catcher and the central plastic cover.

Here is, above, the CAMPAGNOLO chain guide, a novelty created mainly for cyclo-cross. This part is placed vertically under the fixed cup, which holds it in place; note the central stamped part covering the chainstay. The two cages, guiding the chain and preventing it from jumping, are attached to a telescopic assembly allowing them to be adjusted to all diameters of chainrings.

[19620301 Le Cycle No 23 Vol 17 p011](#)

Pour les BICYCLETTES

De haut en bas, nouveau frein WEINMANN à double articulation, type « 951 », avec butée de gaine solidaire de l'étrier-support, et destiné aux machines de ville à pneus demi-ballon.

Ci-dessous, portant la marque nationale DURALCA, on reconnaît le modèle course ALTENBURGER, à tirage latéral.

Cette jante en métal léger filé, présentée par WEINMANN, est garnie intérieurement d'un mince feuillard en acier inoxydable, destiné à éviter l'oxydation en service et le grippage des écrous de rayons au montage. LUCIFER a utilisé ce profilé arrière pour réaliser un feu rouge à collier pour fixation sur le hauban

For BICYCLES

From top to bottom, the new WEINMANN double-jointed brake, type "951", with cable stop integral with the carrier caliper, for city machines with semi-balloon tyres.

The ALTENBURGER racing model with side-pull is shown below, bearing the national brand DURALCA.

This extruded light metal rim, presented by WEINMANN, is lined with a thin stainless steel strip on the inside to prevent oxidation during operation and to prevent the spoke nipples from seizing during assembly.

LUCIFER has used this rear profile to produce a rear light with a collar for attachment to the seatstay.

[19620601 Le Cycle No 26 Vol 17 p011](#)

LE CRITÉRIUM DE LA POLYMULTIPLIÉE SUR LE PLAN TECHNIQUE

La "HELYETT " du 1^{er} Professionnel

Tubes REYNOLDS, raccords NERVEX, dérailleurs, moyeux, blocages et tige de selle SIMPLEX, pédalier STRONGLIGHT, pédales LYOTARD, roue libre MOYNE, chaîne BRAMPTON, guidon et jantes PIVO, rayons ROBERGEL, boyaux HUTCHINSON, freins MAFAC, selle IDEALE, cale-pieds CHRISTOPHE, courroies LAPIZE, porte-bidon VITO.

THE CRITERIUM OF THE POLYMULTIPLICATION ON THE TECHNICAL LEVEL

The "HELYETT" of the 1st Professional

REYNOLDS tubes, NERVEX lugs, derailleurs, hubs, seat post and quick releases SIMPLEX, STRONGLIGHT crankset, LYOTARD pedals, MOYNE freewheel, BRAMPTON chain, PIVO handlebars and rims, ROBERGEL spokes, HUTCHINSON tubulars, MAFAC brakes, IDEALE saddle, CHRISTOPHE toe clips, LAPIZE straps, VITO bottle cage.

19620601 Le Cycle No 26 Vol 17 p013

LE CRITÉRIUM DE LA POLYMULTIPLIÉE SUR LE PLAN TECHNIQUE La GITANE, 1re en " féminine "

Tubes REYNOLDS, raccords NERVEX, dérailleurs et série complète CAMPAGNOLO, freins MAFAC, guidon et jantes PIVO, rayons ROBERGEL, boyaux DUNLOP, chaîne BRAMPTON, roue libre ATOM, selle IDEALE, pompe ZEFAL, cale-pieds CHRISTOPHE, courroies LAPIZE, porte-bidon T.A.

Le tandem René HERSE du couple vainqueur

Tubes REYNOLDS, roulements STRONGLIGHT, dérailleurs HURET, chaînes BRAMPTON, roue libre CYCLO, moyeux NORMANDY, jantes MEPHISTO, rayons ROBERGEL, pneus CANETTI, pédales LYOTARD, courroies PATURAUD, selles IDEALE « 88 », cintre PHILIPPE, éclairage JOS, leviers de freins MAFAC et plateaux, manivelles, freins et potence RENE HERSE.

THE CRITERIUM OF THE POLYMULTIPLICATION ON THE TECHNICAL LEVEL

The GITANE, 1st in "feminine".

REYNOLDS tubes, NERVEX lugs, derailleurs and complete CAMPAGNOLO series, MAFAC brakes, PIVO handlebars and rims, ROBERGEL spokes, DUNLOP tubulars, BRAMPTON chain, ATOM freewheel, IDEALE saddle, ZEFAL pump, CHRISTOPHE toe clips, LAPIZE straps, T.A. bottle cage.

The René HERSE tandem of the winning couple

REYNOLDS tubes, STRONGLIGHT bearings [bottom bracket and headset], HURET derailleurs, BRAMPTON chains, CYCLO freewheel, NORMANDY hubs, MEPHISTO rims, ROBERGEL spokes, CANETTI tyres, LYOTARD pedals, PATURAUD straps, IDEALE " 88 " saddles, PHILIPPE handlebars, JOS lighting, MAFAC brake levers and chainrings, cranks, brakes and stem by RENE HERSE.

[19620601 Le Cycle No 26 Vol 17 p015](#)

LE CRITÉRIUM DE LA POLYMULTIPLIÉE SUR LE PLAN TECHNIQUE DÉRAILLEURS VICTORIEUX

Les trois « Grands » du dérailleur se sont partagés les victoires à la 43e « Poly ». En haut, on reconnaît le CAMPAGNOLO utilisé par le cadet Ricci sur sa Ch. PELISSIER et par Elsy Jacobs, première des féminines sur GITANE ; à droite, le SIMPLEX « JUYEXPORT 61 » du premier des professionnels, Rostollan, sur HELYETT, enfin le HURET « ALLVIT » adopté par René HERSE et qui triompha en catégorie tandems, avec Provost et Mme et en randonneurs avec Limouzi.

THE CRITERIUM OF THE POLYMULTIPLICATION ON THE TECHNICAL LEVEL

VICTORIOUS DERAILEURS

The three "Bigs" of the derailleur shared the victories in the 43rd "Poly". At the top, you can see the CAMPAGNOLO used by the cadet Ricci on his Ch. PELISSIER and by Elsy Jacobs, first of the women on GITANE; on the right, the SIMPLEX " JUYEXPORT 61 " of the first of the professionals, Rostollan, on HELYETT, and finally the HURET " ALLVIT " adopted by René HERSE and which triumphed in the tandem category, with Provost and Mme and in the randonneur category with Limouzi.

[19620601 Le Cycle No 26 Vol 17 p016](#)

Au palmarès de la 43e "POLY"

Tous ces appareils ont contribué à la victoire des vainqueurs de la « Poly », dans les différentes catégories.

En haut, le dérailleur avant SIMPLEX sur couple STRONGLIGHT « SUPERCOMPETITION » de Rostollan.

A droite, le pédalier avant du tandem René HERSE avec dérailleur HURET, manivelles et plateaux « maison ».

Au centre, pédalier et dérailleur CAMPAGNOLO de la championne Elsy Jacobs.

En bas à droite, le frein MAFAC qui équipait quatre vainqueurs (et demi) sur cinq !

In the ranking of the 43rd "POLY".

All these devices contributed to the victory of the "Poly" winners in the different categories.

At the top is the SIMPLEX front derailleur with STRONGLIGHT "SUPERCOMPETITION" couple from Rostollan.

On the right, the front crankset of the René HERSE tandem with HURET derailleur, cranks and "à la maison" chainrings.

In the centre, the CAMPAGNOLO crankset and derailleur of champion Elsy Jacobs.

Bottom right, the MAFAC brake which equipped four (and a half) out of five winners!

[19620601 Le Cycle No 26 Vol 17 p017](#)

LE CRITÉRIUM DE LA POLYMULTIPLIÉE SUR LE PLAN TECHNIQUE

Montage du moyeu à trois vitesses TORPEDO avec tendeur emprunté à l'« ALLVIT » HURET et commande sur le guidon.

A gauche, nouvelle tige de selle bloc italienne NIT OR, remarquée au stand HERSE, et la vue « explosée » montrant les deux rondelles en matière plastique permettant un réglage précis et un blocage très énergique.

THE CRITERIUM OF THE POLYMULTIPLICATION ON THE TECHNICAL LEVEL

Mounting of the TORPEDO three-speed hub with chain tensioner borrowed from the HURET "ALLVIT" and lever on the handlebar.

On the left, new NITOR Italian seatpost, noticed at the HERSE stand, and the "exploded" view showing the two plastic washers allowing precise adjustment and very energetic locking.

[19620601 Le Cycle No 26 Vol 17 p018](#)

REMARQUE A CHANTELOUP

1-2-3-6. — Au stand T.A. ce nouveau jeu de direction indiquerait-il une prochaine création en série ?

Maintenant, les couple et triple randonneurs sont aussi dotés de boulonnerie extra-plate à 6 pans creux. Les double tarauds et fraises guidés VAR sont utilisés et conseillés par T.A. pour le montage précis de ses pédaaliers ainsi que le tournevis VAR 354 pour les vis d'assemblage.

4-5. — STURMEY-ARCHER : montage du moyeu avec tendeur « ALLVIT » HURET et manette au cadre sur les SAUVAGE-LEJEUNE.

NOTICED A CHANTELOUP

1-2-3-6. - At the T.A. stand, would this new headset indicate an upcoming series production?

Now the double and triple randonneurs are also equipped with extra-flat hexagon socket bolts. The VAR double tappers and VAR guided milling cutters are used and recommended by T.A. for the precise assembly of its cranksets as well as the VAR 354 screwdriver for the assembly screws.

4-5. - STURMEY-ARCHER: assembly of the hub with HURET "ALLVIT" tensioner and lever on the frame on the SAUVAGE-LEJEUNE.

[19620601 Le Cycle No 26 Vol 17 p019](#)

LE CRITÉRIUM DE LA POLYMULTIPLIÉE SUR LE PLAN TECHNIQUE

La randonneuse RENE HERSE du vainqueur

Tubes REYNOLDS, roulements STRONGLIGHT, dérailleurs HURET, chaîne BRAMPTON, roue libre CYCLO, moyeux NORMANDY « COMPETITION », jantes MEPHISTO, rayons ROBERGEL, pneus CANETTI, pédales LYOTARD, selle IDEALE « 88 », cintre PHILIPPE, courroies PATURAUD, éclairage JOS, manivelles, plateaux et potence René HERSE.

Catégorie "Cadets", victoire de cette Ch. PELISSIER.

équipée de dérailleurs et moyeux CAMPAGNOLO, pédalier STRONGLIGHT, guidon AVA, jantes MAVIC, freins MAFAC, selle UNICA, etc.

THE CRITERIUM OF THE POLYMULTIPLICATION ON THE TECHNICAL LEVEL

The winner's RENE HERSE randonneuse

REYNOLDS tubes, STRONGLIGHT bearings, HURET derailleurs, BRAMPTON chain, CYCLO freewheel, NORMANDY " COMPETITION " hubs, MEPHISTO rims, ROBERGEL spokes, CANETTI tyres, LYOTARD pedals, IDEALE " 88 " saddle, PHILIPPE handlebars, PATURAUD straps, JOS lighting, René HERSE crankset, chainrings and stem.

Category "Cadets", victory of this Ch. PELISSIER.

equipped with CAMPAGNOLO derailleurs and hubs, STRONGLIGHT crankset, AVA handlebars, MAVIC rims, MAFAC brakes, UNICA saddle, etc.

[19620701 Le Cycle No 27 Vol 17 p007](#)

DEUX-ROUES MAGAZINE

Le frein ALTENBURGER à double articulation et tirage latéral a été remarqué, aussi bien à la dernière « Poly » qu'au Tour de l'Avenir. De nombreux lecteurs nous ayant demandé des détails sur son fonctionnement, la meilleure réponse était la publication de ces croquis montrant le ressort unique, la forme des deux mâchoires et, en bas, la mâchoire gauche, vue à l'envers, avec au centre, son galet de commande en nylon sur lequel agit la mâchoire droite.

TWO WHEELERS MAGAZINE

The ALTENBURGER brake with double articulation and side pull has been noticed, both at the last "Poly" and at the Tour de l'Avenir. Many readers having asked us for details on how it works, the best answer was the publication of these drawings showing the single spring, the shape of the two jaws and, at the bottom, the left jaw, seen reversed, with its nylon operating roller in the centre, on which the right jaw acts.

[19620701 Le Cycle No 27 Vol 17 p014](#)

REMARQUE avant le départ

1. Selle IDEALE « 88 » chez PALOMA.
2. Pour la première fois, la marque PALOMA est au départ du Tour de France.
3. Nouveau dessin de la marque PEUGEOT.
4. Encore chez PALOMA, butée arrière de gaine de frein brasée sur les haubans.
5. Modification du point d'attache du câble sur la manette SIMPLEX, placé à la partie inférieure du tambour d'enroulement.
6. Relais SIMPLEX, assurant à la manette une plus grande amplitude pour la commande du dérailleur à parallélogramme ; le collier porte, sur le côté gauche, la butée de gaine du dérailleur avant.

NOTED before the start

1. IDEALE "88" saddle at PALOMA.
2. For the first time, the PALOMA brand is at the start of the Tour de France.
3. New design of the PEUGEOT brand.
4. Again at PALOMA, rear brake cable stop brazed on the seatstays.
5. Modification of the cable attachment point on the SIMPLEX lever, placed on the lower part of the winding drum.
- 6.6. SIMPLEX relay, giving the shifter a greater range of movement for controlling the parallelogram derailleur; the collar carries the front derailleur housing stop on the left-hand side.

TECHNIQUE ITALIENNE au TOUR de FRANCE

1 - 2 - 3 - 4. Ces croquis montrent quelques points caractéristiques de la IGNIS ultra-légère de Baldini, machine ne pesant que 7 kg 400 bien qu'équipée d'un cadre de 61.

On voit le guide-chaîne CAMPAGNOLO sur le plateau unique de 54 dents, les raccords découpés et ajourés au centre, les pattes de cadre diminuées et perforées, la butée de gaine brasée sur la base, enfin la boîte à billes largement percée et gainée intérieurement d'une légère feuille de plastique.

5. Clé CAMPAGNOLO en tôle emboutie d'une seule pièce pour le serrage des manivelles sur l'axe.

6. Support UNIVERSAL de la butée de gaine du frein arrière sur LEGNANO. La butée est emmanchée sur un plot brasé sur le raccord, la vis et la rondelle creuse ne remplissant qu'un rôle de maintien sans supporter la traction de la commande.

ITALIAN TECHNIQUE at the TOUR de FRANCE

1 - 2 - 3 - 4 These drawings show some of the characteristic points of Baldini's ultra-light IGNIS, a machine weighing only 7 kg 400 despite being fitted with a 61 frame.

The CAMPAGNOLO chain guide is shown on the single 54-tooth chainring, the lugs are cut and cut out in the centre, the frame dropouts are tapered and cut out, the cable stop is brazed to the chainstay, and the bottom bracket shell is generously cut out and internally sheathed in a light plastic sheet.

5. CAMPAGNOLO spanner made of one-piece pressed sheet metal for clamping the cranks on the axle.

6. UNIVERSAL support for the rear brake cable stop on LEGNANO. The stop is fitted on a stud soldered to the lug, the screw and hollow washer only holding the brake housing without supporting the traction of the control.

19620701 Le Cycle No 27 Vol 17 p022

Outillage VAR nécessaire pour le démontage rapide des couronnes de roues libres, et utilisé par les mécaniciens d'équipes.

VAR tooling necessary for quick disassembly of freewheel sprockets, and used by team mechanics.

19620701 Le Cycle No 27 Vol 17 p030

Quelques détails de la 1e bicyclette du Tour 1962

Voici quelques-uns des organes les plus marquants de l'HELYETT de Jacques Anquetil.

On y remarque le pédalier STRONGLIGHT « SUPER - COMPETITION » en alliage léger, les freins MAFAC, les raccords NERVEX très diminués, la potence PHILIPPE en « dural » et surtout, comme grande nouveauté, les dérailleurs prototypes SIMPLEX dont de nombreuses pièces sont en matière plastique : pour le dérailleur avant, le carter complet ; pour l'arrière, les deux bras du parallélogramme et les deux chapes complètes d'articulations supérieure et inférieure, enfin la manette double, collier-support, manettes et rondelles.

Quelle révolution dans la fabrication dijonnaise

Nous reviendrons naturellement plus en détails, sur ces sensationnelles innovations.

Some details of the 1st bicycle of the Tour 1962

Here are some of the most outstanding components of Jacques Anquetil's HELYETT.

The STRONGLIGHT "SUPER - COMPETITION" crankset in light alloy, the MAFAC brakes, the very reduced NERVEX lugs, the PHILIPPE stem in "dural" and above all, as a great novelty, the SIMPLEX prototype derailleurs, many parts of which are made of plastic: for the front derailleur, the complete housing; for the rear derailleur, the two parallelogram

arms and the two clevises complete with upper and lower joints, and finally the double lever, support collar, levers and washers.

What a revolution in the Dijon manufacture

We will of course come back to these sensational innovations in more detail.

[19620701 Le Cycle No 27 Vol 17 p031](#)

Sur le plan technique, la 3e victoire de Jacques Anquetil dans le TOUR de FRANCE a été marquée par l'audacieuse innovation de SIMPLEX, équipant à mi-course l'HELYETT du leader avec des dérailleurs entièrement nouveaux, réalisés en grande partie avec un matériau inédit : la matière plastique.

Le maillot vert "Rudi Altig" utilisait un matériel semblable.

Outre les dérailleurs et spécialités SIMPLEX, citons, comme collaborateurs à ces victoires, les tubes REYNOLDS, les raccords NERVEX, les freins MAFAC, le pédalier et les roulements STRONGLIGHT, le guidon PHILIPPE, les jantes PIVO, les rayons ROBERGEL, les boyaux HUTCHINSON, la roue libre MOYNE, la chaîne BRAMPTON, les pédales LYOTARD, les cale-pieds CHRISTOPHE, les courroies LAPIZE, le porte-bidon VITO...

On a technical level, Jacques Anquetil's third victory of the TOUR de FRANCE was marked by the daring innovation of SIMPLEX, equipping the leader's HELYETT at mid-race with entirely new derailleurs, largely made of a new material: plastic.

The green jersey "Rudi Altig" used a similar material.

In addition to SIMPLEX derailleurs and specialties, REYNOLDS tubes, NERVEX lugs, MAFAC brakes, STRONGLIGHT crankset and bearings were also involved in these victories, PHILIPPE handlebars, PIVO rims, ROBERGEL spokes, HUTCHINSON tubulars, MOYNE freewheel, BRAMPTON chain, LYOTARD pedals, CHRISTOPHE toe clips, LAPIZE straps, VITO bottle cage. ..

CAMPAGNOLO plusieurs fois à l'honneur

1er du classement du meilleur grimpeur, 2e, et 3e du classement général, 1er du Tour de l'Avenir.

Les dérailleurs et spécialités CAMPAGNOLO remportèrent des lauriers flatteurs, aussi bien dans le « Grand » Tour des professionnels que dans le Tour de l'Avenir des jeunes.

Au « T. 1 », première place au classement du meilleur grimpeur, avec PALOMA et Frederico Bahamontès et, au classement général, seconde place avec FLANDRIA et Joseph Planckaert, et troisième place avec MERCIER et Raymond Poulidor.

Au « T. 2 », la première place au classement général avec Gomez Del Moral.

CAMPAGNOLO several times in the spotlight

1st in the best climber classification, 2nd and 3rd overall, 1st in the Tour de l'Avenir.

The CAMPAGNOLO derailleurs and specialties won flattering laurels in the "Grand" Tour of the professionals as well as in the Tour de l'Avenir for the young riders.

In the "T. 1", first place in the best climber classification, with PALOMA and Frederico Bahamontès and, in the overall classification, second place with FLANDRIA and Joseph Planckaert, and third place with MERCIER and Raymond Poulidor.

In "T. 2", first place in the overall classification with Gomez Del Moral.

LE BILAN TECHNIQUE DU TOUR DE FRANCE

La FLANDRIA, 2e du classement général.

Sur cette machine, on reconnaît les dérailleurs, pédalier, pédales, tige de selle, roulement de direction et moyeux à blocages rapides CAMPAGNOLO, les freins MAFAC, le porte-bidon VITO

THE TECHNICAL REVIEW OF THE TOUR DE FRANCE

FLANDRIA, 2nd overall.

On this machine, you can recognize the derailleurs, crankset, pedals, seat post, steering bearing and quick release hubs CAMPAGNOLO, the brakes MAFAC, the bottle cage VITO

[19620701 Le Cycle No 27 Vol 17 p035](#)

LE BILAN TECHNIQUE DU TOUR DE FRANCE

La PALOMA du "Roi de la montagne"

Nous retrouvons, sur la PALOMA de Federico Bahamontès, meilleur grimpeur du Tour de France 1962, les dérailleurs et spécialités CAMPAGNOLO, pédalier, moyeux, pédales, tige de selle, roulement de direction, pattes de cadre, les freins MAFAC, la pompe ZEFAL, et les tubes REYNOLDS.

THE TECHNICAL REVIEW OF THE TOUR DE FRANCE

The PALOMA of the "King of the Mountain".

We find, on the PALOMA of Federico Bahamontès, best climber of the 1962 Tour de France, the CAMPAGNOLO derailleurs and specialties, crankset, hubs, pedals, seatpost, steering bearing, frame dropouts, MAFAC brakes, ZEFAL pump, and REYNOLDS tubes.

[19620701 Le Cycle No 27 Vol 17 p037](#)

LE BILAN TECHNIQUE DU TOUR DE FRANCE

La bicyclette victorieuse du "T. 2"

Respectons l'anonymat de la bicyclette, de fabrication italienne, utilisée par le vainqueur du Tour de l'Avenir, l'Espagnol Gomez Del Moral; reconnaissons pourtant les dérailleurs et spécialités CAMPAGNOLO, les freins UNIVERSAL, le porte-bidon VITO. Notons que, suivant en cela la mode actuelle lancée par Van Looy, les dérailleurs, comme ceux de Planckaert, sont commandés par manettes au guidon.

THE TECHNICAL REVIEW OF THE TOUR DE FRANCE

The victorious bicycle of the "T. 2"

Let's respect the anonymity of the bicycle, of Italian manufacture, used by the winner of the Tour de l'Avenir, the Spaniard Gomez Del Moral, but let's recognize the derailleurs and specialities CAMPAGNOLO, the brakes UNIVERSAL, the bottle cage VITO. Following the current fashion launched by Van Looy, the derailleurs, like those of Planckaert, are controlled by handlebar levers.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p014](#)

Maillard advertisement

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p025](#)

Les dérailleurs SIMPLEX "223 PRESTIGE" avant et "532 PRESTIGE" arrière

ouvrent l'ère de la matière plastique appliquée aux organes mécaniques de la bicyclette

S'ECARTANT résolument des sentiers battus, et appliquant dans le domaine très spécial du dérailleur les plus modernes connaissances des matières plastiques, SIMPLEX vient d'accomplir une véritable révolution dans la technique de la bicyclette.

Les nouveaux appareils 1962, dont le rendement élevé et la remarquable solidité ont été prouvés par les récentes victoires dont les plus marquantes sont le Tour de France et le Championnat du Monde, comportent de nombreuses pièces réalisées avec un matériau de synthèse noble et rigoureusement adapté à cette fabrication.

Ils sont élégants, la forme fonctionnelle de chacune des pièces a été étudiée en fonction de ses propres impératifs techniques et esthétiques.

Absolument insensibles à l'action des agents atmosphériques ou chimiques, ils conservent toutes leurs qualités, ne nécessitent aucun entretien et ignorent l'usure.

Les qualités propres au matériau réduisent au maximum les pertes de rendement mécanique et absorbent tous les heurts de chaîne au déraillement. Tout en étant ultra légers, le poids total du dérailleur arrière avec sa manette n'atteint pas 270 grammes, ils sont beaucoup plus résistants aux chocs.

Le même appareil arrière, utilisable en 2, 3, 4 ou 5 vitesses permet une capacité très importante, convenant aussi bien pour la course que pour le cyclotourisme.

Voici les deux nouveaux « 532 PRESTIGE », ci-contre le modèle L pour la compétition, prévu pour montage avec blocage rapide ; ci-dessous, le modèle P, pour montage avec papillons.

Les manettes, simples et doubles, luxe ou standard, sont presque entièrement réalisées en matière plastique ; on remarque la forme « fonctionnelle » du levier assurant une excellente prise.

Nouveau modèle « constructeur » avec support spécial à braser, l'axe « accroché » restant démontable en vue de faciliter le stockage des cadres, l'émaillage, etc.

SIMPLEX "223 PRESTIGE" front and "532 PRESTIGE" rear derailleurs

opens the era of plastic applied to the mechanical parts of the bicycle
BREAKING away from the beaten path and applying the most modern knowledge of plastics to the very special field of derailleur technology, SIMPLEX has achieved a real revolution in bicycle technology.

The new 1962 derailleurs, whose high efficiency and remarkable solidity have been proven by recent victories, the most notable of which are the Tour de France and the World Championship, feature numerous parts made of a noble synthetic material that is rigorously adapted to this manufacture.

They are elegant, the functional shape of each piece has been designed according to its own technical and aesthetic requirements.

Absolutely insensitive to the action of atmospheric or chemical elements, they retain all their qualities, do not require any maintenance and are unaffected by wear and tear.

The material's specific qualities reduce mechanical performance losses to a minimum and absorb all chain impacts during shifting. The total weight of the rear derailleur with lever is less than 270 grams, but they are ultra light and much more resistant to shocks.

The same rear derailleur, which can be used in 2, 3, 4 or 5 gears, allows a very high capacity, suitable for both racing and cycle touring.

Here are the two new "532 PRESTIGE", opposite the L model for competition, designed for assembly with quick release; below, the P model, for assembly with butterflies.

The levers, single and double, luxury or standard, are almost entirely made of plastic; note the "functional" shape of the lever, which provides an excellent grip.

New "constructeur" model with a special brazing mount, the "hooked" pin can be removed for easy frame storage, enamelling, etc.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p026](#)

LES NOUVEAUTÉS « SIMPLEX » AU SALON 1962

Petit collier relais, réservé pour la compétition, et amplifiant le mouvement de commande de la manette.

Ci - dessus :Le « 532 PRESTIGE » démonté montre la forme rationnelle de ses diverses pièces.

En matière plastique, on note les deux supports principaux d'articulation, les deux bras-biellettes du corps, les gaines des ressorts ; noter la modification améliorant les deux flasques guide-chaîne.

La manette double démontée nous indique l'importance de l'utilisation de la matière plastique ; en effet, on compte sur cet ensemble, sept pièces ainsi réalisées : les papillons, les rondelles d'appui, les leviers et le collier d'une seule pièce. Signalons également que le carter du dérail-

leur avant « 223 PRESTIGE », extérieurement presque semblable au modèle précédent en métal, est également réalisé en matière plastique.

THE "SIMPLEX" NEWS AT THE 1962 SALON

Small relay clip, reserved for competition, amplifying the control movement of the joystick.

Above: The dismantled "532 PRESTIGE" shows the rational shape of its various parts.

Made of plastic, note the two main articulation supports, the two arms of the body, the spring sheaths; note the modification improving the two chain guide plates.

The disassembled double lever indicates the importance of using plastic material; in fact, seven parts made in this way can be counted on this set: the butterflies, the support washers, the levers and the collar in one piece. It should also be noted that the housing of the "223 PRESTIGE" front derailleur, externally almost identical to the previous metal model, is also made of plastic.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p029](#)

UN COUP D'ŒIL SUR LA TECHNIQUE MODERNE

Une des selles IDEALE les plus récentes, la « 77 » forme sport, dessus en croupon et monture quatre fils à ressorts.

Le frein MILREMO, à double articulation et tirage central, -guipé d'un système de détention instantanée, est distribué, principalement pour l'exporta-rien, par André BERTIN, ainsi ne toutes les autres spécialités MILREMO.

Les dernières réalisations CIBIE pour les cycles :

De haut en bas : Projecteur à couvercle en matière plastique, optique rectangulaire et forme profilée très moderne, projecteur de 40 à bloc

optique étanche, combiné arrière de forme moderne, et dynamo 6 V 3 W à 8 pôles, assurant un éclairage constant à toutes les allures.

A GLANCE AT MODERN TECHNOLOGY

One of the newest IDEALE saddles, the "77" has a sporty shape with a rump top and a four-wire spring frame.

The MILREMO brake, with double articulation and central pull, equipped with an instant release system, is distributed, mainly for export, by André BERTIN, as well as all the other MILREMO specialities.

The latest CIBIE creations for cycles :

From top to bottom: Headlamp with plastic cover, rectangular optics and very modern profiled shape, projector of 40 with watertight optical block, rear combination of modern shape, and 6 V 3 W dynamo with 8 poles, ensuring constant lighting at all speeds.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p030](#)

Un sensationnel frein de course MAFAC le "TOP 63"

POURQUOI un nouveau frein, les modèles précédents donnant toute satisfaction?

Mais on sait que MAFAC veut sans cesse perfectionner et se rapproche toujours de la perfection.

Son nouveau frein de course « TOP 63 » est d'un aspect très élégant, le rapport des bras de leviers, accru lui assure une puissance encore supérieure, et son étrier réglable permet un montage sur tous les cadres, s'adaptant à n'importe quelle hauteur de fourche ou d'entretoise arrière.

Les porte-patins sont montés sur rotule, comme pour le « TIGER », ce qui donne une grande amplitude d'orientation et une fixation extrêmement rigide, facteur essentiel d'un freinage efficace.

En vue « explosée », le « TOP 63 » montre le rapport positif amélioré des deux branches, le détail des porte-patins fixés sur rotules] et surtout

l'étrier (référence 1151 E) en deux pièces, donnant par coulissement circulaire, une grande variation de hauteur des axes d'articulation par rapport au boulon de fixation. Rappelons que les pièces principales sont en alliage léger AG. 5 laminé à froid.

La nouvelle poignée - ville type V.D.A. a un levier en « DELRIN », matière plastique aux hautes qualités mécaniques, armé en acier MARTIN. Elle est élégante, légère, insonore et très résistante.

A sensational MAFAC racing brake "TOP 63".

WHY a new brake, as the previous models gave full satisfaction?

But we know that MAFAC wants to continuously improve and is always close to perfection.

Its new "TOP 63" racing brake has a very elegant appearance, the increased lever arm ratio gives it even more power, and its adjustable stirrup allows it to be mounted on any frame, adapting to any fork or rear seat-stay bridge height.

The shoe holders are mounted on a ball joint, as with the TIGER, which gives a wide swivel range and an extremely rigid mounting, an essential factor for effective braking.

In "exploded" view, the "TOP 63" shows the improved positive ratio of the two arms, the detail of the skate holders fixed on ball joints, and especially the two-piece stirrup (part no. 1151 E), giving by circular sliding, a great variation in height of the articulation axes in relation to the fixing bolt. It should be remembered that the main parts are made of AG. 5 light alloy cold-rolled.

The new V.D.A. type city handle has a lever in "DELRIN", a plastic material with high mechanical qualities, reinforced with MARTIN steel. It is elegant, light, soundproof and very resistant.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p031](#)

Nouveautés chez HURET

La grande marque nanterroise de dérailleurs et accessoires pour cycles et cyclomoteurs s'est attachée, cette saison, à des améliorations d'ordre technique et esthétique sur ses productions, ainsi qu'à la création d'un dérailleur avant, entièrement nouveau, et s'accordant parfaitement aussi bien sur le plan de la conception que sur celui de l'excellence du fonctionnement, avec le dérailleur arrière « ALLVIT ».

Ci-contre, à gauche : Voici la nouvelle manette double ; la suppression de la rondelle à ergot formant butée par une gaine emboutie assurant le même office donne à cet article un très grand cachet d'élégance ; toutes les manettes HURET bénéficieront dans l'avenir d'une conception semblable.

Ci-dessus : Le dérailleur arrière « ALLVIT », destiné aussi bien à la compétition qu'au cyclotourisme (n'a-t-il pas triomphé, monté sur un tandem, aux deux dernières « Poly », Chanteloup et Lyonnaise ?). Afin d'augmenter encore sa capacité et rendre plus net le passage sur la couronne de 13 dents, la forme des flasques guide-chaîne a été modifiée afin que la transmission soit guidée encore plus près de la roue libre. Notons qu'il n'y a plus que trois positions de réglage de la tension, celle-ci étant pratiquement constante sur toutes les dentures.

Et voici deux vues du nouveau dérailleur avant, fonctionnant par deux biellettes, suivant le principe du parallélogramme déformable. On remarque son très faible encombrement en permettant le montage sur un cadre avec arrière très court, même équipé de garde-boue ; la fourchette est solidaire du bras, et les butées extrêmes sont assurées par deux vis à ressort ; enfin, le ressort est entièrement enfermé.

News at HURET

This season, the leading Nanterroise brand of derailleurs and accessories for bicycles and cyclomoteurs has focused on technical and aesthetic improvements to its products, as well as on the creation of a completely new front derailleur that perfectly matches the "ALLVIT" rear derailleur in terms of both design and functional excellence.

On the left hand side: Here is the new double shifter; the removal of the sprocket washer forming a stop by a deep-drawn sheath ensuring the same function gives this article a very great stamp of elegance; all HURET shifters will benefit in the future from a similar design.

Above: The "ALLVIT" rear derailleur, intended for both competition and cycle touring (did it not triumph, mounted on a tandem, at the last two "Poly", Chanteloup and Lyonnaise?).

In order to further increase its capacity and make the passage over the 13-tooth sprocket even clearer, the shape of the chain guide plates has been modified so that the transmission is guided even closer to the free-wheel. It should be noted that there are now only three tension adjustment positions, as the tension is virtually constant on all cogs.

And here are two views of the new front derailleur, which is operated by two connecting rods, following the principle of the deformable parallelogram. Its very small size makes it possible to mount the derailleur on an frame with very short rear, even with fenders; the cage is integral with the arm, and the end stops are provided by two spring screws; finally, the spring is fully enclosed.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p032](#)

NOUVEAUTÉS CHEZ «HURET», AU STAND N° 63

Comme on le voit sur ce dessin, le boîtier du compteur triangulaire HURET a été très fortement diminué en hauteur (plus de 10 mm), ce qui donne à cet utile accessoire un aspect beaucoup plus léger ; le mouvement a lui aussi été profondément amélioré, mais ça, on ne le voit pas sur ce croquis.

Voici la manette double en pièces détachées montrant comment a été réalisée la toute récente modification ; le levier est enfermé entre la contreplaque et la gaine en acier embouti, et la butée de gaine s'appuie contre l'extrémité inférieure de ces deux pièces, étant maintenue par un petit ergot s'encastrant dans sa gorge.

NEW PRODUCTS AT "HURET", STAND NO. 63

As you can see on this drawing, the HURET triangular counter housing has been greatly diminished in height (more than 10 mm), which gives this useful accessory a much lighter appearance; the movement has also been profoundly improved, but this cannot be seen on this sketch.

Here is the double lever in parts showing how the latest modification was made; the lever is enclosed between the counterplate and the pressed steel sleeve, and the sleeve stop rests against the lower end of these two parts, being held in place by a small pin fitting into its groove.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p034](#)

UN COUP D'ŒIL SUR LA TECHNIQUE MODERNE

La mode est, depuis la dernière saison sportive, au triple plateau appliqué à la compétition. Voici, à gauche : La réalisation signée CAMPAGNOLO et, à droite, le modèle T.A., lequel a une longue expérience des « triples » pour le cyclotourisme.

A gauche : La roue libre « ATOM 66 » pour la compétition, 5 vitesses dont la petite denture peut descendre à 13 dents. A droite : Une nouvelle roue libre REGINA à 6 vitesses !

A QUICK LOOK AT MODERN TECHNOLOGY

The fashion since the last sports season has been for a triple chainring applied to competition. On the left is the CAMPAGNOLO design and on the right is the T.A. model, which has a long experience of "triples" for cycle touring.

On the left: The "ATOM 66" freewheel for competition, 5 speeds with small sprocket teeth that can be reduced to 13 teeth. Right: A new 6-speed REGINA freewheel!

CAMPAGNOLO grand spécialiste du matériel de course

toujours en tête ou aux places d'honneur dans les épreuves sportives, voici le dérailleur arrière, les pattes de cadre et le blocage rapide ; le dérailleur avant et le pédalier adoptés par le vainqueur du Grand Prix de la Montagne du Tour de France et par le premier du Tour de l'Avenir.

Ci-dessus : La pédale avec corps en métal léger et cage en acier traité, utilisée par la majorité des coureurs.

A droite : Les célèbres moyeux à grands flasques, corps monobloc en métal léger, équipés avec blocage rapide ou écrous pour la piste.

CAMPAGNOLO great specialist in racing equipment

Always in the lead or in the top places in the sporting events, here are the rear derailleur, the frame dropouts and the quick release; the front derailleur and the crankset adopted by the winner of the Grand Prix de la Montagne of the Tour de France and by the first of the Tour de l'Avenir.

Above: The pedal with light metal body and treated steel cage, used by the majority of racers.

Right: The famous hubs with large flanges, one-piece light metal body, equipped with quick release or track nuts.

UN COUP D'ŒIL SUR LA TECHNIQUE MODERNE

Ci-dessous : Le dérailleur HURET « ALLVIT », modèle créé pour la compétition et équipant les tandems gagnant les « Poly » de Chanteloup et de Lyon.

Belle preuve de résistance, de rendement et d'efficacité.

On connaît déjà les tiges de selle formant chariot, réalisées par CAMPAGNOLO et SIMPLEX et largement diffusées en course et en cyclotouris-

me. Voici la très récente tige NITOR, de fabrication italienne, distribuée en France par CANETTI.

La conception de la tige NITOR est très personnelle, les crans et perçages des éléments métalliques s'encastrent dans deux rondelles en matière plastique dure ; le réglage et le blocage s'effectuent ainsi à la position exacte désirée.

A QUICK LOOK AT MODERN TECHNOLOGY

Below : The HURET "ALLVIT" derailleur, a model created for competition and equipping the tandems winning the "Poly" of Chanteloup and Lyon.

Nice proof of resistance, performance and efficiency.

We already know about the carriage seatposts, made by CAMPAGNOLO and SIMPLEX and widely used in racing and cycle touring. Here is the very recent NITOR seat post, made in Italy and distributed in France by CANETTI.

The design of the NITOR shaft is very personal, the notches and holes of the metal elements are embedded in two hard plastic washers; the adjustment and locking is therefore carried out in the exact position desired.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p038](#)

UN COUP D'ŒIL SUR LA TECHNIQUE MODERNE

Randonneuse « Grand Raid », construite par René HERSE et, en bas de page, détail du porte-sac avant et de la grosse lampe-torche réglable.

Le moyeu polymultiplié TORPEDO a fait des débuts très remarquables dans la course de Chanteloup, catégorie « randonneurs » et s'y est fort bien classé : trois partants et trois arrivants !

Voici le détail du montage et de la commande au guidon.

A QUICK LOOK AT MODERN TECHNOLOGY

Randonneuse " Grand Raid ", built by René HERSE and, at the bottom of the page, detail of the front bag holder and the big adjustable flashlight.

The TORPEDO polymultiplied hub made a very remarkable debut in the Chanteloup race, in the " randonneurs " category, and was very well placed: three starters and three finishers!

Here are the details of the assembly and the handlebar command.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p039](#)

UN COUP D'ŒIL SUR LA TECHNIQUE MODERNE

Ce croquis de la bicyclette de Jacques Anquetil montre que les nouveaux dérailleurs SIMPLEX avec éléments en matière plastique, types « 223 et 532 PRESTIGE » ont, pour leur coup d'essai, fait un coup de maître.

Sur la même machine. en plus du dérailleur avant « 223 PRESTIGE » avec carter en matière plastique, on voit le classique pédalier STRONGLIGHT en alliage léger, type « SUPERCOMPETITION » et les freins MAFAC à double articulation, tous fidèles auxiliaires du succès.

A QUICK LOOK AT MODERN TECHNOLOGY

This drawing of Jacques Anquetil's bicycle shows that the The new SIMPLEX derailleurs with plastic components, types "223 and 532 PRESTIGE" have made a masterstroke in their debut.

In addition to the "223 PRESTIGE" front derailleur with plastic housing, the classic STRONGLIGHT crankset in light alloy, "SUPERCOMPETITION" type, and the MAFAC double-jointed brakes are also on display, all of which are true accessories to success.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p041](#)

UN COUP D'ŒIL SUR LA TECHNIQUE MODERNE

Qu'allons-nous encore voir de nouveau à ce Salon 1962 ? Sans doute très peu chez les constructeurs, tout au moins dans le domaine des motorisés.

Ci-contre : Belle randonneuse légère construite par le grand spécialiste niçois URAGO

Ci-dessous : La selle pour coureurs IDEALE, type « 88 » ; on remarque le bec à 4 rivets.

Nouveau frein-cantilever MAFAC, type « DRIVER » en Alpax coulé en coquille, avec bagues bronze incorporées aux articulations.

A QUICK LOOK AT MODERN TECHNOLOGY

What are we going to see next at this 1962 Show? Undoubtedly very little from the manufacturers, at least in the field of motorised vehicles.

Opposite: A beautiful light randonneuse built by URAGO, a great specialist from Nice.

Below : The IDEALE racers' saddle, type " 88 "; note the nose with 4 rivets.

The new MAFAC Cantilever Brake, type " DRIVER " made of Alpax die-cast, with bronze bushings incorporated in the pivot joints.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p043](#)

UN COUP D'ŒIL SUR LA TECHNIQUE MODERNE

Nouveau frein C.L.B., type « CANTIL-RACER », modèle cantilever à très faible encombrement latéral.

Ci-contre, à droite : Intéressante création VITO de Paul Barbier, destinée à la machine d'entraînement ou à la courte randonnée.

Ce petit « panier » est fixé à la place d'un porte-bidon, sur le guidon, et reçoit un élégant sac en simili - cuir avec fermeture rapide, pouvant contenir l'imperméable léger, quelques outils, le boyau ou la chambre de rechange.

A gauche : Voici le nouveau jeu de direction de grande qualité, étudié et présenté par T.A. De conception très classique, il se distingue par sa matière première, son traitement, la précision de son usinage et son fini.

A QUICK LOOK AT MODERN TECHNOLOGY

New C.L.B. brake, "CANTIL-RACER" type, cantilever model with very small lateral dimensions.

Opposite, on the right: Interesting VITO creation by Paul Barbier, designed for the training machine or for short excursions.

This small "basket" is attached to the handlebars instead of a bottle holder and holds an elegant imitation leather bag with zipper, which can hold the light raincover, a few tools, the tubular hose or the replacement inner tube.

On the left: Here is the new high quality headset, designed and presented by T.A. With a very classic design, it stands out for its materials, its processing, the precision of its workmanship and its finish.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p044](#)

UN COUP D'ŒIL SUR LA TECHNIQUE MODERNE

Ci-dessus : Deux réalisations des Usines MAILLARD, les moyeux PRIOR « COMPETITION » avec blocages rapides « maison », corps monobloc à grandes joues en métal léger, et la roue libre ATOM 5 vitesses dont toutes les couronnes sont démontables.

Un des modèles d'antivol SIMPLEX pour cyclomoteur, celui - ci pour VELOVAP.

Deux petits accessoires C.L.B., les butées de gaine, avant et arrière, avec détenteur instantané.

A QUICK LOOK AT MODERN TECHNOLOGY

Above: Two designs' from the MAILLARD Factories, the PRIOR 'COMPE-TITION' hubs with 'à la maison' quick releases, monobloc body with large flanges in light metal, and the ATOM 5-speed freewheel with all sprockets dismountable.

One of the SIMPLEX moped lock models, this one for VELOVAP.

Two small C.L.B. accessories, the front and rear cable stops, with instant release.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p061](#)

A TRAVERS LES STANDS

T. A.

LA première et principale activité des Etablissements T.A. fut la fabrication des plateaux, simples et doubles, en duralumin découpé et fraisé. La très grande qualité de ces réalisations les fit adopter aussi bien par les constructeurs sur leurs modèles de luxe et de sport que par la presque totalité des coureurs amateurs et professionnels, ainsi que des randonneurs et cycloportifs.

Puis ce fut l'invention, le mot n'est pas trop fort, de l'adapteur qui reste fixé à la manivelle droite et permet un rapide changement des couronnes, sans nécessiter un dévoilage fastidieux et donnant à l'ensemble pédalier une rigidité latérale accrue et une remarquable concentricité. On connut ensuite les triples plateaux. puis les porte-bidons de cadre et de guidon, simples et doubles, les bidons et topettes en matière plastique, les guide-gaines, les cale - chaussures, enfin les manivelles en alliage léger forgé, leur remarquable roulement de pédalier et la fixation très personnelle de la manivelle sur l'axe par un double grain à vis six pans creuse.

Continuant ces fabrications, T.A. présente à ce Salon trois nouveautés.

D'abord un jeu de manivelles, également en métal léger forgé, mais avec axe classique carré-cône, puis un jeu de direction de haute qualité, enfin une potence en acier brasé, modèle spécial pour la compétition. Comme on le voit, T.A., petit à petit, étend son activité à de nombreuses spécialités intéressant la course et la machine de luxe.

IDEALE

DEPUIS sa création, IDEALE a remporté un très beau succès avec sa selle « 88 » pour coureurs. En effet, il ne s'agit pas d'une simple selle étroite pouvant convenir aux débutants ou aux cyclistes de goût un peu sportif, mais bien d'un modèle étudié dans sa forme, sa nature première, son traitement et son montage pour répondre exactement aux goûts, désirs et besoins des coureurs professionnels, qui sont d'ailleurs de plus en plus nombreux à l'utiliser.

Le cuir « embouti » et non « formé » ne se déforme pas, même sous la pluie, nous en avons fait l'expérience. C'est d'ailleurs la partie de la peau offrant la plus grande résistance qui est choisie, et on ne peut trouver que deux ou trois cuirs de « 88 » dans une peau entière, le reste étant utilisé pour les autres modèles, bien que toute cette peau soit de la meilleure qualité existante en tant que cuir et tannage lent.

Le rivetage en cuivre rouge est également spécial, le bec étant fixé par quatre points, car c'est souvent par cet endroit qu'une selle s'abîme en premier.

Comme monture, la ferrure deux fils démontable avec chariot spécial, ou monture classique ou étroite sans chariot si le coureur utilise la tige de selle SIMPLEX ou CAMPAGNOLO.

A côté de la « 88 », signalons la « 89 » genre « Swallow » sans joues ; dans la série des modèles pour cycles, en cuir naturel, voici la « 77 » nouveau modèle remplaçant la « 76 », avec monture renforcée à deux fils et trois ressorts. Notons que tous les modèles à bec court et vis de tension cachée par une coquille métallique ont le bec plus étroit, ce qui améliore la forme de la selle. En cuir noir, rappelons la « 42 » non traitée, la « 43 » traitée ou non, la « 48 » à monture dural et la « 49 » acier, la « 51 » acier et la « 58 » dural.

Ci-contre, le pédalier T.A., avec sa fixation sur l'axe très personnelle, et équipé d'un triple plateau, ainsi que l'exige la mode actuelle pour coureurs.

Le porte-bidon T. A. porte à l'avant un bec de sécurité pour empêcher le bidon de tomber.

Deux beaux exemples des selles course IDEALE, en haut la « 59 » à monture dural, et en bas, la « 46 » à monture acier; ces deux montures sont amovibles afin de pouvoir « travailler » le cuir de la selle neuve.

ACROSS THE STANDS

T. A.

The first and main activity of Etablissements T.A. was the manufacture of single and double duralumin chainrings, cut and milled. The very high quality of these creations made them adopted by manufacturers on their luxury and sports models as well as by almost all amateur and professional racers, as well as randonneurs and cycloportives.

Then it was the invention, the word is not too strong, of the adaptor which remains fixed to the right crank and allows a quick change of the chainrings, without requiring a tedious unveiling and giving to the pedal assembly an increased lateral rigidity and a remarkable concentricity.

Then came the triple chainrings, then the single and double frame and handlebar bottle cages, the plastic bottles and plastic topettes, the housing guides, the shoe cleats, and finally the forged light alloy cranks, their remarkable bottom bracket bearing and the very personal fixing of the crank on the axle by a double hollow hexagonal screw grain.

Continuing these products, T.A. presents three new products at this Show.

Firstly a set of cranks, also in forged light metal, but with a classic square-tapered axle, then a high-quality headset, and finally a brazed steel stem, a special model for competition. As you can see, T.A. is gradually extending its activity to many specialities interesting for racing and luxury machines.

IDEALE

SINCE its creation, IDEALE has been very successful with its "88" saddle for racers. This is not a simple narrow saddle suitable for beginners or

cyclists with a slightly sporty taste, but a model that has been carefully designed in terms of its shape, basic nature, treatment and assembly to meet the exact tastes, desires and needs of professional racers, more and more of whom are using it.

The "embossed" and not "shaped" leather does not warp, even in the rain, we have experienced this. It is the part of the hide with the greatest resistance that is chosen, and only two or three "88" leathers can be found in a whole hide, the rest being used for the other models, although all this hide is of the best quality available as leather and slow tanning.

The red copper riveting is also special, the nose is fixed by four points, as this is often the first place where a saddle is damaged.

As a frame, the two-wire frame can be dismantled with a special carriage, or a classic or narrow frame without a carriage if the racer uses the SIMPLEX or CAMPAGNOLO seat post.

In addition to the "88", there is the "89", a "Swallow" type without cheeks; in the cycle model series, in natural leather, there is the new "77" model replacing the "76", with a reinforced two-wire frame and three springs. Note that all models with short nose and tension screws hidden by a metal shell have a narrower nose, which improves the shape of the saddle. In black leather, let us recall the "42" untreated, the "43" treated or untreated, the "48" with dural mount and the "49" steel, the "51" steel and the "58" dural.

Opposite, the T.A. crankset, with its very personal fixing on the axle, and equipped with a triple chainring, as required by the current fashion for riders.

The T.A. bottle cage has a safety spout at the front to prevent the bottle from falling out.

Two beautiful examples of IDEALE racing saddles, the "59" with dural frame at the top and the "46" with steel frame at the bottom; both are removable so that the leather of the new saddle can be "worked".

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p062](#)

A TRAVERS LES STANDS

Quelques exemples des spécialités RUHIER, la pompe « JACKIE », le cale-pied course, la courroie à boucle rapide, la bavette « 5100 B » à fixation par sangle noyée en caoutchouc.

Deux exemples des beaux garde-boue CAGNION guillochés, avec bandeaux couleur.

ACROSS THE STANDS

Some examples of RUHIER specialities, the "JACKIE" pump, the racing toe clips, the quick buckle strap, the "5100 B" flap with embedded rubber strap fastening.

Two examples of the beautiful CAGNION fenders with guilloche pattern and colour stripes.

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p063](#)

A TRAVERS LES STANDS

La réputation de solidité de la potence de course PIVO n'est plus à faire ; voici le modèle acier.

Trois réalisations récentes de C.L.B., le levier course avec gaine caoutchouc et appuie-main, le guidonnet homme et enfant, la poignée tournante gauche pour motorisés, commandant les 2 ou 3 vitesses par double câble, avec levier de débrayage incorporé.

LEFOL

Deux parmi les plus célèbres garde-boue réalisés par LEFOL, le « MARTELE » et le « PAON ».

ACROSS THE STANDS

The reputation of the solidity of the PIVO racing stem is well established; here is the steel model.

Three recent C.L.B. achievements, the racing lever with rubber sheath and hand rest, the guidonnet for adults and children, the left-hand revolving handle for motorised vehicles, controlling the 2 or 3 speeds by double cable, with incorporated release lever.

LEFOL

Two of the most famous fenders made by LEFOL, the "MARTELE" and the "PAON".

[19620901 Le Cycle No 28 Vol 17 p066 19630101 Le Cycliste 0102 1963 p009](#)

TECHNIQUE *vue en ITALIE*

1-2-3. GIAN ROBERT dérailleur avant, le mouvement travaillant dans un carter en métal léger coulé. Manette simple ou double. Dérailleur arrière à parallélogramme déformable.

4. CINELLI, potence de piste à glissière montée sur une zone cannelée évitant tout déplacement intempestif.

5-6-7. AMBROSIO, guidon en métal léger, avec fixation originale du cintre par demi-collier serré par écrou à 6 pans creux, le croquis n° 6 montre la potence vue par dessous. Poignée en matière plastique avec cocotte de levier de frein monobloc, le levier est en métal léger.

TECHNIQUE *seen in ITALY*

1-2-3. GIAN ROBERT front derailleur, the movement working in a cast light metal housing. Single or double shifter. Rear derailleur with deformable parallelogram.

4. CINELLI, track stem with slide rail mounted on a grooved area avoiding any unintentional movement.

5-6-7. AMBROSIO, light metal handlebars, with original handlebar fixing by means of a half-collar tightened with a hexagon nut, drawing no. 6 shows the stem as seen from below. Plastic brake lever handle with one-piece brake lever cap, the lever is made of light metal.

[19621001 Le Cycle No 29 Vol 17 p010](#)

NOUVEAUX DÉRAILLEURS au Salon de Paris

Comme à chaque salon, le « monde » des dérailleurs, en constante évolution, présente des nouveautés de grand intérêt, parfois absolument inédites, parfois déjà expérimentées dans les semaines précédentes.

En haut : Le tout nouveau CAMPAGNOLO, type « RECORD », assez semblable au modèle précédent, assure pourtant un meilleur enroulement de la chaîne avec une capacité accrue, en raison du dessin modifié du système porte-galets ; la tension réglable par ressort enfermé est également inédite.

Au centre : Le SIMPLEX « PRESTIGE » avec de nombreuses pièces en résine industrielle, est ici adapté sur un moyeu TORPEDO à frein rétro, ce qui constitue un test certain de grande résistance.

En bas : René HERSE a supprimé le demi collier du nouveau dérailleur avant extra-plat HURET et l'a remplacé par deux petites pattes brasées sur le tube de selle, solution très élégante sur un cadre chromé.

New derailleurs at the Salon de Paris

As at every trade fair, the constantly changing "world" of derailleurs presents new products of great interest, some of which are absolutely new and some of which have already been tried and tested in the previous weeks.

To the top: The brand new CAMPAGNOLO, type "RECORD", quite similar to the previous model, however, ensures better chain winding with increased capacity, due to the modified design of the pulley carrier system; the adjustable tension by enclosed spring is also new.

In the centre : The SIMPLEX "PRESTIGE" with numerous industrial resin parts is fitted here on a TORPEDO hub with a retro brake, which is a sure test of great resistance.

Bottom: René HERSE has removed the half collar from the new HURET extra-flat front derailleur and replaced it with two small tabs brazed onto the seat tube, a very elegant solution on a chromed frame.

NOUVEAUTÉS pour les cycles... ...au Salon de Paris

1. STRONGLIGHT : Pédalier « SUPER-COMPETITION » dont le dessin a été modernisé : branches plus courtes et couronnes à double cercle.
2. GALLET : Pédale enfant à corps en matière plastique.
3. MAFAC : Gaine de levier sur le « TOP 63 ».
4. VICKERS : Gaine de levier en matière plastique.
5. A.V.A. : Potence et cintre à renfort central en alliage léger ; vis de serrage à tête noyée.
6. ALTENBURGER : Nouveau modèle sport et course « SYNCHRON » à double articulation et tirage latéral ; levier course (ou ville) avec détenteur instantané à retour automatique : En haut : détendu ; en bas : position de marche. Ce frein était présenté par CANETTI.

New products for bicycles... ...at the Salon de Paris

1. STRONGLIGHT : " SUPER-COMPETITION " crankset whose design has been modernised: shorter branches and double-circle chainrings.
2. GALLET: Child pedal with plastic body.
3. MAFAC: Lever sheath on the "TOP 63".
4. VICKERS : Lever sheath in plastic material.
5. A.V.A.: Stem and handlebar with central reinforcement in light alloy; countersunk clamping screw.
6. ALTENBURGER: New "SYNCHRON" sport and racing model with double articulation and side pull; racing (or city) lever with instantaneous regulator with automatic return: Top: relaxed; bottom: operating position. This brake was presented by CANETTI.

[19621001 Le Cycle No 29 Vol 17 p020](#)

Encore des nouveautés pour cycles au SALON de PARIS

1. MAILLARD : Prototype de roue libre course à 6 dentures, avec petite couronne de 12 dents !
2. VELOX : Bidon de dissolution ayant reçu le label « Qualité-France », avec bouchon-pinceau.
3. T.A. : Jeu de pédalier en métal léger avec axe classique carré-cône.

4. LEDIN : Pédale « TANK » en métal léger, équipée de surfaces de travail en matière plastique.
5. IDEALE : Selle course assez large, modèle « 75 », prix économique.
6. ATAX : Potence en alliage léger, forme moderne carrée.
7. C.L.B. : Frein « RACER-C.M.C. » en acier, pour sport ; ville : demi-balloon et cyclomoteur.

More news for bicycles at the PARIS SALON

1. MAILLARD: Prototype of a 6-sprocket racing freewheel with a small sprocket of 12 teeth!
2. VELOX: Canister of dissolution that has received the "Qualité-France" label, with brush cap.
3. T.A.: Light metal bottom bracket with classic square-tapered axle.
4. LEDIN: Light metal "TANK" pedal, equipped with plastic platforms.
5. Ideale: Fairly wide racing saddle, model " 75 ", economical price.
6. ATAX: Light alloy stem, modern square shape.
7. C.L.B.: Steel " RACER-C.M.C. " brake, for sport; city: semi-balloon and cyclomoteur.

[19621001 Le Cycle No 29 Vol 17 p038](#)

LE SALON DE PARIS

Voici, en pièces détachées avec leurs numéros de référence commerciaux, le nouveau frein MAFAC cantilever à tasseaux brasés, type « DRIVER » bénéficiant également du montage des porte-patins sur rotule permettant une orientation précise et sûre des patins sur la jante.

Deux des nombreux modèles de garde-boue luxe R. CAGNION réalisés dans plusieurs dimensions, illustrations extraites de son nouveau catalogue.

THE SALON OF PARIS

Here is the new MAFAC cantilever brake with brazed-on pivots, type "DRIVER", in spare parts with their commercial reference numbers,

which also benefits from the mounting of the pad holders on a ball joint allowing precise and safe orientation of the pads on the rim.

Two of the many models of the R. CAGNION luxury fenders produced in several dimensions, illustrations taken from its new catalogue.

[19621001 Le Cycle No 29 Vol 17 p044](#)

[A La I.F.M.A.](#)

1. GORICKE : Cache tête de fourche en matière plastique noire.
2. H.W.E. : Frein avant sur pneu, avec commande passant dans le plongeur de guidon et le tube fileté de fourche, sur cycle utilitaire.
3. PEUGEOT : Motif de garde-boue avant en matière plastique, « tête de lion » et phare profilé CIBIE.
4. CAMPAGNOLO : Nouveau dérailleur « SPORTMAN » à très grande capacité, destiné principalement au cyclotourisme.
5. BEISTEGUI : Raccord de selle avec assemblage par « électroforge » et fixation de la commande de frein par clips.
6. WEINMANN : Nouveau frein route « 801 » à petit étrier.

[At the I.F.M.A.](#)

1. GORICKE : Black plastic fork head cover.
2. H.W.E.: Front brake on tyre, with control passing through the handle-bar plunger and threaded fork tube, on utility cycle.
3. PEUGEOT: Plastic front fender pattern, "lion's head" and CIBIE profiled headlamp.
4. CAMPAGNOLO: New "SPORTMAN" derailleur with very high capacity, mainly for cycle touring.
5. BEISTEGUI: Saddle lug with "electro-forged" assembly and brake cable clip fixing.
6. WEINMANN: New "801" road brake with small caliper.

[19621101 Le Cycle No 30 Vol 17 p012](#)

ACCESSOIRES pour CYCLE au SALON

1. IDEALE : Nouvelle selle « 38 » course « junior ».
2. AVA : Potence en acier, forme italienne, pour la compétition et les machines de luxe.
- 3-4-5-6. CAMPAGNOLO
 - Moyeu grande diffusion, corps à grandes ou petites joues en métal léger, axe plein ou creux avec blocages rapides.
 - Moyeu course, piste ou route, avec flasques plus écartés.
 - Manivelles en métal léger, renforcées, plus épaisses, coniques, avec oeillet de 31,5.
 - Pédale sport entièrement en acier.
7. HURET : Papillon « VIT » en bronze chromé.
8. MOTOBECANE : Plaquette perforée en métal léger, formant guide gaines et plaque d'identité, sur potence PIVO.

ACCESSORIES for BICYCLE AT THE SALON

1. Ideale: New saddle " 38 " junior " race ".
2. AVA: Steel stem, Italian shape, for competition and luxury machines.
- 3-4-5-6. CAMPAGNOLO
 - Large size hub, light metal body with large or small flanges, solid or hollow axle with quick release locks.
 - Racing, track or road hub, with wider flanges.
 - Light metal cranks, reinforced, thicker, tapered, with 31.5 mm eyelet.
 - Sport pedal made entirely of steel.
7. CUTTERFLY: Butterfly "VIT" in chromed bronze.
8. MOTOBECANE: Cut out light metal plate, forming a cable guide and identity plate, on a PIVO stem.

[19621101 Le Cycle No 30 Vol 17 p014](#)

NOUVEAUX ACCESSOIRES pour bicyclettes au SALON de PARIS

1. SAUVAGE : Serrage de selle T.A. par vis à tête 6 pans creux.
2. TORNADE : Pompe sport, 40 ou 48 cm, avec bagues couleurs en matière plastique formant poignée inférieure.

3. **SIMPLEX** : Pattes de cadre genre « CYCLO », avec butée arrière facilitant le montage.
4. **ATAX** : Potence en métal léger, forme moderne à section carrée.
5. **MAILLARD** : Moyeu « NORMANDY » compétition, modèle lancé commercialement, roulements réglables, blocage rapide, corps en alliage léger à grands flasques.
6. **JOS** : Petit projecteur en matière plastique, de forme moderne, présenté par DISSOPLAST.

NEW ACCESSORIES for bicycles at the PARIS SALON

1. **SAUVAGE** : T. A. saddle clamping by hexagon head screws.
2. **TORNADE** : Sport pump, 40 or 48 cm, with coloured plastic rings forming a lower handle.
3. **SIMPLEX**: CYCLO-type frame dropouts, with back stop for easy assembly.
4. **ATAX**: Light metal stem, modern shape with square cross-section.
5. **MAILLARD**: "NORMANDY" competition hub, commercially launched model, adjustable bearings, quick release, light alloy body with large flanges.
6. **JOS**: Small plastic headlamp, modern shape, presented by DISSOPLAST.

[19621101 Le Cycliste 1112 1962 p309](#)

Dérailleur "Simplex-Prestige"

Selle "Idéale 77"

Poignée de frein "MAFAC"

Pédalier "T.A."

Derailleur "Simplex-Prestige"

Saddle " Idéale 77"

Brake lever "MAFAC"

Crankset "T.A."

[19621101 Le Cycliste 1112 1962 p310](#)

Selle "Idéale 59", monture dural
Selle "Idéale 46", monture acier
Dérailleur "Campagnolo"

Saddle "Ideale 59", dural frame.
Saddle " Idéale 46 ", steel frame
Derailleur "Campagnolo"

[19621101 Le Cycliste 1112 1962 p311](#)

Frein "MAFAC" à double articulation
Dérailleur avant "Huret"
Frein "MAFAC" type cantilever
Pédalier "Stronglight" Super-Compétition
Dérailleur "Huret-Allvit"

Brake "MAFAC" with double articulation
front derailleur "Huret"
Brake "MAFAC" cantilever type
Crankset "Stronglight" Super-Competition
Derailleur "Huret-Allvit"

[19621101 Le Cycliste 1112 1962 p312](#)

Bavette "Ruhier"
Selle "Idéale 88"
Cale-pied "Ruhier"
Manette double "Huret"

Mudflap "Ruhier"
Saddle " Ideale 88".
Toe clip "Ruhier"

Un beau vélo démontable

René HERSE a réussi ce tour de force Conserver à une machine démontable l'aspect classique d'une élégante bicyclette

IL est relativement facile de faire une bicyclette démontable, et nous en avons vu des exemples variés, soit en France, soit à l'étranger, et plus particulièrement en Allemagne, comme au Salon de Francfort 1960, où de nombreux constructeurs présentaient un vélo pliant ou démontable, en vue du transport dans le coffre d'une voiture, dans un bateau ou même un avion léger.

Mais on doit reconnaître que presque tous ces modèles, s'ils possédaient les qualités nécessaires de rigidité et de faible encombrement, pêchaient par une absence totale d'élégance.

Gros raccords articulés, petites roues, longues tiges de selle et de potence donnaient à ces réalisations un aspect étrange et souvent inélégant. Et puis, démontage et remontage n'étaient pas non plus très faciles ni très rapides.

René HERSE, le maître artisan de Levallois, s'est attaqué à ce problème et on peut dire qu'il a pleinement réussi.

La bicyclette qu'il a réalisée conserve sa ligne classique et toute son élégance, comme on le voit sur le dessin ci-dessus. Le démontage, ainsi que René HERSE nous le montre sur la photo, se fait en deux parties. Le blocage des raccords d'assemblage ainsi que la fixation du guidon, est assuré par des serrages rapides CAMPAGNOLO, un au guidon, un au raccord de selle et deux au tube diagonal. Notons que les parties des tubes comprenant un emmanchement ou recevant un manchon con-lissant sont chromées.

Le démontage –pliage s'effectue en 10 secondes. Quant au remontage, on le fait, sans se presser en 30 secondes ; et la rigidité de la bicyclette est absolument la même que celle d'un vélo classique, nous avons pu le constater par un rapide essai.

Encore une réalisation signée René HERSE et naturellement, une belle réussite.

D. REBOUR.

A beautiful bicycle that can be dismantled

René HERSE has succeeded in this tour de force Keep the classic look of an elegant bicycle in a dismountable machine.

It is relatively easy to make a dismountable bicycle, and we have seen various examples of this, both in France and abroad, and especially in Germany, such as at the 1960 Frankfurt Fair, where many manufacturers presented a folding or dismountable bicycle for transport in the boot of a car, a boat or even a light aircraft.

However, it must be said that almost all of these models, although they had the necessary qualities of rigidity and compactness, lacked elegance.

Large articulated lugs, small wheels, long seatstays and stems gave these models a strange and often inelegant appearance. And then, disassembly and reassembly were not very easy or quick either.

René HERSE, the master artisan from Levallois, addressed this problem and we can say that he succeeded fully.

The bicycle he made retains its classic line and all its elegance, as can be seen in the drawing above. The dismantling, as René HERSE shows us in the picture, is done in two parts. The locking of the assembly couplings as well as the fixing of the handlebars is ensured by CAMPAGNOLO quick releases, one on the handlebars, one on the saddle lugs and two on the down tube. Note that the parts of the tubes that have a socket or receive a sliding sleeve are chrome plated.

The disassembly-folding process takes only 10 seconds. As for the reassembly, it is done without hurry in 30 seconds; and the rigidity of the bicycle is absolutely the same as that of a classic bicycle, as we could see by a quick test.

Another achievement by René HERSE and of course, a great success.

D. REBOUR

Quelques détails techniques de la "René HERSE" démontable

A gauche, détail de l'assemblage du raccord de selle ; le tube est simplement coupé en sifflet et bouché. Le raccord, également en sifflet, est équipé d'un serrage rapide à levier cintré afin d'éviter d'accrocher le pantalon du cycliste.

Ci-contre, à droite, assemblage du tube diagonal. Le tube, solidaire de la partie avant, est coupé en sifflet, bouché, et porte une petite encoche demi-circulaire.

La fourrure à double serrage rapide, également à leviers coudés, coulisse sur ce tube.

La partie inférieure de l'assemblage, solidaire de la boîte de pédalier, est également coupée en sifflet, bouchée, et porte une petite butée contre laquelle l'encoche de l'autre partie du tube viendra se coller, afin d'aligner facilement les deux éléments recouverts par la fourrure, laquelle vient en butée sur le raccord coupé droit.

Ci-contre, à gauche, détail du serrage du guidon par un simple collier à serrage rapide, avec clé droite ; on remarque que la potence n'a naturellement pas d'expandeur ; sur ce dessin, le guidon est tourné en position « repliée » en vue de l'encombrement minimum, la bicyclette une fois démontée.

Some technical details of the "René HERSE" dismountable

On the left, detail of the assembly of the saddle lug; the tube is simply cut into a whistle and plugged. The lugs, also in whistle form, are equipped with a curved lever quick-release to avoid snagging the rider's trousers.

Opposite, on the right, assembly of the down tube. The tube, integral with the front part, is cut into a whistle, plugged, and has a small semi-circular notch.

The double quick-release sleeve, also with curved levers, slides on this tube.

The lower part of the assembly, integral with the bottom bracket, is also cut into a whistle, plugged, and has a small stop against which the notch in the other part of the tube will be placed, in order to easily align the two elements covered by the sleeve, which comes to a stop on the straight cut lugs.

Opposite, on the left, a detail of the handlebar clamping by a simple quick-release clamp, with a right-hand key; it can be seen that the stem naturally has no expander; in this drawing, the handlebar is turned to the "folded" position in order to take up the minimum amount of space when the bicycle is dismantled.

1963

Jan.	Febr.	March	April	June
July		Sept.	Oct.	Dec.

[19630101 Le Cycle No 32 Vol 18 p008](#)

BICYCLETTES en AMÉRIQUE

Aux U.S.A. où l'industrie vélocipédique est importante et très prospère, le matériel français (et européen) est des plus appréciés.

M. Blake T. Hanna, Canadien de Montréal, est un fervent cycliste, et il pratique le grand tourisme, à tandem avec son fils.

Sa machine est française, portant la marque HERGE, et il vient d'envoyer ces photos à son constructeur M. Geslin, pour lui dire toute sa satisfaction. Dans sa lettre, il conte un grand voyage à travers le continent, de Montréal à Vancouver, Victoria en Colombie Britannique, Seattle, Washington, San Francisco, Los Angeles, San Diego en Californie, Tijuana au Mexique, le Grand Canyon en Arizona (notre couverture), Chicago, et retour. La photo ci-dessus a été prise à San Diego, le point le plus éloigné de Paris, 10.000 km., que le tandem a visité.

Pour aller au Grand Canyon, M. Blake T. Hanna écrit : Nous avons dû traverser 100 km. de désert à une altitude de 2.200 m. en pleine chaleur de juillet pour l'atteindre, le tout avec 100 kg de matériel de camping char-

gé sur le tandem qui continue de supporter vaillamment les lourdes charges que nous lui imposons. »

La bicyclette de construction américaine n'est pas toujours, et maintenant de moins en moins, le gros et lourd engin à cadre renforcé, à la silhouette rappelant celle des motocyclettes Indian ou Harley qui représentent, aux yeux de beaucoup, le vélo typique U.S.A.

Cette élégante bicyclette de sport à la ligne moderne est construite dans la très importante firme SCHWINN de Chicago. On peut voir que de très nombreuses pièces sont européennes, mais il n'en reste pas moins vrai qu'avec de si bons éléments, le constructeur aurait pu moins bien réussir, et c'est là tout à son honneur.

Si la vue de droite montre que SCHWINN est resté fidèle au pédalier américain avec manivelles formant une seule pièce avec l'axe, on voit que de nombreux accessoires sont français ou européens.

Parmi les premiers, citons les dérailleurs HURET, la chaîne SEDIS, les moyeux, pédales et roues libres MAILLARD, les pneus WOLBER, les rayons ROBERGEL, les cale-pieds CHRISTOPHE et courroies LAPIZE. Puis, il y a la selle anglaise BROOKS, les freins et jantes suisses WEINMANN, le guidon belge SUPER.

BICYCLES in AMERICA

In the U.S.A., where the bicycle industry is important and very prosperous, French (and European) equipment is highly appreciated.

Mr. Blake T. Hanna, Montreal Canadien, is a fervent cyclist, and he practices the grand tourism, on tandem with his son.

His machine is French, bearing the HERGE brand, and he has just sent these pictures to his manufacturer Mr. Geslin, to tell him how satisfied he is. In his letter, he recounts a great trip across the continent, from Montreal to Vancouvers, Victoria in British Columbia, Seattle, Washington, San Francisco, Los Angeles, San Diego in California, Tijuana in Mexico, the Grand Canyon in Arizona (our cover), Chicago, and back. The photo above was taken in San Diego, the furthest point from Paris, 10.000 km., which the tandem visited.

To get to the Grand Canyon, Mr. Blake T. Hanna writes: We had to cross 100 km. of desert at an altitude of 2.200 m. in the heat of July to reach it, all with 100 kg. of camping equipment loaded on the tandem which continues to valiantly support the heavy loads we impose on it. »

The American-built bicycle is not always, and now less and less, the big and heavy machine with a reinforced frame, with a silhouette reminiscent of the Indian or Harley motorbicycles that represent, in the eyes of many, the typical U.S.A. bicycle.

This elegant sports bicycle with a modern design is built in the very important SCHWINN company in Chicago. We can see that many of the parts are European, but it is nevertheless true that with such good parts, the manufacturer could have been less successful, and this is to his credit.

If the view on the right shows that SCHWINN has remained faithful to the American crankset with cranks forming a single piece with the axle, we can see that many accessories are French or European.

Among the former are HURET derailleurs, the SEDIS chain, MAILLARD hubs, pedals and freewheels, WOLBER tyres, ROBERGEL spokes, CHRISTOPHE toe clips and LAPIZE straps. Then there is the English BROOKS saddle, the Swiss WEINMANN brakes and rims, the Belgian SUPER handlebars.

[19630101 Le Cycle No 32 Vol 18 p009](#)

[Quelques détails de la SCHWINN "made in U.S.A. "](#)

Sur ces croquis, on voit quelques détails de la bicyclette SCHWINN de sport.

Le cadre est en soudo-brasé et les congés sont très généreux ; les butées de gaines sont très longues et fendues pour permettre le passage des câbles.

On remarque le roulement de pédalier à cônes vissés, l'axe et les deux manivelles formant une seule pièce forgée. La chambre à air est en caoutchouc synthétique avec valve à corps souple.

Les dérailleurs sont des HURET, l'arrière ALLVIT commande la chaîne SEDIS sur une roue libre à 5 couronnes ATOM. Les dentures sont de 14, 15, 18, 22 et 28 dents.

A l'avant, le triple plateau comprend des couronnes de 40, 47 et 52 dents. Notons enfin que la bicyclette est livrée avec un petit manuel de 20 pages illustrées sur papier robuste, et donnant tous les conseils utiles pour le réglage, l'entretien, la position, l'utilisation, la gamme des développements de cette belle machine.

Some details of the SCHWINN "made in U.S.A."

On these drawings you can see some details of the SCHWINN sports bicycle.

The frame is made of brazed welded steel and the fillets are very generous; the cable stops are very long and slotted to allow the passage of cables.

The bottom bracket bearing with screwed cones is noticeable, the axle and the two cranks form a single forged part. The inner tube is made of synthetic rubber with a soft body valve.

The derailleurs are HURET, the ALLVIT rear controls the SEDIS chain on an ATOM 5-speed freewheel. The gears are 14, 15, 18, 22 and 28 teeth.

At the front, the triple chainring has 40, 47 and 52 teeth chainrings. Finally, it should be noted that the bicycle is delivered with a small manual of 20 pages illustrated on sturdy paper, and giving all the useful advice for the adjustment, maintenance, position, use and range of gears of this beautiful machine.

[19630201 Le Cycle No 33 Vol 18 p025](#)

A BRUXELLES

1. SIMPLEX équipait cette bicyclette belge L'AVENIR, et le corps de ce dérailleur en résine industrielle s'alliait parfaitement avec le papillon enrobé de plastique, ainsi qu'avec l'énorme flasque protège-rayons, également en matière plastique.
2. WEINMANN présentait ce nouveau levier de frein avec système de détension et remise en état de route automatique. Une pression sur le

bouton fléché sur la vue de droite, et le câble est détendu de la longueur marquée sur la vue de gauche. Un simple geste sur le levier pour freiner et le câble est à nouveau tendu.

3. BROOKS lançait sa nouvelle « B 17 PROFESSIONAL » aux énormes rivets en cuivre rouge naturel et au cuir non percé.

4. ESGE équipait de très nombreuses bicyclettes avec ses plaquettes - entretoises, supportant le frein, le porte-bagages et le garde-boue.

5. HURET fournissait le tendeur de l' « ALLVIT » pour permettre le montage du moyeu 3 vitesses STURMEY avec double plateau sur une ROCKET-LEADER.

6. DUBIED présentait au stand POSENAER ces cuvettes de pédalier, avec bague d'étanchéité, dont on voit à droite, la coupe.

7. Détail des plaquettes - entretoises ESGE, facilitant le montage final des cycles.

AT BRUSSELS

1. SIMPLEX was fitted to this Belgian L'AVENIR bicycle, and the body of this derailleur made of industrial resin was a perfect match for the plastic-coated butterfly lever and the enormous spoke guard shield, also made of plastic.

2. WEINMANN presented the new brake lever with a release system and automatic road resetting. By pressing the button with the arrows on the right-hand side view, the cable is released by the length marked on the left-hand side view. A simple movement on the lever to brake and the cable is tensioned again.

3. BROOKS launches their new " B 17 PROFESSIONAL " with huge natural red copper rivets and non-pierced leather.

4. ESGE equipped many bicycles with their seatstay bridges, supporting the brake, luggage rack and fender.

5. HURET supplied the ALLVIT tensioner to allow the mounting of the 3 speed STURMEY hub with double chainring on a ROCKET-LEADER.

6. DUBIED presented at the POSENAER stand these bottom bracket cups, with sealing ring, the section of which can be seen on the right.

7. Detail of the ESGE seatstay bridges, facilitating the final assembly of the cycles.

Le nouveau dérailleur HURET type Svelto

DEPUIS plusieurs années, l'évolution de la technique du dérailleur a démontré la supériorité du système à parallélogramme déformable.

Le dérailleur HURET type « ALLVIT » plus spécialement destiné aux bicyclettes de luxe, de compétition et de cyclo-tourisme. en est un exemple universellement apprécié.

Pour les machines d'un prix plus étudié, HURET présente un nouveau dérailleur destiné à remplacer son modèle « TOUR DE FRANCE ».

C'est le « SVELTO » dont la technique est dérivée directement du « ALLVIT » puisque les flasques porte-galets, le ressort à double enroulement breveté et la rampe de réglage de tension sont les mêmes sur ces deux appareils.

Comme le « ALLVIT », le « SVELTO » est un dérailleur à parallélogramme déformable ; il est également en acier, soigneusement chromé.

Sa principale originalité consiste dans la disposition et le montage des biellettes formant le bras-support du parallélogramme.

Les articulations réalisées avec axes en acier mi-dur rivés sur rondelles trempées, suivant le même principe que les maillons de chaîne, sont pratiquement inusables et ne peuvent prendre à l'usage un jeu sensible pouvant nuire au parfait fonctionnement de l'appareil.

Le « SVELTO » est le dérailleur de grande série actuellement le plus léger, puisqu'il ne pèse que 240 g.

Sa capacité est grande, elle atteint au total 32 dents.

Le même appareil convient pour chaîne de 3,17 et 2,38 ; il peut être instantanément réglé sur 3, 4, 5 et 6 vitesses, grâce à deux vis antagonistes formant butées indéréglables et aisément accessibles.

La tension est également réglable à la main, suivant trois positions pouvant corriger la longueur de la chaîne ou la dimension des pignons choisis.

Son prix est extrêmement bas pour un appareil de cette qualité. Il est livrable seul, ou formant un ensemble avec le dérailleur avant HURET à câble, créé en 1962 et également baptisé « SVELTO ».

Elégants, légers, robustes, bon marché, faciles à régler, l'appareil arrière s'adaptant sur toutes les pattes classiques et sur les pattes HURET à support « Constructeur », l'appareil avant convenant aussi bien aux pédaliers à doubles qu'à triples plateaux, les dérailleurs « SVELTO » réunissent le maximum des qualités que l'utilisateur et le constructeur les plus difficiles sont en droit d'exiger de la technique moderne.

The new HURET derailleur type Svelto

The development of derailleur technology over the last few years has demonstrated the superiority of the deformable parallelogram system.

The HURET derailleur type " ALLVIT ", more specifically designed for luxury, competition and touring bicycles, is a universally appreciated example of this.

For machines of a more considered price, HURET presents a new derailleur intended to replace their " TOUR DE FRANCE " model.

It is the "SVELTO" whose technique is directly derived from the "ALLVIT" since the pulley cage, the patented double coil spring and the tension adjustment ramp are the same on these two models.

Like the "ALLVIT", the "SVELTO" is a derailleur with a deformable parallelogram; it is also made of steel, carefully chrome-plated.

Its main originality lies in the arrangement and assembly of the links forming the parallelogram support arm.

The articulations are made with semi-hard steel pins riveted on hardened washers, following the same principle as the chain links, are practically indestructible and cannot develop any appreciable play that could affect the perfect operation of the device.

The "SVELTO" is currently the lightest mass production derailleur, weighing only 240 g.

Its capacity is large, reaching a total of 32 teeth.

The same unit is suitable for 3.17 and 2.38 chains and can be instantly adjusted to 3, 4, 5 and 6 speeds, thanks to two opposing screws that form stops that are resistant to displacement and easily accessible.

The tension can also be adjusted by hand, in three positions that can correct the length of the chain or the size of the sprockets chosen.

The price is extremely low for a device of this quality. It is available on its own, or as a set with the HURET front derailleur with cable, created in 1962 and also called "SVELTO".

Elegant, light, robust, inexpensive, easy to adjust, the rear derailleur can be fitted to all conventional dropouts and to HURET dropouts with a manufacturer's bracket, and the front derailleur is suitable for both double and triple cranksets. SVELTO derailleurs combine the maximum of qualities that even the most difficult users and manufacturers are entitled to demand from modern technology.

[19630301 Le Cycle No 34 Vol 18 p015](#)

Une grande nouveauté : La selle IDEALE "88 " dural.

Enfin, la « 88 » à monture en duralumin est sortie ! Depuis longtemps réclamée par les sportifs, les coureurs et les randonneurs qui tous cherchent une selle de très haute qualité et d'un poids réduit, la « SPECIALE COMPETITION » IDEALE, qui ne pèse, équipée du chariot de sécurité « maison » que 725 g, complète heureusement la gamme prestigieuse des selles de la grande marque normande.

A great new product: The IDEALE "88" dural saddle.

At last, the "88" saddle with duralumin frame is out! Long since demanded by sportsmen, racers and randonneurs who are all looking for a saddle of very high quality and reduced weight, the IDEALE "SPECIAL COMPETITION", which weighs only 725 g, equipped with the "à la maison" safety carriage, fortunately completes the prestigious range of saddles of the great Normandy brand.

[19630401 Le Cycle No 35 Vol 18 p021](#)

DOCUMENTS - - NOUVEAUTÉS

Le « SVELTO » HURET en pièces détachées

Le nouveau dérailleur HURET type « SVELTO » que nous avons présenté dans notre dernier numéro a pour particularité bien personnelle son

extrême simplicité ; cette planche de pièces détachées en donne une saisissante illustration. On remarque que le mouvement composé des pièces formant le parallélogramme déformable n'est pas démontable et forme un ensemble complet commercial.

Les numéros portés sur ce dessin sont les références d'origine.

DOCUMENTS - - NEWS

The HURET "SVELTO" in parts

The new HURET derailleur type "SVELTO" that we presented in our last edition has a very personal characteristic: its extreme simplicity; this spare parts sheet gives a striking illustration of it. It is noticeable that the movement composed of the parts forming the deformable parallelogram is not dismountable and forms a complete commercial unit.

The numbers on this drawing are the original references.

[19630601 Le Cycle No 37 Vol 18 p023](#)

Où en est l'évolution de la technique cycliste ?

Ci-contre : Les nouvelles manivelles T.A. en alliage léger, montage classique sur axe carré conique.

Ci-dessous : Intéressante butée formant guide-gaine brasée sur cadre MOTOBECANE.

En bas : La pédale CAMPAGNOLO en alliage léger et acier traité, adoptée par la majorité des coureurs.

What is the current state of development of bicycle technique?

Opposite : The new T.A. cranks in light alloy, classic assembly on a square taper axle.

Below: Interesting stop forming a guide sleeve brazed on MOTOBECANE frame.

Below: The CAMPAGNOLO pedal in light alloy and treated steel, adopted by the majority of racers.

[19630601 Le Cycle No 37 Vol 18 p024](#)

Où en est l'évolution de la technique cycliste ?

Nouveau pédalier anglais WILLIAMS en alliage léger, avec axe emmanché sur cannelures.

Ci-dessus : Moyeu NORMANDY type compétition, corps en alliage léger monobloc à grands flasques, roulements classiques, et son blocage rapide ATOM.

What is the current state of development of bicycle technique?

New English WILLIAMS crankset in light alloy, with splined axle.

Above: NORMANDY hub type competition, monobloc light alloy body with large flanges, classic bearings, and its ATOM quick release.

19630601 Le Cycle No 37 Vol 18 p025

Où en est l'évolution de la technique cycliste ?

Les jantes MAVIC, en alliage léger, pour boyaux ou démontables sont parmi les plus réputées par leur faible poids et leur grande solidité.

Le nouveau dérailleur CAMPAGNOLO type « RECORD » fut présenté au dernier Salon de Paris ; sa capacité a été nettement augmentée.

Adoptant la résine industrielle pour réaliser les pièces principales de ses dérailleurs et manettes type « PRESTIGE », SIMPLEX fait justement figure de novateur.

What is the current state of development of bicycle technique?

MAVIC's light alloy, tubular or clincher rims are among the most renowned for their low weight and high strength.

The new CAMPAGNOLO derailleur type "RECORD" was presented at the last Paris Salon; its capacity has been significantly increased.

SIMPLEX has adopted industrial resin for the main parts of their " PRESTIGE " type derailleurs and levers and is therefore an innovator in this field.

[19630601 Le Cycle No 37 Vol 18 p026](#)

Où en est l'évolution de la technique cycliste ?

Le « SVELTO » est le dernier-né des dérailleurs HURET. Comme son aîné, le « ALLVIT », il est entièrement réalisé en acier ; de conception très simple, il est extrêmement léger.

Ci-dessus : Nouvelle commande du moyeu STURMEY-ARCHER à changement de vitesse par poignée tournante.

Ci-contre : La roue libre ATOM « 66 » à cinq dentures, départ à 13 dents, destinée à la compétition.

What is the current state of development of bicycle technique?

The "SVELTO" is the latest HURET derailleur. Like its predecessor, the "ALLVIT", it is made entirely of steel; very simple in design, it is extremely light.

Above: New STURMEY-ARCHER hub control with twist grip shifting.

Opposite: The ATOM " 66 " freewheel with five cogs, starting with 13 teeth, intended for competition.

[19630601 Le Cycle No 37 Vol 18 p027](#)

Où en est l'évolution de la technique cycliste ?

Tige de selle CAMPAGNOLO avec chariot incorporé, réalisée en acier ou en alliage léger.

Nouvelle gaine antidérapante équipant les leviers de frein MAFAC.

Le « TOP 63 » est le dernier modèle de frein MAFAC créé pour la compétition, le sport et le grand tourisme ; sa principale originalité réside dans un étrier réglable en hauteur.

What is the current state of development of bicycle technique?

CAMPAGNOLO seat post with incorporated carriage, made of steel or light alloy.

New anti-slip cover fitted to MAFAC brake levers.

The "TOP 63" is the latest MAFAC brake model created for competition, sport and grand touring; its main originality lies in a height-adjustable stirrup.

[19630701 Le Cycle No 38 Vol 18 p014 19630901 Le Cycliste 0910 1963 p221](#)

REMARQUÉ au TOUR 1963

1 et 2. CYCLO : Nouvelle roue libre 6 vitesses, petite denture de 13 dents et denture fixe de 14 ; on voit sur le croquis numéro 2 la couronne de 13 dents démontée se vissant à l'intérieur de la denture fixe ; à gauche, détail très agrandi du nouveau cliquet symétrique et de son ressort.

3 et 4. LIBERTAS : La machine de Van Looy était équipée de cette potence italienne T.T.T. en alliage léger, équipée d'un expandeur avec tête à 6 pans creux. Certains équipiers de "Rick" avaient dès le départ une roue libre avec grande couronne de 26 dents !

5. SIMPLEX : Détail du réglage à crans pour la tension du ressort de l'articulation supérieure, ici modèle à montage prévu sur patte de cadre italienne.

6 et 7. T.A. : Bidon officiel du Tour 1963, en matière plastique, avec détail de son bouchon étanche.

NOTED at TOUR 1963

1 and 2. CYCLO: New 6-speed freewheel, small 13-tooth sprocket and fixed 14-tooth sprocket; drawing number 2 shows the dismantled 13-tooth

sprocket screwing into the fixed sprocket; on the left, a very enlarged detail of the new symmetrical pawl and its spring.

3 and 4. LIBERTAS: Van Looy's machine was equipped with this Italian light alloy T.T.T. stem, equipped with an expander with hexagon socket head. Some of "Rick's" team mates had from the start a freewheel with a large 26-tooth sprocket!

5. SIMPLEX: Detail of the notched adjustment for the spring tension of the upper joint, here model to be mounted on an Italian frame dropout.

6 and 7. T.A.: Official Tour 1963 bottle, made of plastic, with detail of its watertight cap.

[19630701 Le Cycle No 38 Vol 18 p018](#)

Pour remporter sa 4e victoire dans le TOUR de FRANCE, Jacques Anquetil utilisait une bicyclette GITANE... ..et les accessoires CAMPAGNOLO - MAFAC PIVO - REYNOLDS - NERVEX -ATOM - BRAMPTON - IDEALE - ROBERGEL - DUNLOP - T.A. - ZEFAL - CHRISTOPHE - LAPIZE

Comme toujours, la bicyclette utilisée par Jacques Anquetil pour sa quatrième victoire dans le Tour de France était une machine présentant toutes les qualités nécessaires à une telle tâche et répondant également aux habitudes et à la morphologie du champion normand.

La machine est légère, assez courte, mais sans exagération, et doit rendre aussi bien en côte qu'elle doit être stable dans les descentes rapides, qualités qui ne sont pas incompatibles.

Le cadre est en tubes REYNOLDS « 531 » montée avec raccords NERVEX. Les roulements, les moyeux et leurs blocages, le pédalier, les pédales (du modèle piste), les dérailleurs, la tige de selle sont signés CAMPAGNOLO.

Les freins sont les MAFAC classiques à tirage central.

Le guidon est un PIVO ainsi que les jantes, rayons ROBERGEL et boyaux DUNLOP.

Citons encore la chaîne BRAMPTON, la roue libre ATOM, la selle IDEALE, le porte-bidon et le bidon T.A., la pompe ZEFAL, les cale-pieds CHRISTOPHE et les courroies LAPIZE.

To win his 4th victory in the TOUR de FRANCE, Jacques Anquetil used a GITANE bicycle... ..and the CAMPAGNOLO -MAFAC PIVO - REYNOLDS - NERVEX -ATOM - BRAMPTON - IDEALE - ROBERGEL - DUNLOP - T.A. - ZEFAL - CHRISTOPHE - LAPIZE accessories.

As always, the bicycle used by Jacques Anquetil for his fourth victory in the Tour de France was a machine with all the necessary qualities for such a task and also answering to the habits and morphology of the Normandy champion.

The machine is light, rather short, but without exaggeration, and has to perform as well on climbs as it has to be stable in fast descents, qualities that are not incompatible.

The frame is made of REYNOLDS " 531 " tubes mounted with NERVEX lugs.

The bearings, the hubs and their quick releases, the crankset, the pedals (track model), the derailleurs and the seat post are signed CAMPAGNOLO.

The brakes are the classic MAFAC centre-pull brakes.

The handlebars are PIVO as well as the rims, ROBERGEL spokes and DUNLOP tubulars.

The BRAMPTON chain, the ATOM freewheel, the IDEALE saddle, the T.A. bottle holder and water bottle, the ZEFAL pump, the CHRISTOPHE toe clips and the LAPIZE straps.

[19630701 Le Cycle No 38 Vol 18 p020 19630901 Le Cycliste 0910 1963 p220](#)

Au palmarès des TOURS 1963

1. Sur la GITANE de Jacques Anquetil, on remarquait ces raccords très diminués et la plaquette du hauban gravée des initiales du coureur.
2. Comme Anquetil, le premier du Tour de l'Avenir, André Zimmermann, avait une potence PIVO en alliage léger.
3. Les dérailleurs CAMPAGNOLO équipaient la GITANE du grand vainqueur du Tour professionnel ainsi que la PALOMA du second, également « roi de la montagne », et la LIBERTAS du « maillot vert ».
4. Anquetil avait choisi les pédales CAMPAGNOLO à petite cage, modèle piste.

5. Aussi bien au Tour de l'Avenir qu'au Tour professionnel, le vainqueur, comme la majorité des concurrents, avait fait confiance au classique frein MAFAC.

6. Zimmermann avait un dérailleur SIMPLEX type « PRESTIGE » avec corps en résine industrielle. Rappelons que ce dérailleur équipait 96 des 124 partants du Tour de l'Avenir !

In the ranking of the TOURS 1963

1. On Jacques Anquetil's GITANE, one could notice these very diminished lugs and the plate of the seatstay engraved with the initials of the racer.

2. Like Anquetil, the first of the Tour de l'Avenir, André Zimmermann, had a light alloy PIVO stem.

3. The CAMPAGNOLO derailleurs equipped the GITANE of the big winner of the professional Tour as well as the PALOMA of the second, also "king of the mountains", and the LIBERTAS of the "green jersey".

4. Anquetil had chosen the CAMPAGNOLO pedals with a small cage, track model.

5. In both the Tour de l'Avenir and the Tour Pro, the winner, like the majority of the competitors, had put their trust in the classic MAFAC brake.

6. Zimmermann had a SIMPLEX "PRESTIGE" type derailleur with an industrial resin body. This derailleur was used by 96 of the 124 racers in the Tour de l'Avenir!

[19630701 Le Cycle No 38 Vol 18 p022](#)

LE TOUR DE FRANCE 1963

Victorieuse du Tour de l'Avenir, la MESSINA de Zimmermann était équipée de dérailleurs et spécialités SIMPLEX, pédalier STRONGLIGHT, tubes REYNOLDS, chaîne SEDIS, guidon PIVO, jantes MAVIC, boyaux CANETTI, porte-bidon VITO, cale-pieds CHRISTOPHE.

THE TOUR DE FRANCE 1963

Winner of the Tour de l'Avenir, Zimmermann's MESSINA was equipped with SIMPLEX derailleurs and specialties, STRONGLIGHT crankset,

REYNOLDS tubes, SEDIS chain, PIVO handlebars, MAVIC rims, CANETTI tubulars, VITO bottle cage, CHRISTOPHE toe clips.

[19630701 Le Cycle No 38 Vol 18 p023](#)

LE TOUR DE FRANCE 1963

Sur la PALOMA de Federico Bahamontes, qui cette année cumule les places de second au classement général et celle de meilleur grimpeur, on notera les dérailleurs, pédalier et spécialités CAMPAGNOLO, les freins MAFAC, les tubes REYNOLDS, le porte-bidon VITO.

THE TOUR DE FRANCE 1963

On the PALOMA of Federico Bahamontes, who this year cumulates the places of second overall and best climber, the derailleurs, crankset and specialities CAMPAGNOLO, the brakes MAFAC, the tubes REYNOLDS, the bottle cage VITO will be noted.

[19630701 Le Cycle No 38 Vol 18 p025](#)

LE TOUR DE FRANCE 1963

Sur la bicyclette LIBERTAS du premier au classement par points, Rik Van Looy, on remarquait les dérailleurs, équipés de passe-vitesses au guidon, le pédalier, pédales, roulements, moyeux et tige de selle CAMPAGNOLO et le porte-bidon VITO.

THE TOUR DE FRANCE 1963

On the LIBERTAS bicycle of the first in the points classification, Rik Van Looy, we noticed the derailleurs, equipped with derailleur shifters on the handlebars, the crankset, pedals, bearings, hubs and seatpost CAMPAGNOLO and the bottle cage VITO.

[19630901 Le Cycle No 39 Vol 18 p028 19640101 Le Cycliste 0102 1964 p032](#)

**Vélocistes, VAR a encore créé pour vous ces outils nouveaux
Voici, réunies, quelques unes des nouveautés VAR, en matière d'outillage
pour vélocistes.**

En haut, ce support fixe d'établi permet, suivant l'outil qu'il peut recevoir, de bloquer la cuvette fixe de pédalier ou de passer le taraud dans la boîte à billes, sans effort et avec la plus grande efficacité.

A gauche, une des fraises ayant 28, 33 ou 40 mm de diamètre, adaptables sur machines à onglet CHRISTINA, pour l'exécution de toutes coupes d'onglet sur tubes de cadres et travaux similaires.

Ci-dessus, pince à dériver et revirer les chaînes, modèle spécialement étudié pour le montage rapide en série ou le service des courses.

A gauche, pistolet distributeur de graisse sous pression, propre et puissant, et en bas, pince ronde pour maintenir et régler les cuvettes de direction.

Comme on le voit, VAR ne veut pas ignorer un seul des soucis des vélocistes et motoristes et y apporte une solution pratique.

**Cyclists, VAR has again created these new tools for you
Here are a few of the new VAR products in the field of tools for cyclists.**

At the top, this fixed workbench mount makes it possible, depending on the tool it holds, to lock the fixed bottom bracket cup or to insert the tapping tool into the bottom bracket shell, effortlessly and with the greatest efficiency.

On the left, one of the milling cutters with a diameter of 28, 33 or 40 mm, adaptable to CHRISTINA mitre machines, for making all mitre cuts on frame tubes and similar work.

Above, pliers for deriving and revolving the chains, model specially designed for quick series assembly or race service.

On the left, clean and powerful pressure grease gun, and below, round pliers for holding and adjusting the headset cups.

As you can see, VAR does not want to ignore any of the concerns of cyclists and motorists and offers a practical solution.

Vélocistes, VAR a encore créé pour vous ces outils nouveaux

Voici, réunies, quelques unes des nouveautés VAR en matière d'outillage pour vélocistes.

En haut, ce support fixe d'établi permet, suivant l'outil qu'il peut recevoir, de bloquer la cuvette fixe de pédalier ou de passer le taraud dans la boîte à billes, sans effort et avec la plus grande efficacité.

A gauche, une des fraises ayant 28, 33 ou 41 mm de diamètre, adaptables sur machines à onglet CHRISTINA, pour l'exécution de toutes coupes d'onglet sur tubes de cadres et travaux similaires.

Ci-dessus, pince à dériver et revirer les chaînes, modèle spécialement étudié pour le montage rapide en série ou le service des courses.

A gauche, pistolet distributeur de graisse sous pression, propre et puissant, et en bas, pince ronde pour maintenir et régler les cuvettes de direction.

Comme on le voit, VAR ne veut pas ignorer un seul des soucis des vélocistes et motoristes et y apporte une solution pratique.

Bicycle shops, VAR has created these new tools for you

Here are some of VAR's new tools for bicycle shops.

Above, this fixed workbench support allows, depending on the tool it can receive, to block the fixed bottom bracket or to pass the tap in the bottom bracket shell, without effort and with the greatest efficiency.

On the left, one of the milling cutters with a diameter of 28, 33 or 41 mm, adaptable to CHRISTINA mitre machines, for the execution of all mitre cuts on frame tubes and similar work.

Above, chain deriving and reviving pliers, a model specially designed for quick assembly in series or for the service of races.

On the left, a clean and powerful pressurised grease gun, and below, round pliers for holding and adjusting headset cups.

As you can see, VAR does not want to ignore any of the concerns of bicycle and motorbicycle mechanics and provides a practical solution.

[19631001 Le Cycle No 40 Vol 18 p012](#)

Nouveautés HURET

HURET a encore, depuis le dernier Salon, complété la gamme de ses spécialités et en a encore amélioré certains petits détails.

Voici, à gauche, le « SVELTO », dérailleur arrière extra-léger, de grande capacité, destiné aux machines de tourisme et de sport, et bénéficiant de certains organes du « ALLVIT », comme par exemple tout le système porte-galets.

Ci-dessus, un triple plateau en acier, avec dentures extrêmes de 40 à 53 dents.

Ci-dessous, en pièces détachées, le nouveau dérailleur avant type « ALLVIT » à fourchette non réglable ; on remarque que tout le mouvement, portant le numéro de référence 801, constitue un ensemble livré comme pièce détachée.

Signalons également les compteurs de vitesse, ronds ou triangulaires, dont le carter a été très sensiblement diminué en hauteur.

New HURET products

Since the last fair, HURET has further expanded its range of specialities and improved certain small details.

On the left is the "SVELTO", an extra-light rear derailleur with a large capacity, designed for touring and sports machines, and featuring some of the components of the "ALLVIT", such as the entire pulley cage system.

Above, a triple steel chainring, with extreme gearing from 40 to 53 teeth. Below, the new "ALLVIT" type front derailleur with non-adjustable cage; note that the entire movement, bearing the reference number 801, is an assembly delivered as a single spare part.

Also worth mentioning are the round or triangular speedometers, whose housing has been significantly reduced in height.

PROGRÈS DANS LES DEUX-ROUES

Ci-contre, le dérailleur compétition et luxe HURET, type « ALLVIT ».

Le nouveau dérailleur CAMPAGNOLO type « RECORD » fut présenté au dernier Salon de Paris ; sa capacité a été nettement augmentée.

Ci-dessus, le nouveau levier de frein MAFAC avec cocotte en Delrin.

Roue libre CYCLO à 6 vitesses et cliquets améliorés présentée lors du dernier Tour de France.

PROGRESS IN BICYCLES

Opposite, the HURET competition and luxury derailleur, type " ALLVIT ".

The new CAMPAGNOLO derailleur type "RECORD" was presented at the last Salon de Paris; its capacity has been significantly increased.

Above, the new MAFAC brake lever with a Delrin bracket housing.

CYCLO 6-speed freewheel with improved ratchets presented at the last Tour de France.

[19631001 Le Cycle No 40 Vol 18 p052](#)

CHEZ LES SPÉCIALISTES

Deux nouvelles applications du Delrin en technique cycliste, réalisées par MAFAC : en haut, boule relais de câble sur le frein « TOP 63 » et, en bas, cocotte monobloc non armée avec vis de tension, supprimant la nécessité du repose-mains en caoutchouc.

AT THE SPECIALISTS

Two new applications of Delrin in cycling technology, realised by MAFAC: above, cable ball yoke on the "TOP 63" brake and, below, non-

reinforced monobloc bracket with tensioning screw, eliminating the need for a rubber hand rest.

[19631001 Le Cycle No 40 Vol 18 p054](#)

CHEZ LES SPÉCIALISTES

La nouvelle selle BROOKS « PROFESSIONAL » distribuée en France par AFCO.

Frein MILREMO à étrier réglable, monté sur une bicyclette de course André BERTIN.

Trousse de réparation FLAC contenant 7 grandes pièces vulcanisantes à froid, un tube de dissolution et une râpe.

AT THE SPECIALISTS

The new BROOKS " PROFESSIONAL " saddle distributed in France by AFCO.

MILREMO brake with adjustable caliper, mounted on an André BERTIN racing bicycle.

FLAC repair kit containing 7 large cold vulcanising parts, a dissolution tube and a rasp.

[19631201 Le Cycle No 42 Vol 18 p013](#)

Nouveautés Documents

Ci-dessous, petit porte-boyau ou porte-pellerine adaptable sur frein MAFAC, que T.A. vient de commercialiser ; il est supporté par l'axe central et les deux axes d'articulation, et comporte à l'avant deux emplacements pouvant recevoir un ou deux phares.

Afin de faciliter le dégauchissage des pattes de cadre et le parfait alignement de ses dérailleurs, SIMPLEX a créé ces deux outils : en haut, cet outil en deux pièces permet le dégauchissage précis des pattes en tôle découpée. Ci-contre, cette clé sert à dégauchir le dérailleur lui-même, du modèle PRESTIGE « P » seulement ; elle ne s'adapte pas sur le modèle « N », celui-ci étant monté à 90 % sur des pattes matricées trop rigides pour être dégauchies.

Ci-dessus, nouvelle forme des manettes SIMPLEX en résine industrielle, équipant les dérailleurs « PRESTIGE », en version simple ou double.

A gauche. petit outil simple et fort pratique en corde à piano, créé par WEINMANN, s'adaptant sur les écrous des porte-patins, serrant ceux-ci contre la jante, et facilitant ainsi le réglage de la tension du câble de commande.

News Documents

Below, a tyre carrier or rain cape carrier adaptable to MAFAC brakes, which T.A. has just launched; it is supported by the central axle and the two pivot axles, and has two slots at the front that can accommodate one or two headlights.

In order to facilitate the alignment of the frame dropouts and the perfect alignment of its derailleurs, SIMPLEX has created these two tools: above, this two-piece tool allows the precise alignment of the cut sheet metal dropouts. Opposite, this spanner is used to clear the derailleur itself, PRESTIGE "P" model only; it does not fit on the "N" model, which is mounted at 90% on die-cut dropouts too rigid to be trimmed.

Above, the new shape of the SIMPLEX shifters made of industrial resin, fitted to the "PRESTIGE" derailleurs, in single or double version.

On the left, a small, simple and very practical tool made of piano wire, created by WEINMANN, which fits on the nuts of the brake shoe holders, tightening them against the rim, and thus facilitating the adjustment of the command cable tension.

[19631201 Le Cycle No 42 Vol 18 p014](#)

Nouveautés Documents

De plus en plus, les constructeurs montent des jantes 700 C en démontables, mais continuent parfois à utiliser des freins dont l'étrier est prévu pour roue standard, ce qui oblige à monter les porte-patins complètement au sommet de la lumière, ce qui est disgracieux.

Rappelons que C.L.B. a créé son frein « HIGH-LIFE » pour éviter ce défaut, le passage sous l'étrier étant pour le milieu du patin, de 35 mm dans sa position haute et 53 mm dans sa position basse.

Novelty Documents

More and more, manufacturers are mounting 700 C rims in dismountable form, but sometimes continue to use brakes with calipers designed for standard wheels, which means that the brake pad holders have to be mounted completely at the top of the opening, which is unattractive.

Let us recall that C.L.B. has created its "HIGH-LIFE" brake to avoid this defect, the passage under the caliper being for the middle of the pad, 35 mm in its high position and 53 mm in its low position.

1964

Jan.	<u>Febr.</u>	<u>March</u>	<u>April</u>	<u>May</u>	<u>June</u>
<u>July</u>			<u>Oct.</u>	<u>Nov.</u>	<u>Dec.</u>

[19640101 Le Cycle No 43 Vol 19 p019](#)

LE PROBLÈME DU CADRE

Cadre établi spécialement pour les épreuves en montagne. Il est très court, dans le but d'améliorer le rendement en montée, mais reste très stable grâce à son inclinaison suffisante et à sa chasse importante de 65 mm, égale à celle du cadre du grand « descendeur » Nencini.

Les trois « grands » du dérailleur ont créé des pattes spéciales, épaisses, rigides et bien dressées par usinage, destinées à recevoir leurs appareils. De haut en bas, modèles de HURET, type long, de SIMPLEX et de CAMPAGNOLO.

THE CHALLENGE OF THE FRAME

Frame specially designed for mountain events. It is very short, in order to improve the climbing performance, but remains very stable thanks to its sufficient inclination and its large 65 mm trail, equal to that of the large frame of the big "Descender" Nencini.

The three "big ones" of the derailleur have created special, thick, rigid and well straightened dropouts by machining, designed to receive their devices. From top to bottom, models of HURET, long type, SIMPLEX and CAMPAGNOLO.

[19640101 Le Cycle No 43 Vol 19 p020](#)

LE PROBLÈME DU CADRE

Ci-dessous, patte de piste profondément encastrée dans les tubes, et, en-dessous, modèles avant et arrière CAMPAGNOLO. Cette dernière n'est qu'ébauchée, devant être terminée d'après la pente des tubes arrières du cadre.

Cette patte HURET, dont la glissière courte ne permet pas de réglage pour la roue arrière, exige un cadre parfaitement établi ; elle offre pour l'utilisateur les mêmes avantages que la patte verticale genre « CYCLO »

THE CHALLENGE OF THE FRAME

Below, track dropout deeply embedded in the tubes, and below, front and rear CAMPAGNOLO models. The latter is only a rough sketch, to be finished according to the slope of the rear tubes of the frame.

This HURET dropout, whose short slide does not allow adjustment of the rear wheel, requires a perfectly established frame; it offers the user the same advantages as the vertical dropout such as the "CYCLO".

[19640101 Le Cycle No 43 Vol 19 p021](#)

LE PROBLÈME DU CADRE

Naturellement, les pattes de piste ne possèdent pas d'oeillette pour recevoir les garde-boue, et bien des coureurs sur route éliminent également ces supports.

Cet arrière original aux tubes cintrés à l'endroit des pattes fut quelques temps adopté par la marque belge FLANDRIA, mais depuis, elle est revenue au dessin classique.

THE CHALLENGE OF THE FRAME

Of course, the track dropouts don't have an eyelet to mount the fenders, and many road racers also eliminate these eyelets.

This original rear end with curved tubes at the place of the dropouts was for a while adopted by the Belgian brand FLANDRIA, but since then it has returned to the classic design.

[19640101 Le Cycle No 43 Vol 19 p022](#)

LE PROBLÈME DU CADRE

Deux exemples de directions montées avec de beaux et profonds raccords, assurant au cadre une rigidité satisfaisante.

En haut, dessin italien sur un modèle anglais, avec graisseur de roulement et, en bas, dessin français, dont les congés ont été rechargés à l'autogène.

THE CHALLENGE OF THE FRAME

Two examples of headtube assemblies with beautiful, thick lugs, ensuring that the frame is rigid enough.

Above, Italian design on an English model, with bearing grease nipple, and below, French design, with autogenously recharged fillets.

[19640101 Le Cycle No 43 Vol 19 p023](#)

LE PROBLÈME DU CADRE

Au Tour de France 1962, on a remarqué sur cette PALOMA une butée de frein arrière brasée sur les haubans.

Support UNIVERSAL de la butée de frein arrière sur une bicyclette LEGNANO ; la butée est emmanchée sur un plot brasé lui-même contre le raccord, la vis et la rondelle creuse n'ont qu'un rôle de maintien et ne travaillent pas à la traction.

Trois types de raccords de selle montrant divers modes de fixation des haubans ; en haut, entourant largement le raccord, au milieu, type italien, en bas, brasage par l'extrême pointe du tube, sur une portée insuffisante.

THE CHALLENGE OF THE FRAME

At the 1962 Tour de France, we noticed on this PALOMA a rear brake stop brazed on the seatstays.

UNIVERSAL support of the rear brake stop on a LEGNANO bicycle; the stop is fitted on a stud brazed itself against the seatlug, the screw and the hollow washer have only a holding function and do not operate by traction.

Three types of saddle lugs showing different ways of attaching the seat stays; at the top, widely surrounding the lug, in the middle, Italian type, at the bottom, brazed at the extreme end of the tube, over an insufficient span.

LE PROBLÈME DU CADRE

Pour les épreuves contre la montre, et afin d'alléger au maximum sa bicyclette, Baldini utilisait ce cadre aux raccords très diminués ; on remarque les raccords de direction ajourés, les pattes de cadre relimées et perforées, et même la boîte à billes largement percée et gainée intérieurement d'une mince feuille en matière plastique.

THE CHALLENGE OF THE FRAME

For time trials, and in order to keep the weight of the bicycle as low as possible, Baldini used this frame with very diminished lugs; note the cut-out head tube lugs, the relined and cut-out frame dropouts, and even the bottom bracket shell, which is widely bored and lined on the inside with a thin sheet of plastic.

LE PROBLÈME DU CADRE

En haut, très beau raccord de pédalier aux emmanchements profonds et aux larges congés à l'autogène réalisé par René HERSE, le roulement est du type annulaire.

En bas, cadre soudo-brasé, sans raccords visibles, mode de fabrication rarement utilisé pour les machines de course.

THE CHALLENGE OF THE FRAME

At the top, very beautiful bottom bracket with deep sockets and large fillets with autogenous by René HERSE, the bearing is the annular type. At the bottom, brazed welded frame, without visible lugs, a manufacturing method rarely used for racing machines.

LE PROBLÈME DU CADRE

Bien des fantaisies sont permises sur les machines de randonneurs ; sur celle-ci, on remarque le long câble cantilever traversant les haubans et travaillant dans des petits tubes-guides ; notons également le frein MAFAC sur tasseaux brasés.

THE CHALLENGE OF THE FRAME

A lot of fantasy is allowed on the randonneur's machines; on this one, note the long cantilever cable passing through the seatstays and running in small guide tubes; also note the MAFAC brake on brazed on pivots.

[19640101 Le Cycle No 43 Vol 19 p027](#)

LE PROBLÈME DU CADRE

En haut, frein MAFAC monté sur tasseaux brasés, et servant également à la fixation du porte-sacoches.

En bas, butée brasée sur la base droite, et évitant à celle-ci d'être marquée par le débattement de la chaîne lorsque cette dernière travaille sur le petit plateau.

THE CHALLENGE OF THE FRAME

At the top, MAFAC brake mounted on brazed-on pivots, also used to attach the bag holder.

At the bottom, stopper brazed on the right chainstay, preventing it from being marked by the chain's deflection when it runs on the small chainring.

[19640101 Le Cycliste 0102 1964 p016](#)

La bicyclette "RENÉ HERSE" démontable en ordre de marche.

Ainsi on en vint au dernier Salon de Paris, en 1962. Là, un fabricant parisien avait présenté une machine française, contenue dans une housse,

et d'un prix très abordable, qui arrêta, au stand de la maison Sauvage-Lejeune, bien des visiteurs intéressés.

Enfin, peu après, René Herse sortait à son tour un vélo démontable en deux parties, qui ne nécessitait, pour toute manoeuvre, que le desserrage et le serrage de trois leviers, ce qui, évidemment est un minimum de manipulation.

The dismountable "RENÉ HERSE" bicycle in working order.

Thus we came to the last Paris Salon in 1962. There, a Parisian manufacturer had presented a French machine, contained in a cover, and of a very affordable price, which stopped, at the stand of the house Sauvage-Lejeune, many interested visitors.

Shortly afterwards, René Herse brought out a bicycle that could be dismantled into two parts, which required only three levers to be loosened and tightened for any manoeuvre, which is obviously a minimum of handling.

[19640201 Le Cycle No 44 Vol 19 p013](#)

NOUVEAUTES CHEZ IDÉALE

A gauche : trois nouvelles selles. De haut en bas : la « 60 » compétition à monture en dural, la « 47 » avec porte-boyau ou sacoche, et la « 40 » type « BENELUX ». A droite : le chariot de sécurité à réglage précis, vu en pièces détachées.

NEW PRODUCTS AT IDÉALE

On the left: three new saddles. From top to bottom: the "60" competition saddle with dural frame, the "47" with tubular or bag holder, and the "40" type "BENELUX". On the right: the precisely adjustable safety carriage, seen in parts.

[19640301 Le Cycle No 45 Vol 19 p010](#)

Remarqué à AMSTERDAM

- 1.-2. Silhouette du vélo pliant japonais SILS et détail central du cadre.
3. ESGE : nouveau porte-bagage avec ressort sous cache en matière plastique.
4. Curieux vélo hollandais UNION à encombrement réduit, le guidon passant sous les cuisses du cycliste.
5. Dérailleur italien GIAN ROBERT presque entièrement en matière plastique.

Noticed in AMSTERDAM

- 1.-2. Silhouette of the Japanese SILS folding bicycle and central frame detail.
3. ESGE: new luggage rack with spring under plastic cover.
4. Curious Dutch UNION bicycle with reduced space requirement, the handlebars going under the cyclist's legs.
5. Italian GIAN ROBERT derailleur almost entirely made of plastic.

[19640301 Le Cycle No 45 Vol 19 p012](#)

Nouveautés au stand WEINMANN

Il y avait de nombreuses nouveautés au stand WEINMANN, car le grand spécialiste suisse avait tenu à réserver la primeur de ces accessoires aux visiteurs du Salon d'Amsterdam.

Voici les principales nouveautés que nous avons remarquées, toutes de fabrication et de création WEINMANN, à part la première :

1. Selle LEMET type « ROK » pour femme, dont la forme ovale, sans bec, est pour le moins originale.
2. Porte-phare formant butée pour la gaine de frein avant.
3. Gaine en matière plastique, coulissant sur une lame en acier, et traversée par le fil électrique, permettant un montage instantané et parfaitement invisible sous le garde-boue arrière.
4. Levier de frein avec tendeur de câble
- 5.-6. Nouveau frein à double articulation et transmission latérale, sport et demi-ballon, type « DYNAMIC ».
7. Modèle «VAINQUEUR 999 », petit ou moyen étrier, au dessin encore amélioré.

New products at the WEINMANN stand

There were many new products at the WEINMANN stand, as the Swiss specialist was keen to give visitors to the Amsterdam trade fair the first taste of these accessories.

Here are the most important new products that we noticed, all of which were manufactured and designed by WEINMANN, except for the first one :

1. LEMET "ROK" type saddle for women, whose oval shape, without beak, is original to say the least.
2. Headlamp holder forming a stop for the front brake cable.
3. Plastic sheath, sliding on a steel blade and passed through by the electric wire, allowing instantaneous and perfectly invisible mounting under the rear fender.
4. Brake lever with cable tensioner
- 5.-6. New brake with double articulation and lateral transmission, sport and semi-balloon, type " DYNAMIC ".
7. Model "VAINQUEUR 999", small or medium caliper, with even better design.

[19640301 Le Cycle No 45 Vol 19 p023](#)

La bicyclette du Sportif

LE PÉDALIER est un ensemble technique dont le perfectionnement continu montre l'importance primordiale.

Quelques petites modifications ont été apportées au pédalier STRONG-LIGHT, mais principalement par souci d'esthétique, dessin amélioré, boulonnerie noyée à 6 pans creux. Quant à la qualité mécanique elle est toujours restée sans reproches.

Voici déjà plus d'un an que T.A. a sorti un ensemble manivelles-roulement avec le classique emmanchement par carré conique, fabriqué parallèlement à son système personnel de grains de serrage sur zone en V. Les deux modèles donnent entière satisfaction à l'utilisateur.

The bicycle of the Sportsman

THE CRANKSET is a technical unit whose continuous improvement shows its fundamental importance.

A few small modifications have been made to the STRONGLIGHT crankset, but mainly for aesthetic reasons, improved design, sunken hexagon socket bolts. As for the mechanical quality, it has always remained beyond reproach.

More than a year ago, T.A. released a crank/bearing assembly with the classic tapered square drive, manufactured in parallel with its own system of V-zone clamping faces. Both models give complete satisfaction to the user.

[19640301 Le Cycle No 45 Vol 19 p024](#)

La bicyclette du Sportif LE PÉDALIER

Montage par axe cannelé, excellent système mais de réalisation coûteuse et délicate, adapté sur le pédalier anglais WILIAMS.

Le pédalier T.A. premier modèle présentait une liaison axe- manivelles par grains de serrage très personnelle. Voici ce pédalier équipé de l'adaptation « maison » avec triples plateaux. On remarque, près de la manivelle, une vis de liaison plus longue, qui empêche la chaîne, en cas de saut, de se coincer entre la manivelle et le plateau.

The bicycle of the Sportsman THE CRANKSET

Mounting by grooved axle, excellent system but expensive and delicate to make, adapted to the WILIAMS English crankset.

The first model of the T.A. crankset had a very personal crank-axle connection by means of clamping grains. Here is this crankset equipped with the "à la maison" adaptation with triple chainrings. There is a longer screw near the crank, which prevents the chain from getting stuck between the crank and the chainring in case of a jump.

UN NOUVEL OUTILLAGE T.A.

Pour monter et démonter ses manivelles à emmanchement carré, dont la vis 6 pans est de 15 mm sur plats, T.A. vient de créer un petit outillage très pratique. On remarque que l'extrémité de la tige de la clé en tube est à 6 pans, afin de pouvoir bloquer ou débloquer le cache-vis dont les manivelles T.A. sont désormais équipées.

A NEW T.A. TOOL

To assemble and disassemble its square-socket cranks, which have a 15 mm hexagonal screw on flat surfaces, T.A. has just created a small, very practical tool. It is noticeable that the end of the rod of the tubular spanner is hexagonal, so that the screw cap on the T.A. cranks can be attached or removed.

La bicyclette du Sportif

LE PÉDALIER est un ensemble technique dont le perfectionnement continu montre l'importance primordiale.

STRONGLIGHT a, depuis longtemps, réalisé la manivelle droite solidaire d'une étoile à cinq branches, laquelle reçoit la ou les couronnes ; naturellement l'ensemble est en alliage léger.

Pour son nouveau pédalier à axe carré, T.A. est resté fidèle à sa solution d'adaptateur rapporté par 5 vis sur la manivelle droite, et supportant les couronnes.

The bicycle of the Sportsman

THE CRANKSET is a technical unit whose continuous improvement shows its fundamental importance.

STRONGLIGHT has, for a long time, made the right crank integral with a five-pointed star, which holds the chainring(s); naturally the whole is made of light alloy.

For its new crankset with square axle, T.A. has remained faithful to its solution of an adapter attached by 5 screws to the right crank, carrying the chainrings.

[19640501 Le Cycle No 47 Vol 19 p021](#)

[La bicyclette du Sportif LE PÉDALIER](#)

Couple T.A. avec adaptateur pour manivelle à trois branches ; à ce type de manivelle, le coureur préfère, à juste titre, la manivelle à cinq vis, plus rigide.

Ci-contre : Couple STRONGLIGHT avec écart assez important ; le dérailleur avant SIMPLEX s'en accommode aisément.

Aujourd'hui, les fabricants de pédaliers ont tous adopté les vis noyées, à 6 pans creux, comme on le voit sur ce couple T.A.

[The bicycle of the Sportsman THE CRANKSET](#)

TA couple with adapter for three-point crank; to this type of crank, the racer rightly prefers the more rigid five-screw crank.

Opposite: STRONGLIGHT pair with a fairly large gap; the SIMPLEX front derailleur can easily accommodate this.

Today, crankset manufacturers have all adopted the sunken, hexagon socket screws, as shown on this T.A. pair.

[19640501 Le Cycle No 47 Vol 19 p022](#)

[La bicyclette du Sportif LE PÉDALIER](#)

Sur ce triple plateau T.A. adapté par 5 vis classiques sur une manivelle STRONGLIGHT, les têtes des vis des couronnes sont entièrement noyées. On remarque le montage, signé René HERSE par pattes brasées sur le cadre du pédalier avant HURET.

The bicycle of the Sportsman THE CRANKSET

On this triple T.A. chainring adapted by 5 classic screws on a STRONG-LIGHT crank, the screw heads of the chainrings are completely embedded.

Note the assembly of the HURET front derailleur on brazed on tabs signed René HERSE,

[19640501 Le Cycle No 47 Vol 19 p023](#)

La bicyclette du Sportif LE PÉDALIER

Triple plateau CAMPAGNOLO, pour la compétition, la manivelle est du type « STRADA » de 170, les couronnes sont ici de 44-51-57.

Pédale de course CAMPAGNOLO, avec cale-pied CHRISTOPHE « SPECIAL ».

The bicycle of the Sportsman THE CRANKSET

Triple chainring CAMPAGNOLO, for competition, the crank is of the "STRADA" type of 170, the chainrings here are 44-51-57.

Racing pedal CAMPAGNOLO, with CHRISTOPHE " SPECIAL " toe clips.

[19640501 Le Cycle No 47 Vol 19 p024](#)

La bicyclette du Sportif LE PÉDALIER

Sur une machine de sport ou de course, il est absolument indispensable de monter le roulement de pédalier avec un outillage permettant d'aligner parfaitement les cuvettes, comme ce double taraud VAR à guidage central.

The bicycle of the Sportsman THE CRANKSET

On a sports or racing machine, it is absolutely essential to fit the bottom bracket bearing with a tool that allows the cups to be perfectly aligned, such as this double VAR taper with central guide.

[19640501 Le Cycliste 0506 1964 p119](#)

Nouveautés... Documents...

CI-DESSOUS : Petit porte-boyau ou porte - pèlerine adaptable sur frein MAFAC, que la firme T.A. vient de commercialiser. Il est supporté par l'axe central et les deux axes d'articulation ; il comporte, à l'avant, deux emplacements pouvant recevoir un ou deux phares.

SIMPLEX : Afin de faciliter le dégauchissage des pattes de cadre et le parfait alignement de ses dérailleurs, Simplex a créé ces deux outils : en haut, appareil en deux pièces permettant le dégauchissage précis des pattes en tôle découpée. Ci-contre : clé servant à dégauchir le dérailleur PRESTIGE P. Elle ne s'adapte pas sur le modèle N, celui-ci étant monté à 90 %, sur des pattes matricées trop rigides pour être dégauchies.

Ci-dessus : Manettes SIMPLEX nouvelle forme, en résine industrielle, équipant, en version simple ou double, les types "Prestige".

A GAUCHE : Petit outil en corde à piano, simple et fort pratique, créé par Weinmann, il s'adapte sur les écrous des porte-patins, serrant ceux-ci contre la jante et facilitant ainsi le réglage de la tension du câble de commande.

News... Documents...

BELOW: Small tubular tyre or rain cape carrier adaptable on MAFAC brake, that the company T.A. has just released on the market. It is supported by the central axle and the two articulation axles; it has, at the front, two places that can receive one or two headlights.

SIMPLEX : In order to facilitate the alignment of the frame lugs and the perfect alignment of its derailleurs, Simplex has created these two tools : at the top, a two-piece device allowing the precise alignment of

the cut sheet metal dropouts. Opposite: wrench used to align the PRESTIGE P derailleur. It does not fit on the N model, as the latter is 90% mounted on stamped dropouts that are too rigid to be aligned.

Above: SIMPLEX levers, new shape, in industrial resin, fitted, in single or double version, to the "Prestige" types.

LEFT: Small, simple and very practical spring wire tool, created by Weinmann, it fits on the nuts of the pad holders, tightening them to the centre of the rim and thus making it easier to adjust the tension of the cable.

[19640601 Le Cycle No 48 Vol 19 p009](#)

[La bicyclette du Sportif](#)

LES ROUES doivent réunir le maximum de qualités pour donner toute satisfaction à l'usager, et naturellement, à plus forte raison au coureur. Il convient d'en choisir les éléments avec le plus grand soin.

Ci-dessus : Moyeu de course NORMANDY à grandes joues, corps monobloc en alliage léger et axe creux, vu en pièces détachées.

A gauche : Détail de l'écrou réglable, avec arrêt sur cône, du blocage rapide SIMPLEX.

[The bicycle of the Sportsman](#)

WHEELS must combine the maximum of qualities to give full satisfaction to the user, and of course, even more so to the racer. It is advisable to choose the components with the greatest care.

Above: NORMANDY racing hub with large flanges, one-piece light alloy body and hollow axle, seen in parts.

Left: Detail of the adjustable nut, with cone locking, of the SIMPLEX quick release.

[19640601 Le Cycle No 48 Vol 19 p014](#)

[La bicyclette du Sportif](#)

Ci-contre, de haut en bas :

Le bord de cette jante est striée ces dessins peuvent être des simples lignes, un quadrillage plus ou moins serré, une succession de points, le résultat est le même : une simple mode, devenant absolument inutile après quelques coups de frein.

Afin d'assurer au boyau une assise totale et dans le cas d'une jante classique, il est bon de boucher avec des bouchons en liège, les trous par où passent les écrous de rayons.

On remarque, sur le dessin suivant, l'importance de ces trous sur lesquels le boyau n'est pas fixé.

Deux modèles de jante MAVIC à oeilletons, pour boyaux et, en dessous, pour démontables. Les oeilletons, réunissant les deux parois de la jante, lui assurent une grande solidité à l'arrachement.

Jante classique SUPER - CHAMPION, réalisée à partir d'un tube étiré ou d'un tube roulé et soudé, cette dernière méthode étant aujourd'hui parfaitement au point.

The bicycle of the Sportsman

Opposite, from top to bottom :

The edge of this rim is grooved : these patterns can be simple lines, a more or less tight grid, a succession of dots, the result is the same : a simple fashion, becoming absolutely useless after a few brake strokes.

In order to ensure that the tubular tyre is fully seated and in the case of a classic rim, it is a good idea to plug with corks the holes through which the spoke nipples go.

The following drawing shows the importance of these holes to which the tubular is not fixed.

Two models of MAVIC rims with eyelets, for tubulars and, underneath, for demountable. The eyelets, which join the two walls of the rim, ensure that the rim is very strong against being torn off.

Classic SUPER - CHAMPION rim, made from drawn or rolled and welded tube, the latter method being nowadays fully perfected.

Remarqué au départ du Tour

1. CAMPAGNOLO : support facilitant le réglage des dérailleurs et péda-
liers.
2. GRAN-PRIX : potence italienne avec expander à tête noyée à 6 pans
creux.
3. CAMPAGNOLO : nouveaux outils, clé contrecoudée pour réglage du
bloc-tige de selle, et clé à pipe pour réglage des dérailleurs.
4. UNIVERSAL : butée arrière de gaine de frein, avec détendeur instan-
tané.
5. IDEALE : selle « 88 » sur la PALOMA de Darrigade.
6. AVA : potence « spécial-course » en acier sur PEUGEOT.
7. SIMPLEX : manette double en résine industrielle et collier acier sur
PEUGEOT.
8. UNIVERSAL : tasseaux brasés sur tête de fourche MAGNI. Notez les
raccords typiquement italiens.

Noticed at the start of the Tour

1. CAMPAGNOLO: stand for easy adjustment of derailleurs and crank-
sets.
2. GRAN-PRIX: Italian stem with expander with sunken head with hexa-
gon socket.
3. CAMPAGNOLO : new tools, offset spanner for adjusting the seatpost
assembly, and socket spanner for adjusting the derailleurs.
4. UNIVERSAL : rear brake cable stop, with instantaneous release de-
vice.
5. Ideale: "88" saddle on the Darrigade PALOMA.
6. AVA: "Special racing" steel stem on PEUGEOT.
7. SIMPLEX: double lever in industrial resin and steel collar on PEU-
GEOT.
8. UNIVERSAL: brazed studs on MAGNI fork head. Note the typically Ita-
lian lug.

Jacques Anquetil remporte le TOUR de FRANCE pour la 5e fois et, à nouveau, la bicyclette GITANE est à la 1ere place ...ainsi que les accessoires MAFAC - PIVO - REYNOLDS - NERVEX - ATOM – BRAMPTON - IDEALE - ROBERGEL - DUNLOP – T.A. - CAMPAGNOLO - ZEFAL - CHRISTOPHE - LAPIZE

Coureur sérieux et ennemi des improvisations, Jacques Anquetil, satisfait du matériel qu'il avait utilisé lors de sa 4e victoire, l'an dernier, dans le Tour de France, n'avait pas voulu changer quoi que ce soit sur sa bicyclette GITANE.

Cette machine est légère, et les cotes de son cadre conviennent aussi bien en montagne que lors des efforts sur le plat, en peloton ou seul contre la montre.

Naturellement, lors de ces étapes spéciales, la machine utilisée était spéciale, ultra légère, et dépassait à peine le poids de 8 kg. Les tubes du cadre REYNOLDS « 531 » étaient alors des 3/10, mais pendant les étapes habituelles, l'épaisseur des tubes était de 6/10.

Les raccords étaient des NERVEX.

Les freins étaient des MAFAC type « RACER » à double articulation et tirage central.

Le guidon, ainsi que les jantes, étaient signés PIVO, les rayons ROBERGEL, les boyaux DUNLOP, la roue libre ATOM, les dérailleurs, moyeux, pédalier, pédales, tiges de selle et direction CAMPAGNOLO, la selle IDEALE, le porte-bidon et bidon T.A., la pompe ZEFAL, les cale-pieds CHRISTOPHE, les courroies LAPIZE, équipaient cette belle machine.

Jacques Anquetil wins the TOUR de FRANCE for the 5th time and, once again, the GITANE bicycle is in 1st place ...as well as the accessories MAFAC - PIVO - REYNOLDS - NERVEX - ATOM - BRAMPTON - IDEALE - ROBERGEL - DUNLOP - T.A. - CAMPAGNOLO - ZEFAL - CHRISTOPHE - LAPIZE

Serious rider and enemy of improvisations, Jacques Anquetil, satisfied with the material he had used for his 4th victory last year in the Tour de France, didn't want to change anything on his GITANE bicycle.

This machine is light and the dimensions of its frame are suitable for both mountain races and for flat, peloton or single time trial.

Naturally, during these special stages, the machine used was special, ultra-light, and barely weighed more than 8 kg. The tubes of the REYNOLDS "531" frame were then 3/10, but during the usual stages, the thickness of the tubes was 6/10.

The lugs were NERVEX.

The brakes were MAFAC type " RACER " with double articulation and central pull.

The handlebars and rims were PIVO, the ROBERGEL spokes, the DUNLOP tubulars, the ATOM freewheel, the derailleurs, hubs, crankset, pedals, seatpost and headset CAMPAGNOLO, the IDEALE saddle, the T.A. bottle and bottle cage, the ZEFAL pump, the CHRISTOPHE toe clips, the LAPIZE straps, equipped this beautiful machine.

[19640701 Le Cycle No 49 Vol 19 p018](#)

[Avec cette GITANE ANQUETIL à gagné son 5e TOUR de FRANCE](#)

1. Cote du cadre bien conçu, classique, en REYNOLDS « 531 ».
2. Potence et cintre PIVO en alliage léger.
3. Pédales CAMPAGNOLO à petites cages.
4. Raccords légers niais suffisants, et initiales du coureur, gravées sur les plaquettes des haubans.
5. Pattes de cadre, blocages et dérailleurs CAMPAGNOLO.
6. Freins MAFAC type « RACER ».

[With this GITANE ANQUETIL has won his 5th TOUR de FRANCE.](#)

1. Dimensions of the well-designed, classic frame in REYNOLDS "531".
2. Light alloy PIVO stem and handlebar.
3. CAMPAGNOLO pedals with small cages.
4. Sufficient light lugs, and rider's initials engraved on the seatstay plates.
5. CAMPAGNOLO frame dropouts, quick releases and derailleurs.
6. MAFAC brakes type " RACER ".

[19640701 Le Cycle No 49 Vol 19 p019](#)

Le Tour de France 1964

La MERCIER de Poulidor

Second à moins d'une minute du vainqueur, Poulidor peut à juste titre être considéré comme le « presque ex aequo » de Jacques Anquetil. Sa machine est une belle bicyclette de coureur, très classique, et bien étudiée pour les efforts particuliers de la grande épreuve.

The Tour de France 1964

Poulidor's MERCIER

Second at less than a minute from the winner, Poulidor can rightly be considered as the "almost ex aequo" of Jacques Anquetil. His machine is a beautiful racing bicycle, very classic and well designed for the particular efforts of the big event.

[19640701 Le Cycle No 49 Vol 19 p021](#)

Le Tour de France 1964

La SAUVAGE-LEJEUNE du "Maillot Vert" JANSSEN

Belle et classique réalisation française, réunissant les noms prestigieux de grands spécialistes d'accessoires et pièces détachées, la SAUVAGE-LEJEUNE de Janssen était bien conçue pour permettre à ce champion de gagner et de garder jusqu'au bout son maillot vert.

The Tour de France 1964

The SAUVAGE-LEJEUNE of the "Green Jersey" JANSSEN

A beautiful and classic French design, bringing together the prestigious names of great specialists in accessories and spare parts, the SAUVAGE-LEJEUNE by Janssen was well designed to allow this champion to win and keep his green jersey until the end.

[19640701 Le Cycle No 49 Vol 19 p022](#)

Le Tour de France 1964

La PALOMA de BAHAMONTES, Roi de la Montagne

Cette machine correspond parfaitement aux aptitudes particulières du champion espagnol ; arrière court de grimpeur, mais direction assez inclinée assurant une bonne stabilité à un coureur dont les qualités de descendeur sont moyennes. On notera quelques détails personnels, comme la potence, les porte-bidons et les butées de freins.

The Tour de France 1964

The PALOMA of BAHAMONTES, King of the Mountain

This machine corresponds perfectly to the particular aptitudes of the Spanish champion; short back of a climber, but rather sloping heading ensuring a good stability for a racer with average downhill qualities. Some personal details like the stem, bottle cages and brake cable stops should be noted.

[19640701 Le Cycle No 49 Vol 19 p023](#)

Le Tour de France 1964

LA GITANE du 1er des Français, 2e du classement général, silhouette discrète, mais correspondant, par son montage à la machine de Jacques Anquetil.

The Tour de France 1964

THE GITANE of the 1st of the French, 2nd in the overall classification, discreet silhouette, but corresponding, by its assembly to the machine of Jacques Anquetil.

[19641001 Le Cycle No 51 Vol 19 p022](#)

Bertin advertisement

Idéale advertisement

Velox advertisement

TENDANCES AU SALON 64

Ci-dessus : Porte-bidon VITO en fil d'acier chromé, fixation par trois points, modèle spécial pour potence à serrage par en-dessous. A droite : Bidon VITO en matière plastique pour la course ou le cyclotourisme.

Ci-dessous : Détail du nouveau levier MAFAC avec cocotte monobloc et vis de tension, réalisés en DELRIN.

En bas de la page : Belle bicyclette pour la randonnée sportive, réalisée par le constructeur niçois URAGO et utilisée par René Bernard dans la récente « Journée VELOCIO ».

TRENDS AT THE SALON 64

Above: VITO bottle cage made of chrome-plated steel wire, three-point attachment, special model for underneath clamping stem. Right: Plastic VITO bottle for racing or cycle touring.

See below: Detail of the new MAFAC lever with monobloc bracket and tension screw, made of DELRIN.

At the bottom of the page: Beautiful bicycle for sportive touring, made by the Nice manufacturer URAGO and used by René Bernard in the recent "VELOCIO Day".

PARMI LES STANDS

IDEALE

SE spécialisant de plus en plus dans la très belle selle en cuir pour cycles, et sans pour cela négliger ses beaux modèles à fond souple pour cyclomoteurs, ainsi que sa série à dessus en matière plastique, IDEALE complète sans cesse sa gamme déjà très importante et apporte à ses réalisations des améliorations incessantes.

Nous avons cité par ailleurs quelques-unes de ses plus récentes créations.

Mais, en rappelant le succès remporté depuis trois ans par sa selle de course pour professionnels, type « 88 », réalisée en cuir embouti et non

pas simplement « formé », ce qui assure une tenue parfaite, même sous la pluie, sans aucune déformation, signalons aux coureurs et aux sportifs la naissance de la « 90 » COMPETITION, dont la forme a été étudiée pour satisfaire le goût moderne des usagers, tout en conservant les qualités de souplesse et de résistance des modèles précédents.

Rappelons que les selles IDEALE pour la course et le sport sont équipées du chariot de sécurité, permettant un réglage des plus précis, puisque l'utilisateur n'est plus tributaire d'un crantage imposant une position donnée et risquant de s'user à la longue.

Deux aspects de la nouvelle selle IDEALE créée pour les coureurs, la « 90 », monture acier non démontable, et chariot de sécurité. On remarque la forme « ensellée » sur la vue de profil. Dimensions : largeur 15 cm, longueur : 26 cm.

AMONG THE STANDS IDEALE

Specialising more and more in the beautiful leather saddle for bicycles, and without neglecting its beautiful soft-bottomed models for mopeds, as well as its series with plastic uppers, IDEALE is constantly adding to its already extensive range and is constantly improving its products.

We have also mentioned some of their latest creations.

However, recalling the success over the last three years of its racing saddle for professionals, type "88", made of pressed rather than simply "shaped" leather, which ensures a perfect fit, even in the rain, without any deformation, let us point out to racers and sportsmen the birth of the "90" COMPETITION, the shape of which has been designed to satisfy the modern taste of users, while maintaining the qualities of flexibility and resistance of the previous models.

Remember that the IDEALE saddles for racing and sports are equipped with a safety carriage, allowing the most precise adjustment, since the user is no longer dependent on a notching imposing a given position and risking wear and tear over time.

Two aspects of the new IDEALE saddle created for racers, the "90", a non-detachable steel frame and safety carriage. You can see the "[is concave like the seat of a saddle, speaking of a horse, (no translation found)]" shape on the side view. Dimensions: width 15 cm, length 26 cm.

Détails de bicyclettes pliantes ou démontables

1. GITANE : améliorations de détails sur la PLICYCLETTE, serrage du guidon et assemblage du cadre dont le renfort avant est en U.
- 2 - 3. LIBERIA : pédale repliable vue en position de marche et en position de transport.
4. HERSE : assemblage du cadre au serrage de selle par blocage rapide ATOM ; les butées de gaine fendues permettent le démontage de la transmission du frein.
5. André BERTIN : manivelle droite articulée et repliable.

Details of folding or demountable bicycles

1. GITANE: Improvements to details on the PLICYCLETTE, clamping of the handlebars and assembly of the frame with U-shaped front reinforcement.
- 2 - 3 LIBERIA: folding pedal seen in running position and in transport position.
4. HERSE: assembly of the frame to the saddle clamp by ATOM quick release; the slotted cable stops allow dismantling of the brake transmission.
5. André BERTIN: articulated and folding right-hand crank.

NOUVEAUTÉS AU SALON

De haut en bas, à gauche :

V.W. : Porte-bagages adaptable sur MOBYLETTE, tôle emboutie et plateforme striée en matière plastique.

SIMPLEX : Nouveau dérailleur à un seul galet, destiné à équiper les machines de ville et tourisme à faible écart de denture.

WOLBER : Profil modifié de la chappe du boyau "Renforcé".

A droite :

AD-HOC : Pompe de course, corps en métal léger, poignées et bagues en matière plastique tricolore, raccord incorporé.

HURET : Lunette du compteur triangulaire formant visière.

VELOX : Deux lubrifiants et trois présentations, huile de vaseline en flacon verre ou burette métallique, et graisse rose en boîte.

NEW PRODUCTS AT THE SALON

From top to bottom, left :

V.W.: Luggage rack adaptable on **MOBYLETTE**, pressed sheet metal and ribbed plastic platform.

SIMPLEX: New single-pulley derailleur, designed to equip city and touring machines with small gear spacing.

WOLBER: Modified profile of the "Reinforced" tubular tread.

On the right hand side :

AD-HOC : Racing pump, light metal body, grips and bushings in tricolour plastic, built-in connector.

HURET: Triangular speedometer bezel forming visor.

VELOX : Two lubricants and three presentations, Vaseline oil in glass bottle or metal burette, and pink grease in box.

[19641101 Le Cycle No 52 Vol 19 p029](#)

NOUVEAUTÉS AU SALON DU CYCLE

HURET : (1) protège rayons de grand diamètre, métal et matière plastique transparente.

MAILLARD : détail de la nouvelle roue-libre et de son outillage de démontage : la butée 5 est dévissée à la main, sans modifier le réglage du roulement. Grâce au petit outil pour clé à molette (4) ou l'outil à manche (6) la roue-libre crantée (3) est facilement démontable.

Nouvelle pédale de course (7) en alliage léger.

NEW PRODUCTS AT THE SALON DU CYCLE

HURET: (1) large diameter spoke protector, metal and transparent plastic.

MAILLARD: detail of the new freewheel and its dismantling tool: the stopper 5 is unscrewed by hand, without modifying the bearing adjustment. Thanks to the small spanner tool (4) or the handle tool (6) the toothed freewheel (3) can be easily removed.
New racing pedal (7) made of light alloy.

[19641101 Le Cycliste 1112 1964 p268](#)

Les dérailleurs SIMPLEX "Prestige"

Ci-dessus, le dérailleur SIMPLEX "PRESTIGE" démonté montre la forme rationnelle de ses divers éléments. Réalisés en résine industrielle, on note les deux supports principaux d'articulations et les deux bras biellette formant le parallélogramme déformable assurant le mouvement latéral, es gaines des ressorts, et les galets. Sur le modèle compétition, les flasques porte-galets sont en alliage léger.

Ci-contre, nouvelle forme des manettes SIMPLEX, version simple et double, en résine industrielle, équipant les dérailleurs "PRESTIGE "

Ayant adopté depuis deux ans la résine industrielle pour réaliser les pièces principales de ses dérailleurs et manettes type "PRESTIGE ", SIMPLEX a fait justement figure de novateur. Victoire dans le "Tour de France" 1962 où il fut éprouvé, palmarès très riche en 1963; succès confirmant l'excellence de la fabrication dijonnaise.

The SIMPLEX "Prestige" derailleurs...

Above, the dismantled SIMPLEX "PRESTIGE" derailleur shows the rational shape of its various components. Made of industrial resin, we can see the two main articulation supports and the two connecting rod arms forming the deformable parallelogram ensuring the lateral movement, the spring sheaths and the pulleys. On the competition model, the roller bearing plates are made of light alloy.

Opposite, the new shape of the SIMPLEX levers, single and double version, in industrial resin, fitted to the "PRESTIGE" derailleurs.

Two years ago, SIMPLEX adopted industrial resin to manufacture the main parts of its derailleurs and "PRESTIGE" type levers, and this is exactly what made SIMPLEX an innovator. Victory in the "Tour de France" in 1962 where it was tested, a very rich prize list in 1963; a success confirming the excellence of Dijon's manufacturing.

[19641101 Le Cycliste 1112 1964 p271](#)

FREIN MAFAC " TOP 63 "

Ci-dessus, planche des pièces détachées, avec leurs numéros de référence, composant le frein MAFAC, modèle «TOP 63 » ; on remarque le détail des porte-patins fixés sur rotule et l'étrier 1.151 E réglable en hauteur.

A droite, le « TOP 63 » monté; ce frein est l'un des plus puissants qui existent, en raison du très grand rapport de ses bras de levier. Rappelons qu'il est en alliage léger AG 5 forgé et traité, lui assurant une résistance à toutes épreuves.

A gauche, le dernier levier de frein avec cocotte monobloc en DELRIN, rendant inutile l'adjonction d'un repose-main en caoutchouc. La vis de tension du câble est réalisée avec cette même résine industrielle.

MAFAC "TOP 63" BRAKE

Above, spare parts sheet, with their reference numbers, composing the MAFAC brake, model "TOP 63"; note the detail of the brake pad holders fixed on ball joint and the 1.151 E height-adjustable stirrup.

On the right, the "TOP 63" mounted; this brake is one of the most powerful brakes available, due to the very high ratio of its lever arms. It is made of forged and treated AG 5 light alloy, making it resistant to all challenges.

On the left is the last brake lever with a DELRIN monobloc bracket, making the addition of a rubber hood unnecessary. The cable tensioning screw is made of the same industrial resin.

En haut à gauche, la dernière réalisation pour les cycles : PROJECTEUR CIBIE à couvercle en matière plastique, optique rectangulaire et forme profilée très moderne, projecteur de 40 à bloc optique étanche, combiné arrière de forme moderne, dynamo 6 V, 3 W, 8 pôles assurant un éclairage constant à toutes les allures.

En haut à droite, la nouvelle SELLE IDÉALE 90, monture acier non démontable et chariot de sécurité. On remarquera, sur la vue de profil, la forme "ensellée" rationnelle. Longueur : 0,26 m, largeur 0,15 m.

En bas à droite, le FREIN MAFAC, type DRIVER, cantilever en alliage léger coulé avec bagues de bronze aux articulations; montage sur fuseaux brasés.

Top left, the latest bicycle design: PROJECTOR CIBIE with plastic cover, rectangular optics and modern profile shape, 40 spotlight with sealed optical compartment, modern rear combination unit, 6 V, 3 W, 8-pole dynamo for constant illumination at all speeds.

Top right, the new SELLE IDÉALE 90, non-detachable steel frame and safety sliding carriage. Note the rational "ensellée" [arched horse saddle] shape in side view. Length: 0.26 m, width 0.15 m.

Bottom right, the MAFAC BRAKE, type DRIVER, cantilever made of light alloy cast with bronze rings on the joints; mounted on brazed spindles...

Les dérailleurs HURET

A gauche, le "SVELTO" dérailleur destiné au sport et au tourisme, très léger et de grande capacité.

A droite, le "ALLVIT" modèle de compétition et de cyclotourisme, de haute classe, capacité : de 13 à 30 dents à la roue-libre, de 36 à 52 dents au pédalier.

Ci-dessus, dérailleur avant à câble, référence 600 pour doubles et triples plateaux, vu en pièces détachées, celles-ci portant leurs numéros de références

HURET derailleurs

On the left, the "SVELTO" derailleur intended for sport and tourism, very light and with a large capacity.

On the right, the "ALLVIT", competition and touring model, high class, capacity: from 13 to 30 teeth on the freewheel, from 36 to 52 teeth on the crankset.

Above, cable operated front derailleur, part number 600 for double and triple chainrings, seen in spare parts, the latter bearing their part numbers.

[19641101 Le Cycliste 1112 1964 p274](#)

En haut à gauche, PÉDALIER T. A. à axe carré et son adaptateur rapporté par cinq vis sur la manivelle droite, et supportant les couronnes.

En bas à gauche, PHARE SOUBITEZ type 661, de ligne moderne, présenté avec son capot ouvert.

En haut à droite, POTENCE A. V. A. de luxe pour le sport.

Au-dessous, ROUE-LIBRE ATOM-Maillard, existant en toutes dentures et jusqu'à six vitesses. FREIN ATOM-Maillard, en acier, articulations très robustes, rivées.

Top left, CRANKSET T. A. with square axle and its adapter attached by five screws to the right crank, and holding the rings.

Bottom left, SOUBITEZ HEADLIGHT type 661, of modern line, presented with its open bonnet.

Top right, STEM A.V.A. luxury for sport.

Below, ATOM-Maillard FREEWHEEL, available in all gears and up to six speeds. BRAKE ATOM-Maillard, made of steel, very strong joints, riveted.

[19641201 Le Cycle No 53 Vol 19 p006](#)

Voici le nouveau dérailleur SIMPLEX type « PROMOTION », en pièces détachées avec leurs numéros de référence. Rappelons que ce dérailleur à un seul galet est destiné aux bicyclettes dont l'écart de denture n'excède pas 10 dents.

Here is the new SIMPLEX "PROMOTION" type derailleur, in parts with their reference numbers. Remember that this single-roller derailleur is designed for bicycles with a maximum spacing of 10 teeth.

[19641201 Le Cycle No 53 Vol 19 p007](#)

SIMPLEX présentait d'intéressantes nouveautés, comme ce dérailleur à un seul galet, très simplifié, dont la majorité des pièces étaient réalisées en résine industrielle, destiné aux bicyclettes pour enfants, et sa série de manettes, également en résine industrielle avec collier en acier.

SIMPLEX presented some interesting novelties, such as this very simplified single-roller derailleur, the majority of the parts of which were made of industrial resin, intended for children's bicycles, and its series of levers, also made of industrial resin with steel collars.

[19641201 Le Cycle No 53 Vol 19 p008](#)

ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES

Entre autres spécialités, T.A. présentait au Salon une gamme très complète de cale-chaussures de tous genres, répondant aux divers désirs bien précis des sportifs et coureurs ; de haut en bas, cale-chaussure en cuir pour l'entraînement et le service quotidien, deux modèles "J. ANQUETIL" en dural, cales rapportées, longs et courts et un « spécial - cross » avec pointes amovibles, vissées, créées en longueurs diverses.

ACCESSORIES AND COMPONENTS

Among other specialities, T.A. presented at the Salon a very complete range of shoe cleats of all kinds, responding to the various and very precise desires of sportsmen and racers; from top to bottom, leather shoe cleats for training and daily service, two "J. ANQUETIL" models in dural, long and short cleats and a "special - cross" with removable, screw-on spikes, created in various lengths.

[19641201 Le Cycle No 53 Vol 19 p011](#)

NOUVEAUTÉS AU SALON

1. IDEALE : Selle « 76 » avec monture renforcée à double fil.
2. HURET : Montage de l'entraîneur du compteur de vitesse sur VELOSOLEX type S. 3.300 ; comme on le voit, après avoir ôté le contre-écrou d'origine, on place l'entretoise, le joint d'étanchéité, l'entraîneur avec sa bague de réduction, la double patte s'encastant dans les crans de démontage de la roue libre, et le contre-écrou plat fourni avec l'appareil.
3. MAFAC : Petite modification à la cocotte course en « Delrin », quatre fentes et une bague cane-lée assurant le blocage de la vis de réglage.
4. SOVA : Frein cantilever en acier chromé.
5. REYDEL : Détail montrant la suspension par ressort central unique de la selle « cyclomoteur luxe ».
6. ATAX : Potence en alliage léger, forme moderne, avec plaquette à la marque du constructeur (ici PEUGEOT).

NEW PRODUCTS AT THE SALON

1. Ideale: "76" saddle with reinforced double wire frame.
2. HURET: Mounting of the speedometer driver on VELOSOLEX type S. 3.300; as can be seen, after removing the original lock nut, the spacer, the gasket, the driver with its reduction ring, the double tab fitting into the dismantling notches of the freewheel, and the flat lock nut supplied with the unit are placed.
3. MAFAC: Small modification to the "Delrin" race bracket, four slots and a cane-shaped ring ensuring the locking of the adjusting screw.
4. SOVA: Cantilever brake in chromed steel.

5. REYDEL: Detail showing the unique central spring suspension of the "luxury moped" saddle.
6. ATAX : Light alloy stem, modern shape, with a plate with the manufacturer's brand (here PEUGEOT).

[19641201 Le Cycle No 53 Vol 19 p017](#)

AU SALON DE LONDRES

1. ROYAL-ENFIELD : bicyclette de format réduit baptisée « REVELATION » ; sans être aussi « d'avant-garde » que la MOULTON, on peut se demander si la ligne classique de la bicyclette anglaise ne trouve pas ici une nouvelle tendance ?
2. CAMPAGNOLO : dérailleur « économique » type « VALENTINO » destiné aux bicyclettes de grande série.
3. CARLTON : curieux arrière très étroit, avec haubans terminés en cône.
4. CINELLI - MILREMO : moyeu à broche, vu ici démonté, laissant la roue-libre supportant la chaîne solidaire du cadre.
5. MILREMO : gonfleur extra léger, réalisé avec le tube REYNOLDS en alliage d'aluminium.

AT THE LONDON FAIR

1. ROYAL-ENFIELD: a small bicycle called "REVELATION"; without being as "avant-garde" as the MOULTON, one wonders whether the classic line of the English bicycle might not find a new trend here?
2. CAMPAGNOLO: "economic" derailleur type "VALENTINO" for mass production bicycles.
3. CARLTON: curious very narrow rear with cone-shaped finished seat-stays.
4. CINELLI - MILREMO: spindle hub, seen here disassembled, leaving the freewheel supporting the chain attached to the frame.
5. MILREMO: extra light inflator, made with REYNOLDS aluminium alloy tube.

LE SALON DE LONDRES

1. Adaptateur de pédalier WILLIAMS, fixation centrale semblable à celle de T.A. et branches rappelant STRONGLIGHT...
- 2 - 3 - 4. G.B. : potence de course, toutes longueurs, nouveaux ressorts à larges spires arrêtées sur axes pivotants, et levier de frein à gros barillet de réglage.
5. MILREMO : crochet en matière plastique, aidant à chausser le cale-pied.

THE LONDON FAIR

1. WILLIAMS crankset adapter, central fixing similar to that of T.A. and STRONGLIGHT-like branches ...
- 2 - 3 - 4. G.B.: Race stem, all lengths, new wide coil springs stopped on swivel axles, and brake lever with large adjustment cylinder.
5. MILREMO: plastic hook, helping to place the toe clips on.

1965

Jan.	March	April	May	June
July	August	Oct.		

Voici le nouveau frein SOVA, type Cantilever, en acier qui fut exposé au Salon de Paris 1964, et vu ici en pièces détachées. Rappelons que les Ets SOVA fabriquent également des freins demi-ballon et route en acier, et des papillons en bronze et bronze chromé diffusés dans tous les pays du Marché Commun. Cette production d'écrous papillons est vraisemblablement la plus importante du monde.

Here is the new SOVA cantilever brake in steel which was exhibited at the 1964 Paris Salon, and seen here in parts. SOVA also manufactures steel semi-balloon and road brakes, as well as bronze and chromed bronze butterflies, which are distributed in all the countries of the Com-

mon Market. This production of butterfly nuts is probably the largest in the world.

[19650101 Le Cycle No 54 Vol 20 p011 19650501 Le Cycliste 0506 1965 p126](#)

au Salon de Paris

- 1 ESGE : nouveau porte-bagages avec butées en matière plastique protégeant la commande du frein, remarqué chez MOTOBECANE.
- 2 CAMPAGNOLO : monture de selle extra légère, en fil de dural à section carrée, soudé sur un croissant du même alliage.
- 3 T.A. : un des nombreux modèles de sacs de guidon.
- 4 IDEALE : monture en dural appliquée à la « 90 » professionnelle.
- 5 CAMPAGNOLO : double flasques guidant la chaîne, fixés au pédalier et rappelant le modèle T.A. « cyclo-cross ».
- 6 PIVO : nouvelle forme de potence en alliage léger.
- 7 BROOKS : clé de réglage en tôle d'acier découpée.
- 8 ESGE : petite sacoche en matière plastique, prévue pour être fixée sur les entretoises « maison » en tôle emboutie.

at the Salon de Paris

- 1 ESGE: new luggage rack with plastic stoppers protecting the brake unit, noticed at MOTOBECANE.
- 2 CAMPAGNOLO: extra-lightweight saddle mount, made of square-section dural wire, welded to a crescent of the same alloy.
- 3 T.A.: one of the many models of handlebar bags.
- 4 IDEALE : dural mount applied to the professional "90".
- 5 CAMPAGNOLO: double flanges guiding the chain, attached to the crankset and reminiscent of the T.A. "cyclo-cross" model.
- 6 PIVO: new light alloy stem shape.
- 7 BROOKS: Adjustment spanner in cut sheet steel.
- 8 ESGE : small plastic bag, designed to be fixed on the "à la maison" seatsta bridges made of pressed sheet metal.

[19650101 Le Cycle No 54 Vol 20 p012](#)

Quelques précisions sur la fraiseuse à onglets VAR Référence "150 " présentée au dernier Salon de Paris

Très compacte, peu encombrante, la fraiseuse à onglets VAR a été créée pour donner à tous les industriels qui assemblent des tubes par soudure ou brasage, avec ou sans raccords, un moyen d'effectuer des onglets avec le maximum de rapidité et de précision, tout en économisant sur les opérations de soudure, brasage et limage. Le tube, coupé à longueur, est placé en butée le long du guide, puis dans le mandrin à deux alésages, suivant le diamètre du tube à fraiser.

Ci-dessous, détail de la partie principale de la fraiseuse à onglets.

- A. — Poupée réductrice à broche creuse CM3 ;
- B. — Fraise creuse acier rapide ;
- C. — Semelle fixe d'étau ;
- D. — Chariot à déplacement transversal ;
- E. — Vis de blocage du chariot transversal ;
- F. — Chariot latéral avec graduation d'angles ;
- G. — Tourelle-Mâchoire à double alésages pour tubes 26 et 28 (autres dimensions sur demande) ;
- H. — Butée réglable.

Sur ce dessin, on ne voit pas le levier de manoeuvre, la vanne d'arrosage, et le système d'éjecteur de copeaux, avec bouton de manoeuvre, traversant la queue conique porte-fraise.

Exemples de fraisage d'onglets et d'assemblages de tubes suivant des angles variés.

Ci-contre, à droite, fraise creuse en bout et son support à queue conique ; celle-ci est creuse, et est traversée par l'éjecteur de copeaux d'un maniement facile et d'une grande efficacité.

Some details on the VAR mitre cutter Reference "150" presented at the last Salon de Paris

Very compact and space-saving, the VAR mitre cutter was created to provide all industrialists who assemble tubes by welding or brazing,

with or without lugs, with a means of making mitre cuts with maximum speed and precision, while saving on welding, brazing and filing operations. The tube, cut to length, is placed along the guide and then in the two-bore chuck, depending on the diameter of the tube to be milled.

Below is a detail of the main part of the mitre cutter.

- A. - CM3 hollow spindle reducing headstock;
- B. - Hollow spindle milling cutter in high speed steel;
- C. - Fixed vice base;
- D. - Cross slide;
- E. - Cross slide locking screw;
- F. - Lateral carriage with angle scale;
- G. - Turret-Jaw with double bores for 26 and 28 tubes (other dimensions on request);
- H. - Adjustable stop.

Not shown in this drawing are the operating lever, the coolant valve and the chip ejector system, with operating knob, passing through the conical cutter head.

Examples of mitre milling and tube joints at various angles.

On the right, a hollow end mill and its conical shank holder; the latter is hollow and is traversed by the easy-to-use and highly efficient ejector.

[19650101 Le Cycliste 0102 1965 p030](#)

Nouveautés au Salon du Cycle de Paris

1. — Chez HURET. Protège rayons de grand diamètre, métal et matière plastique transparente.
- 2, 3, 4, 5, 6. — Chez MAILLARD. Détail de la nouvelle roue-libre et de son outillage de démontage pratique : la butée (5) est dévissée à la main sans modifier le réglage du roulement. Grâce au petit outil pour clé à molette (4), où l'outil à manche (6), la roue-libre crantée (3) est facilement démontable.

New products at the Salon du Cycle de Paris

1. - At HURET. Large-diameter spoke protector, metal and transparent plastic.

2, 3, 4, 5, 6 - At MAILLARD. Detail of the new freewheel and its practical dismantling tool: the stopper (5) is unscrewed by hand without changing the bearing adjustment. Thanks to the small wrench tool (4) and the handle tool (6), the toothed freewheel (3) can be easily removed.

[19650301 Le Cycliste 0304 1965 p101](#)

AU SALON DE LONDRES

1. Royal Enfield : la "Révélation", sans être aussi révolutionnaire que la "Moulton", indique-t-elle une nouvelle tendance outre-Manche ? - 2.

Campagnolo : dérailleur "économique", type "Valentino" pour vélos de grande série. - 3. CARLTON : curieux arrière très

étroit avec haubans terminés en cône. 4. CINELLI-MILREMO: moyeu à broche, ici démonté, la roue libre et la chaîne restant solidaires du cadre. - 5. MILREMO gonfleur extra-léger réalisé avec du tube Reynolds en alliage d'aluminium.

AT THE LONDON SALON

1. Royal Enfield: is the " Revelation ", without being as revolutionary as the " Moulton ", indicating a new trend across the Channel? - 2) Campagnolo: "economic" derailleur, "Valentino" type, for mass production bicycles. - 3. CARLTON: a curious rear that is very

narrow with cone-shaped seatstays. 4. CINELLI-MILREMO: Split hub, here dismantled, the freewheel and the chain remaining attached to the frame. - 5) MILREMO extra-light inflator made with Reynolds tube made of aluminium alloy.

[19650401 Le Cycle No 57 Vol 20 p024](#)

NOVY exposait cet originale bicyclette dont tous les tubes, même les bases, montants et fourreaux, étaient de section carrée.

NOVY exhibited this original bicycle whose tubes, even the chainstay, seatstays and forkblades, were all of square cross-section.

[19650501 Le Cycle No 58 Vol 20 p009](#)

Cette superbe "randonneuse" signée René HERSE ...est démontable !

Il y a déjà deux ans (comme le temps passe) nous avons présenté une remarquable création de René HERSE ; il s'agissait d'une bicyclette de ville qui, malgré son dessin élégant et classique, était démontable.

Au dernier Salon de Paris, le maître artisan de Levallois avait exposé un autre modèle de machine démontable, mais, recherchant semble-t-il la difficulté, il avait choisi de réaliser une « randonneuse » qui devait conserver ses qualités de rigidité et d'esthétique. On voit d'après ces quelques croquis, qu'il a parfaitement réussi.

Comme sur le modèle de ville, le cadre se démonte en deux, sous la selle et devant le pédalier, grâce à des assemblages à serrages rapides. Le guidon est lui aussi fixé par un tel serrage.

On remarque les deux manettes des dérailleurs placées de part et d'autre du tube de selle, et les butées du frein arrière fendues pour permettre le décrochage de la commande lors du démontage.

Pour l'éclairage, bloc avant et feu arrière à pile.

This superb " randonneuse " by René HERSE ... is dismountable !

Already two years ago (as time goes by) we presented a remarkable creation by René HERSE; it was a city bicycle which, despite its elegant and classic design, could be dismantled.

At the last Paris Salon, the master artisan from Levallois had exhibited another model of a dismountable machine, but, apparently looking for challenge, he had chosen to make a "randonneur" which had to retain its qualities of rigidity and aesthetics. We can see from these few sketches that he succeeded perfectly.

As on the city model, the frame can be dismantled in two, under the saddle and in front of the bottom bracket, thanks to quick-release couplings. The handlebars are also fixed by such a clamp.

Note the two derailleur levers on either side of the seat tube, and the rear brake stops are slotted to allow the shifter to be released when the bicycle is dismantled.

For lighting, front block unit and battery-powered rear light.

[19650501 Le Cycle No 58 Vol 20 p023](#)

Un nouveau pied-support de montage, le VAR

NOMENCLATURE

A. — Bouchon de remplissage du pied.

B. — Bouchon d'air.

C - D. — Serrages rapides de réglage en hauteur.

E. — Vis d'arrêt du plateau.

F. — Râtelier pour outils.

G. — Serrage à mâchoires, laissant passer les câbles de dérailleurs avant et arrière et le fil d'éclairage.

H. — Support de boîte à billes.

I. — Butée double de direction pour vélo de course.

J. — Butée double de direction pour vélo avec garde-boue.

K. — Support pour montage « à la parisienne », vélo à l'envers.

LE grand spécialiste de l'outillage pour « 2 roues » vient de créer ce pied-support de montage aux très intéressantes caractéristiques. Tout d'abord, le classique support inférieur en fonte, dont le poids présentait les défauts de difficulté de transport et de prix élevé, est remplacé par un réservoir étanche en tôle, contenant 18 litres d'eau ; vide, il se déplace facilement en raison de sa légèreté, et plein, il assure une stabilité totale.

Le plateau est équipé d'une rampe formant râtelier pour les outils à manche.

L'élément principal, qui supporte la bicyclette sous la boîte à billes et maintient le tube diagonal peut être remplacé par une tige permettant le travail avec bicyclette retournée. Enfin, la butée de direction est double, une simple fourchette en fer plat pour un vélo de course, et un double crochet en fil rond s'il y a un garde-boue avant.

A new mounting stand, the VAR

NOMENCLATURE

A. - Foot filling plug.

B. - Air plug.

C - D. - Height adjustment quick-release clamps.

E. - Plate locking screw.

F. - Tool rack.

G. - Jaw clamp, allowing the front and rear derailleur cables and light wire to pass through.

H. - Ball box holder.

I. - Double steering stopper for racing bicycles.

J. - Double steering stopper for bicycles with fenders.

K. - Bracket for "à la parisienne" mounting, bicycle upside down.

The great specialist in tools for "2 wheels" has just created this mounting stand with very interesting characteristics. First of all, the classic cast iron lower support, whose weight presented the flaws of difficulty of transport and high price, is replaced by a watertight sheet metal tank, containing 18 litres of water; empty, it moves easily because of its lightness, and full, it ensures total stability.

The tray is equipped with a ramp forming a rack for tools with handles. The main element, which holds the bicycle under the bottom bracket and holds the down tube, can be replaced by a rod allowing work with the bicycle turned over. Finally, the steering stop is double, a simple flat iron fork for a racing bicycle, and a double round wire hook if there is a front fender.

[19650601 Le Cycle No 59 Vol 20 p007](#)

Les Etablissements CANETTI présentent une nouvelle jante de course ALTENBURGER

Cette nouvelle jante ALTENBURGER, destinée à la compétition, réalisée en alliage léger tubulaire est à la fois très rigide et d'un faible poids puisqu'elle ne pèse que 300 grammes.

On remarque la nervure circulaire sur le flanc, destinée à augmenter la rigidité, mais également à améliorer le freinage, le patin se creusant et enserrant ainsi cette nervure.

Signalons les logements emboutis pour les têtes des rayons ; notons aussi que cette jante est livrée avec rondelles en liège destinées à bouclier les perçages supérieurs, ce qui assure au boyau une meilleure assise.

The CANETTI company presents a new ALTENBURGER racing rim.

This new ALTENBURGER rim, designed for competition, made of tubular light alloy, is both very rigid and light, weighing only 300 grams.

Note the circular rib on the sidewall, designed to increase rigidity, but also to improve braking, as the brake pad digs in and grips this rib.

Note the stamped recesses for the spoke heads; also note that this rim is delivered with cork washers to protect the upper bores, which ensures a better seating of the tubular tyre.

[19650701 Le Cycle No 60 Vol 20 p005](#)

T.A. a amélioré le dessin de son petit support de sac avant, réalisé en acier chromé, et destiné à être fixé sur le frein MAFAC ; solide et élégant, il convient à la majorité des machines de sport et de tourisme.

T.A. has improved the design of its small front bag holder, made of chromed steel and designed to be fixed on the MAFAC brake; solid and elegant, it is suitable for the majority of sports and touring machines.

[19650701 Le Cycliste 0708 1965 p185](#)

Nouveau montage du compteur de vitesse "Huret" à boîtier réduit, sur le "VeloSolex" type S. 3.300. - Le dérailleur "Simplex", très simplifié, à un seul galet, dont la majorité des pièces sont réalisées en résine industrielle, particulièrement destiné aux bicyclettes pour enfants ; et un jeu de manettes, toujours en résine industrielle, avec collier en acier.

New assembly of the "Huret" speedometer with reduced housing, on the "VeloSolex" type S. 3.300. - The "Simplex" derailleur, very simplified, with a single pulley, the majority of the parts of which are made of industrial resin, particularly for children's bicycles; and a set of levers, again made of industrial resin, with steel collar.

[19650801 Le Cycle No 61 Vol 20 p008](#)

LE TOUR DE FRANCE TECHNIQUE

La « MERCIER » de Poulidor, 2e du classement final

Machine très classique, bien équilibrée, sur laquelle on retrouve les spécialités CAMPAGNOLO, les freins MAFAC et les jantes MAVIC.

THE TECHNICAL TOUR DE FRANCE

Poulidor's " MERCIER ", 2nd in the final ranking

Very classic, well-balanced machine, on which we find the CAMPAGNOLO specialities, MAFAC brakes and MAVIC rims.

[19650801 Le Cycle No 61 Vol 20 p009](#)

Cette "MAGNI " 100 % italienne a remporté le Tour 1965

Très élégante bicyclette représentant la conception typique italienne de la machine de course : fourche très peu cintrée assurant une chasse importante et une excellente stabilité en descente ; arrière court donnant un bon rendement en côte ; raccords longs et rechargés en vue de la rigidité. On note la série complète des spécialités CAMPAGNOLO, dérailleurs avant et arrière, tige de selle, pédalier, pédales, roulements, moyeux et blocages rapides, ainsi que le porte-bidon T.A. supportant ici un bidon thermique.

This 100 % Italian "MAGNI" won the Tour 1965.

Very elegant bicycle representing the typical Italian design of the racing machine: very little curvature of the forks ensuring high trail and excellent downhill stability; short rear end giving good hill climbing perfor-

mance; long, recharged lugs for rigidity. The complete series of CAMPAGNOLO specialities, front and rear derailleurs, seat post, crankset, pedals, wheels, hubs and quick releases, as well as the T.A. bottle cage, which here supports a thermal bottle.

[19650801 Le Cycle No 61 Vol 20 p010](#)

LE TOUR DE FRANCE TECHNIQUE

Semblable à la machine qui permit à Anglade de remporter le Championnat de France, cette SAUVAGE-LEJEUNE est celle du « maillot vert » Janssen, premier du classement par points.

On y remarque les spécialités CAMPAGNOLO, les freins MAFAC, les porte-bidons T.A., les moyeux ATOM, les jantes SUPER-CHAMPION, le guidon PIVO, la selle IDEALE, les boyaux WOLBER, le cadre en tubes REYNOLDS.

THE TECHNICAL TOUR DE FRANCE

Similar to the machine that allowed Anglade to win the French Championship, this SAUVAGE-LEJEUNE is the one of the "green jersey" Janssen, first in the points classification.

We notice the CAMPAGNOLO specialities, MAFAC brakes, T.A. bottle cages, ATOM hubs, SUPER-CHAMPION rims, PIVO handlebars, IDEALE saddle, WOLBER tubulars, REYNOLDS tube frame.

[19650801 Le Cycle No 61 Vol 20 p011](#)

Sur la bicyclette du meilleur grimpeur, l'Espagnol Julio Jimenez, on notera encore une fois les spécialités CAMPAGNOLO, ainsi que les porte-bidons T.A. ; remarquons les freins à tirage latéral et la potence avec tête d'expandeur à 6 pans creux.

On the bicycle of the best climber, the Spaniard Julio Jimenez, the CAMPAGNOLO specialities, as well as the T.A. bottle cages, the side-pull brakes and the stem with Allen head expander are once again noteworthy.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p009](#)

Les dérailleurs SIMPLEX a l'avant-garde en matière de "deux - roues"

Ci-dessus, dérailleur avant « PRESTIGE », carter en résine industrielle. Ci-contre, à gauche, manette avec levier, collier et papillon en résine industrielle, équipant le dérailleur « PRESTIGE CADET ».

A droite, manette simple, levier en résine industrielle et collier acier, destinée au dérailleur « PRESTIGE P »,

Ci-dessus, dérailleur « PRESTIGE P », double articulation, capacité 37 dents, utilisable sur 3, 4 ou 5 vitesses, chaîne de 2,38 ou 3,17, adaptable sur toutes pattes standard, et moyeux à papillons ; réglage par contre-écrou et vis-butées latérales.

SIMPLEX derailleurs are at the forefront of the " two-wheeler " sector.

Above, "PRESTIGE" front derailleur, industrial resin housing.

Opposite, on the left, lever, collar and butterfly in industrial resin, equipping the "PRESTIGE CADET" derailleur.

On the right, single lever, lever in industrial resin and steel clamp, for the "PRESTIGE P" derailleur,

Above, "PRESTIGE P" derailleur, double articulation, 37 teeth capacity, usable on 3, 4 or 5 gears, 2.38 or 3.17 chain, adaptable on all standard dropouts, and butterfly hubs; adjustment by locknut and side limit stop screws.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p011](#)

Quelques nouveautés HURET 1965. Ci-dessus, compteur de vitesse à cadran rectangulaire, montage encastré dans le phare, ou à collier sur le guidon. A droite, de haut en bas, protège rayons à efficacité maximum par son grand diamètre de 190 mm en matière plastique bleutée fixée sur un centrage en métal léger ajouré.

Nouvelle manette avec clés de réglage escamotables en fil, gravure des marques en poli sur fond mat granité, sur le collier et les plaquettes. Série de colliers à pince pour fixation rapide des transmissions sur tubes de cadre, base et montant.

Some new HURET products from 1965. Above, speedometer with a rectangular dial, mounted flush in the headlight, or with a clamp on the handlebar. On the right, from top to bottom, spoke protector with maximum efficiency thanks to its large diameter of 190 mm in bluish plastic material fixed on a light metal cut-out centre.

New lever with retractable wire adjustment screws, engraving of the marks in polished on a matt granite background, on the collar and the plates.

Series of clamps for quick fixing of transmissions on frame, chainstay and seatstay.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p013](#)

Quelques nouveautés MAILLARD, présentées au dernier Salon de Paris et commercialisées depuis ; pédale course avec corps en métal léger monobloc, roue libre avec système de démontage par cannelures, nécessitant un moyeu à entretoise amovible et une clé spéciale à cannelures modèle à carré pour la sacoche et le démontage sur la route, ou modèle à manche pour l'atelier et le service des courses.

Some MAILLARD novelties, presented at the last Salon de Paris and launched on the market since; racing pedal with monobloc light metal body, freewheel with spline dismantling system, requiring a hub with removable spacer and a special spline tool : square model for the bag and dismantling on the road, or handle model for the workshop and the racing department.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p015](#)

Dérailleur arrière SIMPLEX type « PRESTIGE - CRITERIUM », capacité 37 dents, utilisable sur 3, 4 ou 5 vitesses, chaîne de 2,38 ou 3,17, adaptable sur pattes spéciales SIMPLEX ou autres marques. Double articulation avec ressort sans boîtier, réglage latéral par vis-butées et butée de sécurité.

Dérailleur arrière « PRESTIGE CADET », capacité 6 dents, utilisable en 2 ou 3 vitesses avec chaîne de 3,17 adaptable sur toutes les pattes standard, réglage par contre-écrou et vis butée latérale.

Manette double, leviers en résine industrielle et collier en acier, équipant les ensembles « PRESTIGE P ».

Les jantes MAVIC, en alliage léger, pour boyaux ou démontables sont parmi les plus réputées par leur faible poids et leur grande solidité.

SIMPLEX rear derailleur type " PRESTIGE - CRITERIUM ", capacity 37 teeth, usable on 3, 4 or 5 sprockets, 2.38 or 3.17 chain, adaptable on special SIMPLEX dropouts or other brands. Double articulation with spring without housing, lateral adjustment by stop screws and safety stop.

PRESTIGE CADET" rear derailleur, capacity 6 teeth, usable in 2 or 3 speeds with 3,17 chain, adaptable on all standard dropouts, adjustment by locknut and side stop screw.

Double lever, industrial resin levers and steel collar, fitted to the " PRESTIGE P " sets.

MAVIC light alloy wheels, for tubulars or clinchers, are among the most renowned for their low weight and high strength.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p016](#)

Quelques petites modifications avaient été apportées l'an dernier au pédalier STRONGLIGHT mais principalement par souci d'esthétique,

dessin amélioré, boulonnerie noyée à 6 pans creux., Quant à la qualité mécanique elle est toujours restée sans reproche.

Ci-dessous, à droite, le frein de sport et de compétition MAFAC « TOP 63 » à double articulation et tirage central.

Quelques exemples de la très complète gamme de boyaux présentés par WOLBER, et dont chaque type est parfaitement adapté à sa tâche particulière.

A few small modifications were made last year to the STRONGLIGHT crankset but mainly for aesthetic reasons, improved design, sunken hexagon socket nuts and bolts, and the mechanical quality has always remained beyond reproach.

Below, on the right, the MAFAC "TOP 63" sports and competition brake with double articulation and centre pull.

These are just a few examples from the comprehensive range of tubular tyres presented by WOLBER, each type of which is perfectly suited to its particular task.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p017](#)

Cette planche de pièces détachées montre en détails les nouvelles manettes simples ou doubles HURET, avec les colliers et les plaquettes de recouvrement décorées des marques brillantes sur fond granité mat ; on remarque également les vis de serrage avec papillon escamotable en fil, référence 1858.

Ci-dessous, le frein « SYNCHRON » ALTENBURGER à double articulation et commande latérale sans butée séparée est représenté en France par les Ets CANETTI.

This spare parts sheet shows in detail the new HURET single and double levers with the clamps and cover plates decorated with shiny markings on a matt granite background; also note the clamping D-ring screws, item no. 1858.

Below, the ALTENBURGER "SYNCHRON" brake with double articulation and lateral operation without separate stop is represented in France by Ets CANETTI.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p019](#)

Pour son pédalier à axe carré, T.A. est resté fidèle à sa solution d'adaptateur rapporté par 5 vis sur la manivelle droite, et supportant les couronnes.

Série de boyaux CANETTI pour la compétition et l'entraînement sur route, piste, et cyclo-cross.

Le bidon T.A. dont voici à gauche, le nouveau décor, était le bidon officiel du Tour de France.

For its square spindle crankset, T.A. has remained faithful to its adapter solution attached by 5 screws to the right crank, and holding the chain-rings.

CANETTI tubulars series for competition and training on road, track and cyclo-cross.

The T.A. bottle on the left, the new decoration, was the official bottle of the Tour de France.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p020](#)

Ci-dessus, projecteur CIBIE en matière plastique, pour cycles, avec optique rectangulaire et boîtier profilé. A gauche, planche des pièces détachées constituant le frein C.L.B. type « RACER » pour la course, le sport et les machines de luxe.

Ci-dessus : Porte-bidon VITO en fil d'acier chromé, fixation par trois points, modèle spécial pour potence à serrage par en-dessous.

Above, CIBIE projector made of plastic, for bicycles, with rectangular optics and profiled housing. On the left, spare parts sheet for the C.L.B. brake type "RACER" for racing, sport and luxury machines.

Above: VITO bottle cage made of chrome-plated steel wire, three-point attachment, special model for underneath stem clamping.

[19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p021](#)

Ci-contre, supports de transmission de frein C.L.B. avec détendeur breveté, ici le modèle avant en position route et le modèle arrière en position détendue.

Deux exemples des beaux garde-boue CAGNION guillochés, avec ou sans bandeaux couleur.

Freins cantilever SOVA, en acier chromé, décrochage instantané du câble.

Potence ATAX en alliage léger, forme moderne avec plaquette à la marque du constructeur (ici PEUGEOT).

Opposite, C.L.B. brake brackets with patented quick releases, here the front model in road position and the rear model in relaxed position.

Two examples of the beautiful CAGNION fenders with guilloche pattern, with or without coloured bands.

SOVA cantilever brakes, chrome steel, instant cable release.

ATAX light alloy stem, modern shape with manufacturer's branded plate (here PEUGEOT).

19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p028

Roue-libre ATOM, cinq couronnes démontables, avec noix dotée du système de déblocage par cannelures.

Levier course MAFAC avec cocotte en « Delrin » et son système de blocage de la vis réglant la transmission, constitué par un contre-écrou et une partie taraudée à quatre fentes.

Frein MAFAC « TOP 63 » en pièces détachées, avec leurs références d'origine, montrant la particularité de l'étrier n° 1151 E en deux pièces, permettant un efficace réglage en hauteur.

ATOM freewheel, five removable sprocket wheels, with nut with spline release system.

MAFAC racing lever with "Delrin" bracket and its locking system for the screw adjusting the transmission, consisting of a lock nut and a four-slot threaded part.

MAFAC " TOP 63 " brake in spare parts, with their original references, showing the particularity of the stirrup n° 1151 E in two parts, allowing an efficient height adjustment.

19651001 Le Cycle No 62 Vol 20 p029

Deux aspects de la selle compétition IDEALE type « 90 », livrée avec monture en fil d'acier ou en duralumin traité extra léger.

Two aspects of the IDEALE type "90" competition saddle, delivered with steel wire or extra light treated duralumin frame.

Milremo advertisement

1966

[July](#) [Febr.](#) [March](#) [May](#)
[August](#) [Oct.](#) [Nov.](#) [Dec.](#)

[19660201 Le Cycle No 66 Vol 21 p010](#)

Remarqué au SALON de MILAN

1. Compteur et compte-tours HURET encastré dans le phare de la grosse MV 4 cylindres.
2. Compteur kilométrique CEV pour cycles, avec carter de forme rectangulaire.
- 3 - 4. Double frein avant à disques CAMPAGNOLO, modèle compétition, et guidon bracelet avec grand levier de commande à poulie assurant, grâce au câble unique, l'équilibre des deux serrages.
5. Nouveaux moyeux sport CAMPAGNOLO de conception économique ; les clés des serrages rapides sont montés par circlips.
6. Porte-bagage en fil ESGE destiné aux vélos pour enfants.
7. Pompe REG avec poignée en matière plastique et raccord fixe incorporé.

Noticed at the MILAN FAIR

1. HURET speedometer and tachometer built into the headlight of the big MV 4 cylinder.
2. CEV kilometre counter for cycles, with rectangular housing.
- 3 - 4 Double Campagnolo front disc brakes, competition model, and banded handlebar with large pulley control lever, which, thanks to the single cable, ensures the balance of the two brakes.
5. New CAMPAGNOLO sport hubs of economic design; the levers for the quick releases are mounted by means of circlips.
6. ESGE wire luggage rack for children's bicycles.
7. REG pump with plastic handle and built-in fixed connector.

AU 39e SALON DE MILAN

En plus de son home-trainer exposé au stand D'ALESSANDRO, la firme BRA a réalisé deux moyeux de conception originale. En haut, un modèle à broche, très rapidement démontable et remontable, la roue-libre restant solidaire du cadre. On voit le levier coulissant assurant la liaison moyeu - roue – libre.

En bas, modèle avec verrouillage de la roue-libre, pouvant être assuré par une commande à distance par câble.

AT THE 39th MILAN FAIR

In addition to the home-trainer exhibited at the D'ALESSANDRO stand, BRA has produced two original hubs. On the top, a spindle model, which can be quickly disassembled and reassembled, the freewheel remaining attached to the frame. You can see the sliding lever that connects the hub to the freewheel.

Below, a model with a freewheel lock, which can be controlled remotely by cable.

LES MOYEUX "SUPER COMPETITION " PELISSIER

Ces beaux moyeux, destinés à la machine de course et à celle de luxe, sont fabriqués par les Usines de Lardy, Ets PERRIN et COURSON réunis. Ils sont vendus sous la marque PELISSIER. Les principales caractéristiques de ces moyeux sont un corps en alliage léger, des axes creux pour recevoir un système à blocage rapide, et des roulements de haute précision.

THE "SUPER COMPETITION" PELISSIER HUBS

These beautiful hubs, intended for racing and luxury machines, are manufactured by the Lardy, Ets PERRIN and COURSON factories together. They are sold under the brand name PELISSIER. The main characteristics of these hubs are a light alloy body, hollow axles to accommodate a quick-release system, and high precision bearings.

[19660501 Le Cycle No 69 Vol 21 p011](#)

Du nouveau chez WOLBER

WOLBER vient de commercialiser cette enveloppe « SUPER - RANDONNEUR » en 650 X 35. Très souple et légère, avec un tissu fin protégé latéralement par une mince couche de gomme translucide, elle est destinée aux belles machines de sport et de grand tourisme.

New at WOLBER

WOLBER has just launched this "SUPER - RANDONNEUR" clincher in 650 X 35. Very supple and light, with a fine fabric protected laterally by a thin layer of translucent rubber, it is designed for beautiful sports and touring machines.

[19660701 Le Cycle No 71 Vol 21 p010](#)

LE TOUR DE FRANCE 1966

On remarquera sur la bicyclette SAUVAGE-LEJEUNE du second du Tour, Jan Janssen, montée en tubes REYNOLDS 531, les spécialités WOLBER, MAFAC, BRAMPTON, ATOM, SUPER - CHAMPION, PIVO, PASTALI, T.A., IDEALE, ainsi que les dérailleurs et série complète CAMPAGNOLO. Rappelons que le premier des Français au Tour de l'Avenir, Bernard Guyot, était équipé d'une bicyclette semblable.

THE TOUR DE FRANCE 1966

On the SAUVAGE-LEJEUNE bicycle of the second of the Tour, Jan Janssen, ridden in REYNOLDS 531 tubes, the specialities WOLBER, MAFAC, BRAMPTON, ATOM, SUPER - CHAMPION, PIVO, PASTALI, T.A., IDEALE,

as well as the derailleurs and the complete CAMPAGNOLO series can be noticed.

Let's recall that the first of the French riders in the Tour de l'Avenir, Bernard Guyot, was equipped with a similar bicycle.

[19660701 Le Cycle No 71 Vol 21 p011](#)

Et voici. ci-dessous, la bicyclette Raphaël GEMINIANI (production JEUNET) de Jimenez.

Comme sur celle du grand vainqueur Lucien Aimar, on remarque les dérailleurs, jeu de pédalier, roulements, moyeux, tige de selle CAMPAGNOLO, les freins MAFAC, les boyaux HUTCHINSON, le guidon PIVO, les jantes MAVIC, les tubes REYNOLDS, la roue-libre CYCLO, le porte-bidon T.A., les rayons ROBERGEL, l'adhésif VELOX, la selle en nylon UNICA.

And here, below, is the Raphaël GEMINIANI bicycle (production JEUNET) from Jimenez.

As on the one of the big winner Lucien Aimar, we notice the derailleurs, bottom bracket, headset, hubs, seatpost CAMPAGNOLO, MAFAC brakes, HUTCHINSON tubulars, PIVO handlebars, MAVIC rims, REYNOLDS tubes, CYCLO freewheel, T.A. bottle cage, ROBERGEL spokes, VELOX adhesive, UNICA nylon saddle.

[19660701 Le Cycle No 71 Vol 21 p013](#)

LE TOUR DE FRANCE 1966

Sur la MERCIER de Poulidor, on remarque les dérailleurs SIMPLEX, le pédalier et les roulements STRONGLIGHT, les freins MAFAC, le porte-bidon T.A., etc.

THE TOUR DE FRANCE 1966

On Poulidor's MERCIER, you will notice the SIMPLEX derailleurs, the STRONGLIGHT crankset bottom bracket and headset, the MAFAC brakes, the T.A. bottle cage, etc.

[19660701 Le Cycle No 71 Vol 21 p014](#)

On retrouve, sur la PLUME-SPORT du maillot vert Willy Planckaert, les spécialités CAMPAGNOLO, le porte-bidon T.A., et on remarque les dérailleurs commandés par passevitesses au guidon.

Machine presque 100 % italienne que la BIANCHI du premier au Tour de l'Avenir, Nino Denti, spécialités CAMPAGNOLO, freins UNIVERSAL, selle UNICA, mais porte-bidons T.A. et cale-pieds CHRISTOPHE.

On the PLUME-SPORT of the green jersey Willy Planckaert, you can find the Campagnolo specialties, the T.A. bottle cage and the derailleurs controlled by the Passvitesses on the handlebars.

Almost 100 % Italian machine than the BIANCHI from the first at the Tour de l'Avenir, Nino Denti, CAMPAGNOLO specialties, UNIVERSAL brakes, UNICA saddle, but T.A. bottle cages and CHRISTOPHE toe clips.

[19660701 Le Cycle No 71 Vol 21 p016](#)

Et voici la bicyclette Raphaël GEMINIANI (production JEUNET) qui a remporté le TOUR de FRANCE 1966 avec Lucien AIMAR

Notons, au palmarès du Tour 1966, les pneus HUTCHINSON, les dérailleurs, manivelles, roulements de direction, roulements de pédalier, plateaux, moyeux, blocages, tige et chariot de selle CAMPAGNOLO, la chaîne BRAMPTON, les tubes REYNOLDS, la roue-libre CYCLO, les rayons ROBERGEL, les jantes MAVIC, le guidon PIVO, les freins MAFAC, le porte-bidon T.A., l'adhésif VELOX.

And here is the Raphaël GEMINIANI bicycle (production JEUNET) which won the TOUR de FRANCE 1966 with Lucien AIMAR.

In the 1966 Tour's list of winners, we can mention HUTCHINSON tyres, derailleurs, cranks, head set, bottom brackets, chainrings, hubs, quick

releases, seatpost and seat carriage CAMPAGNOLO, BRAMPTON chain, REYNOLDS tubes, CYCLO freewheel, ROBERGEL spokes, MAVIC rims, PIVO handlebars, MAFAC brakes, T.A. bottle cage, VELOX adhesive tape.

[19660801 Le Cycle No 72 Vol 21 p009](#)

Quelques beaux détails notés sur les machines du Tour de France 1966.

En haut : La direction de la BIANCHI du vainqueur du Tour de l'Avenir, l'Italien Nino Denti, sur laquelle on remarque les très généreux raccords chromés avec cuvettes encastrées.

En bas : Le pédalier STRONGLIGHT et les dérailleurs avant et arrière SIMPLEX montés sur la MERCIER du troisième au classement général des professionnels, Raymond Poulidor.

Some nice details noted on the machines of the 1966 Tour de France.

At the top of the page: The BIANCHI steering of the winner of the Tour de l'Avenir, the Italian Nino Denti, on which one notices the very generous chrome plated lugs with recessed cups.

Bottom: The STRONGLIGHT crankset and the SIMPLEX front and rear derailleurs mounted on the MERCIER of the third in the overall professional classification, Raymond Poulidor.

[19660801 Le Cycle No 72 Vol 21 p011](#)

Au palmarès du TOUR de FRANCE 1966

Remarqué sur la bicyclette « Raphaël GEMINIANI » (production JEUNET) du vainqueur Lucien Aimar :

1. Freins MAFAC, double articulation et tirage central, modèle classique, existant depuis de longues années ;
2. Porte-bidon de cadre T.A. avec crochet d'arrêt en matière plastique ;
3. Potence et cintre PIVO en alliage léger ;
4. Cadre en tubes REYNOLDS, avec raccords très finement découpés ;
5. Dérailleurs, pattes de cadre et spécialités CAMPAGNOLO. Ce dernier croquis a été pris, non pas sur la bicyclette de Aimar, mais sur la SAUVA-

GE - LEJEUNE de Janssens. On y remarque le passage pour la transmission, brasé sur le hauban.

In the TOUR de FRANCE 1966 winners list

Noticed on the bicycle " Raphaël GEMINIANI " (JEUNET production) of the winner Lucien Aimar :

1. MAFAC brakes, double articulation and central pull, classic model, existing for many years;
2. T.A. frame bottle cage with plastic stop hook ;
3. PIVO light alloy stem and handlebar;
4. Frame made of REYNOLDS tubes, with very finely cut lugs ;
5. Dérailleurs, frame dropouts and CAMPAGNOLO specialities. This last sketch was taken, not from Aimar's bicycle, but from Janssens' SAUVAGE - LEJEUNE. You can see the passage for the transmission, brazed on the seatstay.

[19661001 Le Cycle No 73 Vol 21 p015](#)

PBP 1966

La bicyclette utilisée par les vainqueurs ex aequo, ici celle de Macaudière, est nettement inspirée d'une bicyclette de course, à part les pneus, les garde-boue et l'éclairage, celui-ci double, dynamo et phare, et par pile, avant et arrière. On notera les nouveaux dérailleurs HURET, que nous présentons par ailleurs et qui subirent victorieusement leur première compétition, la selle IDEALE, les moyeux MAILLARD, les porte-bidons T.A., le pédalier et la potence HERSE.

PBP1966

The bicycle used by the ex aequo winners, here that of Macaudière, is clearly inspired by a racing bicycle, apart from the tyres, the fenders and the lighting, the latter double, dynamo and headlight, and by battery, front and rear. Note the new HURET front derailleurs, which we also present and which were victorious in their first competition, the IDEALE saddle, the MAILLARD hubs, the T.A. bottle cages, the HERSE crankset and stem.

[19661001 Le Cycle No 73 Vol 21 p024](#)

Bertin advertisement

JOS advertisement

[19661001 Le Cycle No 73 Vol 21 p029](#)

Ci-dessus, une nouveauté SIMPLEX, une manette au guidon, caractérisée par un aspect élégant, une fixation rapide et un blocage parfait sur tous les guidons, une grande douceur de manoeuvre grâce à son articulation sur rondelle fibre et rondelle frein indéréglable, la facilité du changement de câble sans aucun démontage ; elle peut être équipée du cache classique en caoutchouc, orné de « aile SIMPLEX ».

Above, a SIMPLEX novelty, a handlebar mounted lever, characterised by an elegant appearance, quick attachment and perfect clamping on all handlebars, great manoeuvrability thanks to its articulation on fibre washer and non-adjustable lock washer, ease of cable change without any disassembly; it can be fitted with the classic rubber cover, decorated with "SIMPLEX wing".

[19661001 Le Cycle No 73 Vol 21 p031](#)

Ci-contre, les dérailleurs SIMPLEX types « P » et « PRESTIGE-CRITERIUM » avec leur nouvelle présentation.

Quelques nouveautés MAILLARD, présentées au dernier Salon de Paris et commercialisées depuis ; pédale course avec corps en métal léger monobloc, roue libre avec système de démontage par cannelures, nécessitant un moyeu à entretoise amovible et une clé spéciale à cannelures.

Opposite, the SIMPLEX type "P" and "PRESTIGE-CRITERIUM" derail-leurs with their new presentation.

Some MAILLARD novelties, presented at the last Paris Salon and marketed since then; racing pedal with monobloc light metal body, freewheel with spline dismantling system, requiring a hub with removable spacer and a special spline spanner.

[19661001 Le Cycle No 73 Vol 21 p033](#)

Trois principales nouveautés HURET, le dérailleur arrière « LUXE », à gauche, le dérailleur avant, modèle « 700 », à droite, et la manette double, ci-dessous, constituant un ensemble destiné aux machines de compétition, de cyclotourisme et de grand luxe. Cet ensemble était d'ailleurs utilisé par les deux vainqueurs et recordmen de Paris-Brest-Paris.

Three main HURET innovations, the " LUXE " rear derailleur on the left, the " 700 " model front derailleur on the right, and the double shifter below, making up a set designed for competition, touring and luxury machines. This set was also used by the two winners and record-holders of Paris-Brest-Paris.

[19661001 Le Cycle No 73 Vol 21 p035](#)

Ci-contre, détail avant de la «PLICYCLETTE» GITANE montrant les clés de serrage du guidon et du cadre.

Ci-dessus, le célèbre couple STRONGLIGHT en duralumin, aussi réputé pour la course que pour les belles bicyclettes de cyclotourisme et de luxe.

Deux aspects de la selle compétition IDEALE type « 90 », livrée avec monture en fil d'acier ou en duralumin traité extra léger.

Les jantes MAVIC, en alliage léger, pour boyaux ou démontables sont parmi les plus réputées par leur faible poids et leur grande solidité.

[page 7: IDEALE

DEPUIS le dernier Salon du Cycle de Paris où il a présenté sa nouvelle selle de compétition type « 90 », IDEALE a pris, dans l'équipement des belles bicyclettes de sport et de cyclotourisme, et parmi les coureurs, une place sans cesse grandissante.

Si la marque IDEALE était déjà symbole de grande qualité et d'élégance, elle représente maintenant avec la « 90 », la signature apposée sur une éclatante réussite mondiale en matière de selle de course.

De forme scientifiquement étudiée, avec une monture extra-rigide, en fil d'acier ou en duralumin pour le modèle ultra-léger, montée avec un cuir indéformable, souple et traité, équipée du chariot de sécurité permettant un réglage rigoureusement précis et fixe, la « 90 » COMPETITION est à Pavant-garde de la qualité.

Rappelons que IDEALE fabrique une série très complète de modèles en cuir pour tous les types de bicyclettes, ainsi qu'une gamme de selles à fond souple ou en matière plastique pour cyclomoteurs.]

Opposite, front detail of the GITANE "PLICYCLETTE" showing the handlebar and frame clamping keys.

Above, the famous STRONGLIGHT couple in duralumin, as famous for racing as for beautiful touring and luxury bicycles.

Two aspects of the IDEALE type "90" competition saddle, available with steel wire or extra light treated duralumin frame.

MAVIC light alloy rims, for tubular or demountable bicycles, are among the most renowned for their low weight and high strength.

[page 7: Ideale

SINCE the last Paris Cycle Salon, where it presented its new type "90" competition saddle, IDEALE has taken an ever-growing place in the

equipment of beautiful sports and touring bicycles, and among the racers.

While the IDEALE brand was already a symbol of high quality and elegance, with the "90" it now represents the signature of a worldwide success story in the field of racing saddles.

With its scientifically studied shape, with an extra-rigid frame, made of steel wire or duralumin for the ultra-light model, fitted with a non-deformable, supple and treated leather, equipped with a safety slide allowing a rigorously precise and firm adjustment, the "90" COMPETITION is at the forefront of quality.

Remember that IDEALE manufactures a very complete series of leather models for all types of bicycles, as well as a range of soft-bottomed or plastic saddles for mopeds].

[19661001 Le Cycle No 73 Vol 21 p037](#)

Ci-dessous, détails des pièces détachées du frein CLB « CANTILEVER », à tasseaux brasés.

Quelques exemples de la très complète gamme de boyaux présentés par WOLBER, et dont chaque type est parfaitement adapté à sa tâche particulière.

Below, details of spare parts for the CLB "CANTILEVER" brake with brazed-on studs.

A few examples from the very complete range of tubulars presented by WOLBER, each type of which is perfectly suited to its particular task.

[19661001 Le Cycle No 73 Vol 21 p047](#)

Ci-contre, et ci-dessous, quelques productions JOS, projecteur profilé avec corps en matière plastique et optique rectangulaire, bloc dynamo, et un des combinés arrière.

Le frein MAFAC à tirage central et double articulation reste le modèle le plus apprécié des coureurs ; voici celui que Lucien Aimar, vainqueur du Tour de France 1966, a utilisé durant la grande épreuve.

Opposite, and below, some JOS productions, profiled projector with plastic body and rectangular optics, dynamo block, and one of the rear combined units.

The MAFAC brake with central pull and double articulation remains the most appreciated model by the racers; here is the one that Lucien Aimar, winner of the 1966 Tour de France, used during the big event.

[19661101 Le Cycle No 74 Vol 21 p019](#)

Voici, en pièces détachées, le nouveau dérailleur arrière HURET « LUXE ».

Here is the new HURET "LUXURY" rear derailleur in parts.

[19661101 Le Cycle No 74 Vol 21 p021](#)

Ci-dessous, trois nouveautés SIMPLEX : double manette de cadre métallique à leviers gainés de caoutchouc, manette au guidon, également gainée de caoutchouc et collier butée pour une ou deux commandes au guidon.

Below, three SIMPLEX novelties: metal bracket for double levers with rubber coated levers, handlebar lever, also rubber coated, and stop collar for one or two handlebar levers.

[19661101 Le Cycle No 74 Vol 21 p025](#)

Nouveaux moyeux CAMPAGNOLO Sport, grands flasques ajourés à perçages ronds, ou petits flasques, corps en dural forgé, blocages rapides avec montage par rondelle clips.

New CAMPAGNOLO Sport hubs, large cut-out flanges with round holes, or small flanges, forged dural body, quick releases with clip washer mounting.

[19661101 Le Cycle No 74 Vol 21 p033](#)

Ci-dessus, le dérailleur avant HURET « luxe » référence « 700 », en pièces détachées.

Ci-dessous, deux parmi les nouveautés JOS, dynamo et combiné arrière.

Above, the HURET " luxe " front derailleur reference " 700 ", in spare parts.

Below, two of the new JOS models, dynamo and rear combination.

[19661101 Le Cycle No 74 Vol 21 p041](#)

Remarqué au Salon

1. - IDEALE : Selle « 91 » course sans ailes, semblable quant à la forme à la « 90 », se fait en cuir noir traité ou cuir naturel, avec monture acier ou dural.
- 2-3. - ANDRE BERTIN : Accessoires « MILREMO », clignotant de direction à pile, modèle « 450 », avec boîtier, commutateur, deux feux oranges et deux feux rouges. Rétroviseur rectangulaire, N. 500, chromé avec deux catadioptrés.
4. - T.A. Nouveau bidon en matière plastique système spécial permettant de boire sans ouvrir le bouchon et détail de celui-ci.
- 5-6. - AVA Potence course en alliage léger avec expandeur tête noyée à 6 pans creux. Coupe de la nouvelle jante à boyaux avec cuvette rivée d'une seule pièce pour recevoir la tête de rayon.

7. - CANETTI : Selle UNICA en matière plastique, recouverte de peau matelassée.
8. - MAILLARD : Serrage rapide M.M. ATOM, sur axe fileté avec écrou, pour blocage des vélos pliants ou démontables.

Noticed at the Salon

1. - IDEALE: "91" racing saddle without wings, similar in shape to the "90", is made of treated black leather or natural leather, with steel or dural frame.
- 2-3. - ANDRE BERTIN: "MILREMO" accessories, battery-powered direction indicator, "450" model, with case, switch, two orange and two red lights. Rectangular rear-view mirror, N. 500, chrome-plated with two reflectors.
4. - T.A. New plastic bottle, special system for drinking without opening the cap and detail of the cap.
- 5-6. - AVA Light alloy racing stem with Hexagon socket head expander. Cutting of the new tubular rim with a one-piece riveted socket to hold the spoke head.
7. - CANETTI: UNICA saddle in plastic material, covered with padded skin.
8. - MAILLARD: M.M. ATOM quick-release, on threaded axle with nut, for locking folding or dismountable bicycles.

[19661201 Le Cycle No 75 Vol 21 p008](#)

Vu au SALON

1. IDEALE : Selle « COUREUR » en matière plastique.
- 2 - 3. MILREMO : Rétroviseur avec catadioptré et groupe de signalisation de changement de direction. commutateur, boîtier porte-piles, deux feux oranges avant et deux feux rouges arrière.
4. PIVO : Nouvelle potence, dessin moderne, sans faux raccord.
5. LUXOR : Intérieur du combiné arrière montrant le réflecteur.
6. CAMPAGNOLO : Jeu de pédalier « STRADA », modèle course double plateau, entièrement en alliage léger forgé.

Seen at the SALON

1. Ideale: " Racing " saddle in plastic material.
- 2 - 3 MILREMO: Rear-view mirror with reflector and direction indicator group. switch, battery box, two orange front lights and two red rear lights.
4. PIVO: New stem, modern design, without false lug.
5. LUXOR: Interior of the rear combination unit showing the reflector.
6. CAMPAGNOLO: "STRADA" crankset, double chainring racing model, entirely made of forged light alloy.

[19661201 Le Cycle No 75 Vol 21 p011](#)

Remarqué au Salon

1. SAKER : Guidon repliable destiné aux vélos pliants et démontables ; son montage sur tubes carrés se marie bien avec la bicyclette SAUVAGE-LEJEUNE, dont le cadre est également en tubes carrés.
- 2 - 3 - 4. VITALUX : Nouvel équipement pour cycles, projecteur rectangulaire, dessus métal léger poli et base en plastique, combiné arrière avec carter en plastique mi-souple, s'adaptant à tous les profils de garde-boue, monté ici sur un CAGNION en « UGINOX » et dynamo 6 volts 3 watts, type « B », double roulement à billes.
5. VAR : Clé 10 trous pour la sacoche, référence « 246 », alliage léger à haute résistance.
6. IDEALE : Selle forme course, élégante, avec dessus en caoutchouc emboîté réalisé par WOLBER.
7. LUXOR : Nouvelle dynamo 3 watts 8 pôles.
8. A.F.A. : Deux nouveaux timbres avec calotte en acier chromé de 60 mm de diamètre, colliers brevetés pour cintre de 22 mm (Référence 580) et pour cintre de 22 à 23,5 (Référence 583).
9. CAMPAGNOLO : Nouveau collier à placer au bas du tube de selle, guide-câble double, pour la commande du dérailleur arrière, et pour celle du dérailleur avant, évitant le petit bout de gaine habituel.

Noticed at the Salon

1. **SAKER:** Foldable handlebars for folding and dismountable bicycles; its mounting on square tubes goes well with the SAUVAGE-LEJEUNE bicycle, whose frame is also made of square tubes.
- 2 - 3 - 4 **VITALUX:** New equipment for bicycles, rectangular headlamp, polished light metal top and plastic base, rear combination with semi-flexible plastic housing, adapting to all fender profiles, mounted here on a "UGINOX" CAGNION and 6 volt 3 watt dynamo, type "B", double ball bearing.
5. **VAR :** 10 hole key for the pannier, reference " 246 ", high resistance light alloy.
6. **IDEALE:** Elegant, race shaped saddle with rubber fitted top made by WOLBER.
7. **LUXOR:** New 3 watt 8 pole dynamo.
8. **A.F.A.:** Two new bells with 60 mm diameter chromed steel cap, patented collars for 22 mm handlebars (Reference 580) and for handlebars from 22 to 23.5 (Reference 583).
9. **CAMPAGNOLO:** New clamp to be placed at the bottom of the seat tube, double cable guide, for the rear derailleur cable, and for the front derailleur cable, avoiding the usual small piece of housing.

[19661201 Le Cycle No 75 Vol 21 p013](#)

NOUVEAUX DECORS CHEZ T.A.

Une marque en longueur, lettres argent sur fond noir, occupant toute la longueur de la fraisure, orne maintenant les manivelles T.A.

Chez VAR, nouvelle machine à centrer les roues de tous diamètres, comportant les réglages et indications utiles pour un travail rapide et sérieux ; on note les deux galets reliés aux aiguilles amplificatrices, indiquant le voile et le saut.

NEW DECORS AT T.A.

A lengthwise mark, silver letters on a black background, occupying the entire length of the recess, now decorates the T.A. cranks.

At VAR, a new machine for centring wheels of all diameters, with useful adjustments and indications for fast and serious work; note the two rollers connected to the amplifying needles, indicating the sail and the jump.

[19661201 Le Cycle No 75 Vol 21 p014](#)

A travers les Stands

1. René HERSE : Vélo de course, style italien, cadre en tubes REYNOLDS avec très longs raccords, fait à la main.
2. GITANE : Manivelles DUPRAT, à deux perçages, pour vélo d'enfant.
3. SAVOYE : Capotage pare-brise, pour machines de sport, ici pour PEUGEOT « BB Sport » avec phare rectangulaire CIBIE.
4. GITANE : Pédale repliable, ici ouverte et en position de marche, adaptable sur manivelle normale.
5. SOUBITEZ : Projecteur pour cycle, type « 76 » démonté, montrant le logement des deux lampes de rechange.

Across the Stands

1. René HERSE: Racing bicycle, Italian style, frame in REYNOLDS tubes with very long lugss, handmade.
2. GITANE: DUPRAT cranks, with two holes, for children's bicycles.
3. SAVOYE : Windscreen cover, for sports machines, here for PEUGEOT "BB Sport" with CIBIE rectangular headlight.
4. GITANE: Folding pedal, here open and in operating position, adaptable on normal crank.
5. SOUBITEZ: Cycle headlamp, type "76" dismantled, showing the housing of the two spare lamps.

1967

Jan. [Febr.](#) [March](#) [May](#) [June](#)
 [August](#) [Oct.](#)

[19670101 Le Cycle No 76 Vol 22 p012](#)

Noté au Salon du Cycle

1. ESGE avait à son stand ce fixe-paquet à ressort instantanément adaptable sur VELOSOLEX.
2. Alex SINGER a réalisé ce porte-sacoche avant se fixant sur frein MAFAC.
3. PEUGEOT avait ce nouveau frein avant en acier, tirage central et double articulation, à sa marque, et le nouveau phare JOS à optique rectangulaire, référence 5033 L. Ce projecteur, ainsi que le 6342 L, plus grand, bénéficie d'une amélioration de la métallisation intérieure du capot.
4. LUXOR a créé une fixation sur le plongeur de guidon pour son phare rectangulaire « 114 ».

Noted at the Salon du Cycle

1. ESGE had at their stand this spring-loaded package fixture instantly adaptable to VELOSOLEX.
2. Alex SINGER made this front bag holder which can be fixed on MAFAC brakes.
3. PEUGEOT had this new steel front brake, central pull and double articulation, at its brand, and the new JOS headlight with rectangular optics, reference 5033 L. This headlamp, as well as the larger 6342 L, benefits from an improvement in the internal metallisation of the bonnet.
4. LUXOR has created a fixing on the handlebar stem for its rectangular "114" headlamp.

[19670101 Le Cycliste 0102 1967 p039](#)

Quelques détails techniques de la "René HERSE" démontable

A GAUCHE : Détail de l'assemblage du raccord de selle. Le tube est tout simplement coupé en sifflet et bouché. Le raccord, également en sifflet, est équipé d'un serrage rapide à levier cintré afin d'éviter d'accrocher le pantalon du pilote.

Cl-CONTRE : A droite, assemblage du tube diagonal. Le tube, solidaire de la partie avant, est coupé toujours en sifflet et bouché et porte une pe-

tite encoche demi-circulaire. La fourrure - à double serrage rapide avec leviers coudés - coulisse sur ce tube. La partie inférieure de l'assemblage, solidaire de la boîte de pédalier, est également coupée en sifflet, bouchée, et porte une petite butée contre laquelle vient se coller l'encoche de l'autre partie du tube, afin d'aligner aisément les deux éléments recouverts par la fourrure, laquelle vient en butée sur le raccord coupé droit.

Cl-CONTRE, à gauche : détail du serrage du guidon par un simple collier à serrage rapide, avec clé droite. On verra que la potence n'a naturellement pas d'expandeur. Sur ce dessin, le guidon est tourné en position "repliée" en vue de l'encombrement minimum de l'ensemble, la machine une fois démontée.

Some technical details of the dismountable "René HERSE".

LEFT: Detail of the seat lug assembly. The tube is simply cut into a whistle and plugged. The connector, also whistled, is equipped with a curved quick-release lever to avoid snagging the rider's pants.

On the right, the down tube assembly. The tube, integral with the front part, is always cut in whistle and plugged and has a small semi-circular notch. The fur - double quick release with bent levers - slides on this tube. The lower part of the assembly, integral with the bottom bracket, is also cut into a whistle, plugged, and carries a small stop against which the notch of the other part of the tube comes to stick, in order to align easily the two elements covered by the furring, which comes to a stop on the straight cut fitting.

Left: detail of the handlebar clamping by a simple quick-release skewer, with a right-hand key. We will see that the stem naturally has no expander. In this drawing, the handlebar is turned to the "folded" position in order to take up as little space as possible when the machine is disassembled.

Les Jantes SUPER-CHAMPION (Ets Pellet) lancent leur nouvelle série à oeillets

De gauche à droite : Piste et route types « COMPETITION », boyaux « PROFESSIONNEL » et route démontable 700. C et 650. B.

The SUPER-CHAMPION Rims (Ets Pellet) are launching their new series with eyelets.

From left to right: "COMPETITION" type track and road, "PROFESSIONAL" tubulars and clincher road 700. C and 650. B.

19670301 Le Cycle No 78 Vol 22 p015

Au Salon de PARIS de 1964

Certaines solutions techniques ont été conservées sans presque aucune modification profonde, d'autres ont été abandonnées pour des réalisations mieux étudiées.

1. GITANE : Détails de la PLICYCLETTE, serrage du guidon et assemblage du cadre dont le renfort avant est en « U ».
- 2 - 3 LIBERIA : Pédale repliable vue en position de marche et en position de transport.
4. HERSE : Assemblage du cadre au serrage de selle par blocage rapide ATOM ; les butées de gaine fendues permettent le démontage de la transmission du frein.
5. ANDRE BERTIN : Manivelle droite articulée et repliable.

At the PARIS Salon of 1964

Some technical solutions have been kept with almost no profound modifications, others have been dropped for better designed creations.

1. GITANE: Details of the plicyclette, clamping of the handlebars and assembly of the frame with the front reinforcement in a "U" shape.
- 2 - 3 LIBERIA: Folding pedal seen in running position and transport position.

4. HERSE: Assembly of the frame at saddle clamps by ATOM quick release; the slotted cable stops allow dismantling of the brake transmission.
5. ANDRE BERTIN: Articulated and folding right crank.

[19670301 Le Cycliste 0304 1967 p055](#)

le "boyau-sac"

CETTE nouvelle réalisation d'une firme sympathique, qui en compte déjà tant à son actif, permet le transport rationnel d'un boyau de rechange en le protégeant contre tout risque de détérioration. Ce sac qui peut naturellement être utilisé avec profit pour tout autre usage par les cyclos roulant sur pneumatiques démontables est en plastique doublé et soudé ; il se fixe instantanément sur les ressorts de la selle, comme on le voit, mais il peut également être utilisé sur support porte-boyau ou de bidon. De plus, il est muni d'une surface réfléchissante en scotchlite s'illuminant à la lueur des phares. Son prix : moins de 10 francs.

the "tubes-bag"

THIS new realization of a friendly company, which already has so much to its credit, allows the rational transport of a spare tube by protecting it from any risk of deterioration. This bag, which can of course be used profitably for any other use by cyclists riding on dismountable tyres, is made of reinforced and welded plastic; it can be instantly fixed on the saddle springs, as you can see, but it can also be used on a small carrier or bottle cage. In addition, it is equipped with a reflective surface made of scotchlite that lights up in the glow of the headlights. Its price: less than 10 francs.

[19670501 Le Cycle No 80 Vol 22 p007](#)

Nouveautés HURET et MILREMO

Voici, ci-dessus, la nouvelle pédale course, corps en alliage léger, que présente MILREMO spécialiste international des accessoires sélectionnés pour les belles machines, le sport et la compétition.

A droite : Deux améliorations ont été apportées à ces colliers HURET ; en haut, le collier référence 1846 en plus de la marque moderne gravée, est allongé ; formant guide pour le câble du dérailleur avant, il sert également de butée pour la gaine du dérailleur arrière et sa nouvelle forme permet un meilleur guidage de cette transmission.

En dessous : Collier butée de base, référence 194, dont le guidage de gaine plus long permet à celle-ci une meilleure tenue.

New products HURET and MILREMO

Above is the new racing pedal, with a light alloy body, presented by MILREMO, international specialist in selected accessories for beautiful machines, sport and competition.

Right: Two improvements have been made to these HURET clamps; at the top, the clamp reference 1846 in addition to the modern engraved mark, is elongated; forming a guide for the front derailleur cable, it also serves as a stop for the rear derailleur housing and its new shape allows a better guiding of this transmission.

Underneath : Basic stop bracket, part no. 194, with a longer casing guide for a better fit.

[19670501 Le Cycliste 0506 1967 p112](#)

des accessoires de qualité

Des fabrications HURET, avec le dérailleur arrière « Luxe » en haut et à gauche ; le dérailleur avant, modèle « 700 », à droite ; au-dessous, la manette double constituant un ensemble, de luxe, destiné aux machines de compétition comme à celles des randonneurs et des cyclotouristes.

En bas, quelques nouveautés de chez MAILLARD, que l'on a pu voir au dernier Salon de Paris : une pédale-course, avec corps en métal léger monobloc, une roue libre avec système de démontage à canelures, nécessitant un moyeu à entretoise amovible et une clé spéciale.

quality accessories

HURET's products, with the "Luxe" rear derailleur at the top left; the front derailleur, model "700", on the right; below, the double shifter forming a deluxe set for competition machines as well as for randonneuring and cyclotouring bicycles.

Below, a few new products from MAILLARD, which we saw at the last Salon de Paris: a racing pedal, with a monobloc light metal body, a free-wheel with a spline dismantling system, requiring a hub with removable spacer and a special wrench.

[19670501 Le Cycliste 0506 1967 p113](#)

des accessoires de qualité

En haut, l'élégant projecteur « CIBIE » pour cycles, dont le corps profilé est en matière plastique avec support à rotule.

Au-dessous, deux aspects de la selle de compétition « IDEALE », du type « 90 », livrée avec monture en fil d'acier ou en alliage léger traité.

quality accessories

At the top is the elegant "CIBIE" cycle headlamp with a profiled plastic body and ball-and-socket mount.

Below, two aspects of the "IDEALE" competition saddle, type "90", supplied with steel wire or treated light alloy frame.

[19670601 Le Cycle No 81 Vol 22 p015](#)

LA « POLY » A CHANTELOUP

La R. GEMINIANI de Jimenez

Notons au palmarès 1967 de la « Poly », les tubes REYNOLDS, les dérailleurs, roulements, pédaliers et spécialités CAMPAGNOLO, la chaîne BRAMPTON, la roue libre CYCLO, les jantes MAVIC, le guidon PIVO, les freins MAFAC, le porte-bidon T.A., etc.

La RENE HERSE de Macaudière

Sur cette belle randonneuse, on reconnaît les tubes REYNOLDS, les dérailleurs HURET, les freins WEINMANN, la roue libre et les moyeux ATOM, le porte-bidon T.A., la selle IDEALE « 90 », la potence et le pédalier « maison ».

THE "POLY" AT CHANTELOUP

The R. GEMINIANI of Jimenez

Among the 1967 "Poly" winners are the REYNOLDS tubes, the CAMPAGNOLO derailleurs, headset and bottom brackets, cranksets and specialities, the BRAMPTON chain, the CYCLO freewheel, the MAVIC rims, the PIVO handlebars, the MAFAC brakes, the T.A. bottle cage, etc.

The RENE HERSE of Macaudière

On this beautiful randonneur, you can recognize the REYNOLDS tubes, the HURET derailleurs, the WEINMANN brakes, the ATOM freewheel and hubs, the T.A. bottle cage, the IDEALE "90" saddle, the stem and the "À la maison" crankset.

[19670801 Le Cycle No 83 Vol 22 p019](#)

LE TOUR DE FRANCE 1967 - LE TOUR DE L'AVENIR

Sur la bicyclette Raphaël GEMINIANI (production JEUNET) du « roi de la montagne », Jimenez, on remarque les freins MAFAC cantilever à tasseaux brasés, les tubes REYNOLDS, les pneus HUTCHINSON, la roue-libre CYCLO, le guidon et les jantes PIVO, le porte-bidon VITO, la selle UNICA, les spécialités CAMPAGNOLO.

LE TOUR DE FRANCE 1967 - THE TOUR DE L'AVENIR

On the Raphaël GEMINIANI bicycle (JEUNET production) of the "king of the mountains", Jimenez, we notice the MAFAC cantilever brakes with brazed studs, the REYNOLDS tubes, the HUTCHINSON tyres, the CYCLO freewheel, the PIVO handlebars and rims, the VITO bottle cage, the UNICA saddle, the CAMPAGNOLO specialities.

LE TOUR DE FRANCE 1967

Notons, sur la SAUVAGE LEJEUNE du maillot vert Janssen les tubes REYNOLDS 531, les pneus WOLBER, les freins MAFAC, la chaîne BRAMPTON, les moyeux ATOM, les jantes SUPERCHAMPION, le guidon PIVO, les porte-bidons T.A., les dérailleurs, pédalier à blocage et spécialités CAMPAGNOLO.

THE 1967 TOUR DE FRANCE

Note the REYNOLDS 531 tubes, WOLBER tyres, MAFAC brakes, BRAMPTON chain, ATOM hubs, SUPERCHAMPION rims, PIVO handlebars, T.A. bottle cages, derailleurs, quick releases, crankset and specialities by CAMPAGNOLO on the SAUVAGE LEJEUNE of the green jersey Janssen.

Victoire 100% française au Tour de France 1967

Voici la PEUGEOT (déailleurs SIMPLEX) de Roger Pingeon

La PEUGEOT du vainqueur, Roger Pingeon, présente une silhouette assez particulière en raison de la grande taille du coureur (cadre de 600 mm).

On notera également le guidon aux poignées raccourcies.

Rappelons la liste des pièces détachées et accessoires sélectionnés par PEUGEOT:

Tubes REYNOLDS 531 (ici en 3/10).

Pédalier STRONGLIGHT en dural, manivelles de 17,5, plateaux de 53-42 dents.

Roue-libre CYCLO 5 dentures.

Déailleurs, blocages de roues et tige de selle SIMPLEX.

Chaîne SEDIS.

Pédales LYOTARD compétition.

Freins MAFAC.

Guidon AVA, alliage léger (potence de 130 mm).

Moyeux PERRIN-EXCELTOO.

Jantes MAVIC « MONTLHERY ».

Rayons ROBERGEL.

Selle IDEALE « 90 ».

Porte-bidon VITO.

100% French victory in the 1967 Tour de France

Here is Roger Pingeon's PEUGEOT (SIMPLEX derailleurs).

The PEUGEOT of the winner, Roger Pingeon, presents a rather particular silhouette because of the big size of the racer (frame of 600 mm).

The handlebars with shortened grips are also to be noted.

Let's recall the list of parts and accessories selected by PEUGEOT:

REYNOLDS 531 tubes (here in 3/10).

STRONGLIGHT dural crankset, 17.5 cranks, 53-42 teeth chainrings.

CYCLO freewheel with 5 gears.

Derailleurs, quickreleases and seatpost SIMPLEX.

SEDIS chain.

LYOTARD competition pedals.

MAFAC brakes.

AVA handlebars, light alloy (130 mm stem).

PERRIN-EXCELTOO hubs.

MAVIC "MONTLHERY" rims.

ROBERGEL spokes.

IDEALE "90" saddle.

VITO bottle cage.

[19671001 Le Cycle No 84 Vol 22 p015](#)

Ci-dessus : Le dérailleur SIMPLEX du vainqueur Pingeon. On notera l'énorme couronne destinée à l'ascension du Puy-de-Dôme. A droite : Le dérailleur en alliage léger de Jimenez, signé CAMPAGNOLO.

Technique at the Tour de France

Above: The SIMPLEX derailleur of the winner Pingeon. Note the enormous sprocket destined for the ascent of the Puy-de-Dôme. Right: The light alloy derailleur from Jimenez, made by CAMPAGNOLO.

[19671001 Le Cycle No 84 Vol 22 p017](#)

Le frein MAFAC type cantilever a tasseaux brasés, adopté par Jimenez en raison de son efficacité, mais surtout de sa légèreté.

The MAFAC cantilever brake with brazed-on studs, adopted by Jimenez because of its efficiency, but especially because of its lightness.

[19671001 Le Cycle No 84 Vol 22 p023](#)

NOTRE RENDEZ-VOUS D'OCTOBRE

Nouveau porte – bidon T.A. en fil d'acier chromé, avec son bidon spécial en matière plastique. On remarque la simplification du support, avec son collier unique de large section, et son « bec » d'arrêt constitué par la forme de la carcasse sans adjonction de plastique, comme sur le support T.A. déjà connu.

LE NOUVEAU PÉDALIER STRONGLIGHT

Dans notre compte rendu du dernier Salon, et suivant ce texte que nous avons repris ici, nous annonçons la prochaine naissance d'un pédalier STRONGLIGHT « new look ». En voici le dessin : on remarque la très importante largeur des manivelles, avec une nervure centrale généreuse, rappelant la forme mécanique des bielles pour moteur de compétition. La couronne du pédalier type « 93 » n'a pas été modifiée, ni les couronnes dentées et leur montage par vis noyées à six pans creux. Par contre, amélioration des vis d'assemblage des manivelles sur l'axe carré ; les têtes, plus épaisses d'un millimètre, assurant une meilleure mise à la clé en tube

OUR OCTOBER APPOINTMENT

New T.A. bottle cage in chromed steel wire, with its special plastic bottle. It is worth noting the simplification of the holder, with its unique

wide section collar and its stop "spout" made up of the shape of the barrel without the addition of plastic, as on the already known T.A. holder.

THE NEW STRONGLIGHT CRANKSET

In our report of the last Salon, and following this text that we have taken up here, we announced the next birth of a "new look" STRONGLIGHT crankset. Here is the drawing: we notice the very important width of the cranks, with a generous central groove, recalling the mechanical shape of the connecting rods for competition engines. The chainring of the "93" type crankset has not been modified, nor have the chainrings and their assembly by means of countersunk hexagon socket screws. On the other hand, the crank assembly screws on the square axle have been improved; the heads, which are one millimetre thicker, ensure better wrenching with a tubular spanner.

[19671001 Le Cycle No 84 Vol 22 p033](#)

Les nouvelles jantes SUPER-CHAMPION à oeillets ont été éprouvées avec succès dans toutes les grandes épreuves de la saison. Rappelons-en les modèles et leur poids unitaire : de gauche à droite, « COMPETITION PISTE » 310 gr, « COMPETITION ROUTE » 350 gr, « PROFESSIONNEL » 410 gr, « DEMONTABLE » 650 X B 450 gr et 700 X C 480 gr.

The new SUPER-CHAMPION rims with eyelets have been successfully tested in all the major events of the season. Let's recall the models and their unit weight: from left to right, " TRACK COMPETITION " 310 gr, " ROAD COMPETITION " 350 gr, " PROFESSIONAL " 410 gr, " DEMOUNTABLE " 650 X B 450 gr and 700 X C 480 gr.

[19671001 Le Cycle No 84 Vol 22 p035](#)

Quelques créations C.L.B.

A droite : Butées de gaine avant et arrière, avec détendeur instantané breveté, convenant pour tous les modèles de freins, à tirage central, présentés ici détendus sur les vues de gauche, et tendus sur les vues de droite.

Ci-contre : Poignée de course en alliage léger, avec gaine et repose-main en caoutchouc.

Ci-dessous : Le frein type « RACER - COURSE », lequel peut être équipé, sur demande, du croissant 412. C, diminuant la hauteur de l'étrier de 9 mm, pour équiper les cadres de course avec entretoises basses, sans garde-boue.

Some C.L.B. creations

On the right: Front and rear cable stops, with patented instantaneous quick release, suitable for all brake models, with centre pull, shown here relaxed on the left views, and tightened on the right views.

Opposite: Light alloy racing lever, with rubber sleeve and hand rest.

Below : The "RACER - COURSE" type brake, which can be fitted with the 412. C stirrup on request, reducing the height of the caliper by 9 mm, to equip racing frames with low brakebrdges, without fenders.

1968

Jan.

March

June

July

August

Oct.

Nov.

Dec.

[19680101 Le Cycle No 87 Vol 23 p010](#)

Trois nouveautés T. A. en avant-première du Salon de BRUXELLES

Voici les trois dernières nouveautés signées T.A. et qui doivent être présentées au public et aux techniciens à l'occasion du Salon de Bruxelles.

Ci-contre : Voici le jeu de pédalier, naturellement en alliage léger et dont la manivelle droite, entièrement forgée, comporte trois branches pour supporter le ou les plateaux. Il en résulte naturellement une plus grande simplification pour le changement des couronnes, et une extrême légèreté.

Notons également que la section des manivelles a été un peu augmentée, et que l'entraxe des trois branches est standard, ce qui permet d'y adapter tout plateau répondant aux normes classiques.

A gauche : On voit un bidon en matière plastique dotée d'une enveloppe thermique, conservant aussi bien une boisson chaude qu'un liquide glacé. Cette enveloppe permet naturellement de placer le bidon dans le porte-bidon classique.

Enfin (à droite), ce petit porte-sac avant, fixé sur le boulon principal du frein MAFAC et sur les deux axes d'articulation, est doté d'un porte-phare par serre-tringle ; ce porte-sac, entièrement réalisé en fil d'acier, est chromé.

Three T.A. novelties in preview of the BRUSSELS Salon

Here are the three latest novelties from T.A. to be presented to the public and technicians at the Brussels Fair.

Opposite: Here is the Crankset, naturally in light alloy and whose straight crank, entirely forged, has three branches to support the chainring(s). This naturally results in a greater simplification for changing the chainrings and extreme lightness.

It should also be noted that the cross-section of the cranks has been slightly increased, and that the centre distance between the three branches is standard, which makes it possible to adapt any chainring meeting classic standards.

On the left: We see a plastic bottle with a thermal envelope, keeping a hot drink as well as an iced liquid. This envelope naturally allows the can to be placed in the classic bottle holder.

Finally (on the right), this small front bag holder, fixed on the main bolt of the MAFAC brake and on the two articulation axes, is equipped with a headlight holder per fender eyebolt; this bag holder, entirely made of steel wire, is chrome-plated.

[19680301 Le Cycle No 89 Vol 23 p020](#)

NOUVEAUTÉS A BRUXELLES

1 - 2 - STURMEY-ARCHER : Levier double pour la commande du moyeu à 5 vitesses. Ce moyeu avec ses deux commandes, à droite et à gauche. (Stand CYCLOBEL).

3 - 4 - 5 - 6 - 7 - HURET : Longues manettes de cadre, simples et doubles, la manette droite pouvant être équipée d'une poignée en matière plastique de forme fonctionnelle (dessin 4).

Poignée tournante pour commander le dérailleur 3 vitesses, avec levier de frein incorporé.

Collier relais pour commande du dérailleur de course au guidon et levier en bout de guidon. (Stand DONCKERS & MORAUX.)

8 - MERTENS : Selle « COUREUR », dessus plastique épais sur monture à nappe de ressorts à boudin, forme course. (Stand WEISS).

9 - SANYO : Bloc dynamo japonais à carter en matière plastique. (Stand DE MARNEFFE).

10 - AFA : Porte-pompe à coupelle. (Stand SUPERCHAMPION).

11 - ZEUS : Démonte roue libre espagnol. En voici le fonctionnement : on le visse sur le filet à gauche dépassant légèrement de la noix de roue libre. On le dévisse d'un tour et on bloque le levier sur la gorge en forme de came. Dévisser la roue libre grâce au plat de l'outil, avec une clé ou un étau. Débloquent le levier et dévisser l'outil de la roue libre. (Stand SUPER-CHAMPION).

NOVELTIES IN BRUSSELS

1 - 2 - STURMEY-ARCHER: Double lever for 5-speed hub control. This hub with its two shifters, right and left. (CYCLOBEL stand).

3 - 4 - 5 - 6 - 7 - HURET: Long frame levers, single and double, the right-hand lever can be fitted with a functionally shaped plastic handle (drawing 4).

Twist grip for operating the 3-speed derailleur, with built-in brake lever. Relay clamp for controlling the racing derailleur on the handlebar and handlebar shifting lever. (Stand DONCKERS & MORALS.)

8 - mertens: " coureur " saddle, thick plastic top on a coil spring frame, race shape. (Stand WEISS).

9 - SANYO : Japanese dynamo block with plastic casing. (Stand DE MARNEFFE).

10 - AFA : Pump holder with cup. (SUPERCHAMPION stand).

11 - ZEUS : Spanish freewheel remover. Here is how it works : it is screwed onto the left-hand thread slightly protruding from the freewheel nut. Unscrew it by one turn and lock the lever on the cam groove. Unscrew the freewheel using the flat of the tool, with a wrench or a vice. Release the lever and unscrew the tool from the freewheel. (SUPER-CHAMPION stand).

[19680601 Le Cycle No 92 Vol 23 p012](#)

POUR PLACER SA LONGUE MANETTE COMMANDANT LE DERAILLEUR, « HURET » PROPOSE DE NOMBREUSES SOLUTIONS...

TO PLACE ITS LONG LEVER OPERATING THE DERAILLEUR, "HURET" OFFERS MANY SOLUTIONS...

[19680601 Le Cycle No 92 Vol 23 p013](#)

Voici quelques montages et emplacements proposés par HURET pour fixer sa longue manette de dérailleur sur un vélo pliant. On voit que l'on a le choix ! Sur la page précédente, et aussi, en bas à droite, comment le dérailleur lui-même doit être « positionné » pour éviter, étant très bas avec les petites roues, de toucher par terre.

Here are a few assemblies and locations proposed by HURET to attach its long shifter to a folding bicycle. You can see that you have a choice! On the previous page, and also, at the bottom right, how the derailleur itself must be "positioned" to avoid, being very low with the small wheels, touching the ground.

[19680601 Le Cycle No 92 Vol 23 p027](#)

LA 45e POLY A CHANTELOUP

En haut : La bicyclette RENE-HERSE de Maurice Macaudière, vainqueur de l'épreuve des cycloportifs.

A gauche : Le dérailleur SIMPLEX, type « PRESTIGE », qui équipait la bicyclette de Jean Jourden, premier des professionnels.

A droite : Le dérailleur HURET « LUXE », qui équipait la bicyclette de Macaudière.

THE 45th POLY AT CHANTELOUP

Above: The RENE-HERSE bicycle of Maurice Macaudière, winner of the cycloportifs event.

Left: The SIMPLEX derailleur, type "PRESTIGE", which equipped the bicycle of Jean Jourden, first of the professionals.

Right: The HURET "LUXE" derailleur on Macaudière's bicycle.

[19680701 Le Cycle No 93 Vol 23 p004](#)

Campagnolo advertisement

[19680701 Le Cycle No 93 Vol 23 p007](#)

NOUVEAUTES

C. L. B. vient de commercialiser cet efficace détendeur instantané de commande de frein.

On voit, ci-contre, ce petit appareil en position de marche. A gauche, le voici monté sur un frein et, au centre, détendu, augmentant ainsi l'écartement des patins de 8 mm.

Ci-dessous, le détendeur C.L.B. en pièces détachées. Les numéros sont ceux de référence du catalogue.

Chez SIMPLEX, on fabrique une série de couples en acier de dentures diverses.

En voici trois modèles parmi la gamme : en haut, un couple rivé pour manivelle à cinq vis et, ci-contre, deux modèles pour manivelle à trois attaches, un rivé et l'autre démontable.

NEW PRODUCTS

C. L. B. has just marketed this effective instant brake release control unit.

This small device can be seen here in the operating position. On the left, here it is mounted on a brake and, in the centre, relaxed, thus increasing the distance between the brake pads by 8 mm.

Below, the C.L.B. regulator in parts. The numbers are the catalogue reference numbers.

SIMPLEX manufactures a series of steel pairs with different toothings. Here are three models in the range: at the top, a riveted pair for five-screw crank and, opposite, two models for three-bolt crank, one riveted and the other removable.

[19680801 Le Cycle No 94 Vol 23 p007](#)

A l'occasion du Salon du Cycle, les Etablissements JOS viennent de sortir un tout nouveau combiné arrière, le « MINIALUX F.C.V. » dont les principales caractéristiques sont l'élégance, la légèreté, l'efficacité, et l'encombrement extrêmement réduit ; il a été plus spécialement étudié pour équiper les vélos pliants ou démontables.

André BERTIN nous présente la potence T.T.T. « GRAND PRIX », en alliage léger forgé, expandeur invisible à six pans creux, toutes longueurs de 60 à 130 mm, et le frein UNIVERSAL « No 68 » petit étrier en alliage léger forgé, tirage latéral et détendeur instantané, leviers avec appuie-main en gomme et vis de réglage protégée.

On the occasion of the Salon du Cycle, JOS has just launched a brand new rear combination, the "MINIALUX F.C.V." whose main features are

elegance, lightness, efficiency and extremely compact dimensions; it has been specially designed to equip folding or demountable bicycles.

André BERTIN presents the T.T.T. stem " GRAND PRIX ", in forged light alloy, invisible hexagon hollow expander, all lengths from 60 to 130 mm, and the UNIVERSAL " No 68 " small forged light alloy brake, side pull and instant release, levers with rubber hand rest and protected adjustment screw.

[19680801 Le Cycle No 94 Vol 23 p019](#)

La TAURUS du « maillot rouge » Mossi

Sur cette machine classique italienne, on trouve une selle UNICA, une nouvelle potence en alliage léger CINELLI avec expandeur invisible, des freins UNIVERSAL avec guide-roue, un porte-bidon T.A. et les spécialités CAMPAGNOLO.

The TAURUS of the "red jersey" Mossi

This classic Italian machine features a UNICA seat, a new CINELLI light alloy stem with invisible expander, UNIVERSAL brakes with wheel guide, T.A. bottle cage and CAMPAGNOLO specialties.

[19680801 Le Cycle No 94 Vol 23 p021](#)

Au palmarès du "TOUR " 1968

- 1) Raccord « à la française » sur la bicyclette LEJEUNE du vainqueur.
- 2) Plusieurs coureurs avaient adopté la nouvelle potence CINELLI en alliage léger avec expandeur à six pans creux.
- 3) C'est encore les freins MAFAC qui équipaient le premier.
- 4) Les freins UNIVERSAL étaient équipés de petits guides triangulaires pour faciliter le remontage de la roue.
- 5) Le porte-bidon de cadre T.A. utilisé par la grande majorité des concurrents.

6) C'est le dérailleur en alliage léger CAMPAGNOLO qui a remporté la victoire, ainsi que le classement par point et celui du meilleur grimpeur.

At the winners of the "TOUR" 1968

- 1) Connection "à la française" on the winner's LEJEUNE bicycle.
- 2) Several racers had adopted the new CINELLI light alloy stem with Allen expander bolt.
- 3) It is still the MAFAC brakes which equipped the first one.
- 4) The UNIVERSAL brakes were equipped with small triangular guides to facilitate the reassembly of the wheel.
- 5) The T.A. frame bottle cage used by the vast majority of competitors.
- 6) The CAMPAGNOLO light alloy derailleur won the race, as well as the points classification and the best climber classification.

[19680801 Le Cycle No 94 Vol 23 p022](#)

LE TOUR DE FRANCE 1968

La PEUGEOT de Roger Pingeon 1er des Français

Sur la PEUGEOT-BP de Roger Pingeon, classé premier des Français au Tour 68, on remarquait le dérailleur SIMPLEX en résine industrielle, le pédalier STRONGLIGHT en alliage léger, les freins MAFAC, le porte-bidon VITO.

THE TOUR DE FRANCE 1968

The PEUGEOT of Roger Pingeon 1st of the French

On the PEUGEOT-BP of Roger Pingeon, classified first of the French in Tour 68, we noticed the SIMPLEX front derailleur in industrial resin, the STRONGLIGHT crankset in light alloy, the MAFAC brakes, the VITO bottle cage.

[19680801 Le Cycle No 94 Vol 23 p023](#)

La KAS, d'Aurelio Gonzalès, meilleur grimpeur 1968

Notons les dérailleurs et spécialités CAMPAGNOLO, la potence CINELLI en alliage léger avec expandeur invisible, avec tête à six pans creux, la selle UNICA, le porte-bidon T.A.

The KAS, by Aurelio Gonzalès, best climber 1968

We would like to mention the CAMPAGNOLO derailleurs and specialties, the CINELLI stem in light alloy with invisible expander, with Allen head, the UNICA saddle, the T.A. bottle cage.

[19680801 Le Cycle No 94 Vol 23 p024](#)

Un champion hollandais, Jan JANSSEN a remporté le "TOUR de FRANCE" 1968 avec une bicyclette française LEJEUNE

équipée avec tubes REYNOLDS, pneus WOLBER, spécialités CAMPAGNOLO, freins MAFAC, roue libre ATOM, selle UNICA-CANETTI, jantes SUPER-CHAMPION, guidon PIVO, chaîne BRAMPTON.

A Dutch champion, Jan JANSSEN won the 1968 "TOUR de FRANCE" with a French LEJEUNE bicycle.

equipped with REYNOLDS tubes, WOLBER tyres, CAMPAGNOLO specialties, MAFAC brakes, ATOM freewheel, UNICA-CANETTI saddle, SUPER-CHAMPION rims, PIVO handlebars, BRAMPTON chain.

[19681001 Le Cycle No 95 Vol 23 p049](#)

SALON 1968 - SALON 1968 -- SALON 1968 - SALON 1968

Nouvel aspect également pour le dérailleur HURET type « ALLVIT », la marque ornant le bras principal ayant un fond de couleur faisant ressortir le lettrage.

Le dérailleur HURET type « SVELTO » est, cette année, présenté au Salon avec un petit enjoliveur, réalisé en matière plastique, placé à cheval sur le bras principal.

SALON 1968 - SALON 1968 -- SALON 1968 - SALON 1968

The HURET "ALLVIT" type derailleur also has a new look, with the mark on the main arm having a coloured background to highlight the lettering.

The HURET "SVELTO" type derailleur is presented at this year's Salon with a small decorative hubcap, made of plastic material, straddling the main arm.

[19681001 Le Cycle No 95 Vol 23 p050](#)

JOS advertisement

[19681001 Le Cycle No 95 Vol 23 p051](#)

SALON 1968 - SALON 1968 -- SALON 1968 - SALON 1968

Ci-contre : Les dérailleurs SIMPLEX types « P » et « PRESTIGE - CRITERIUM », travaillant suivant le principe du parallélogramme déformable, et réalisés pour les pièces principales en résine industrielle : rappelons que la PEUGEOT de Pigeon, vainqueur du Tour de France 1967, était équipée des dérailleurs SIMPLEX avant et arrière.

Deux des plus marquantes nouveautés exposées au dernier Salon de Paris au stand MAILLARD et depuis largement diffusées : une pédale course, forme moderne et corps en alliage léger monobloc, et la roue-libre « ATOM », toutes dentures amovibles et système de démontage facile et ultra-rapide par cannelures, et outil spécial à manche ou, comme sur ce dessin, avec étau ou clé à fourche ou à molette.

SALON 1968 - SALON 1968 -- SALON 1968 - SALON 1968

Opposite: SIMPLEX "P" and "PRESTIGE - CRITERIUM" type derailleurs, working on the principle of the deformable parallelogram, and made for the main parts in industrial resin: remember that the PEUGEOT of

Pigeon, winner of the 1967 Tour de France, was equipped with SIMPLEX front and rear derailleurs.

Two of the most outstanding new products exhibited at the last Paris Salon at the MAILLARD stand and since then widely distributed: a racing pedal, modern shape and monobloc light alloy body, and the "ATOM" freewheel, all with removable sprockets and an easy and ultra-fast dismantling system by splines, and special tool with handle or, as on this drawing, with vice or spanner.

[19681001 Le Cycle No 95 Vol 23 p055](#)

SALON 1968 - SALON 1968 -- SALON 1968 - SALON 1968

A côté de sa fameuse « 90 de compétition, IDEALE présentait au dernier Salon une selle avec dessus en matière plastique, type « SUPER-COUREUR ».

Élégance, robustesse et légèreté sont les trois principales qualités du pédalier « 93 » réalisé par STRONGLIGHT et destiné aux belles machines de compétition et de cyclotourisme.

Les nouvelles jantes SUPER-CHAMPION à oeillets ont été éprouvées avec succès dans toutes les grandes épreuves de la saison. Rappelons-en les modèles et leur poids unitaire : de gauche à droite, « COMPETITION PISTE » 310 g « COMPETITION ROUTE » 350 g, « PROFESSIONNEL » 410 g, « DÉMONTABLE » 650 x B 450 g et 700 x C 480 g.

SALON 1968 - SALON 1968 -- SALON 1968 - SALON 1968

In addition to its famous "90" competition saddle, IDEALE presented a saddle with a plastic top, type " SUPER-COUREUR " at the last Salon.

Elegance, robustness and lightness are the three main qualities of the "93" crankset made by STRONGLIGHT and designed for beautiful racing and touring machines.

The new SUPER-CHAMPION rims with eyelets have been successfully tested in all the major events of the season. The models and their unit weight: from left to right, "TRACK COMPETITION" 310 g, "ROAD COMPETITION" 350 g, "PROFESSIONAL" 410 g, "DISASSEMBLE" 650 x B 450 g and 700 x C 480 g.

[19681001 Le Cycle No 95 Vol 23 p057](#)

SALON 1968 - SALON 1988 -- SALON 1968 - SALON 1968

Ci-dessus : Le dérailleur de compétition CAMPAGNOLO, en alliage léger, vient de remporter une victoire complète dans le Tour de France 1968.

Les Etablissements BOTTELIN-DUMOULIN, spécialistes des pare-chocs, porte-bagages et accessoires divers pour cyclomoteurs, viennent de commercialiser cette allonge de porte-bagages, avec pince à ressort, côtés permettant la fixation correcte de sacoches, arrière protégeant le feu rouge et mode de fixation assurant, sans aucune modification ni difficulté, la pose sur tous les cyclomoteurs actuels.

Nouveaux moyeux CAMPAGNOLO Sport, grands flasques ajourés à perçages ronds ou petits flasques, corps en dural forgé, blocages rapides avec montage par rondelle clips.

SALON 1968 - SALON 1988 -- SALON 1968 - SALON 1968

Above: The CAMPAGNOLO racing derailleur, made of light alloy, has just won a complete victory in the 1968 Tour de France.

Etablissements BOTTELIN-DUMOULIN, specialists in bumpers, luggage racks and various accessories for cyclomoteurs, have just marketed this luggage rack extension, with spring clip, sides allowing the correct attachment of panniers, rear protecting the red light and a method of attachment ensuring, without any modification or difficulty, the installation on all current cyclomoteurss.

New CAMPAGNOLO Sport hubs, large cutout flanges with round holes or small flanges, forged dural body, quick releases with clip washer mounting.

[19681001 Le Cycle No 95 Vol 23 p063](#)

SALON 1968 - SALON 1988 -- SALON 1968 - SALON 1968

Voici le jeu de pédalier T.A., naturellement en alliage léger et dont la manivelle droite, entièrement forgée, comporte trois branches pour supporter le ou les plateaux. Notons également que la section des manivelles a été un peu augmentée et que l'entraxe des trois branches est standard, ce qui permet d'y adapter tout plateau répondant aux normes classiques.

SALON 1968 - SALON 1988 -- SALON 1968 - SALON 1968

Here is the T.A. crankset, naturally made of light alloy and whose straight, fully forged crank has three branches to support the chainring(s). Note also that the crank section has been slightly increased and that the bolt circle diameter between the three arms is standard, which makes it possible to adapt any chainring meeting the classical standards.

[19681001 Le Cycle No 95 Vol 23 p067](#)

SALON 1968 - SALON 1968

Trois réalisations SIMPLEX : double manette de cadre métallique à leviers gainés de caoutchouc, manette au guidon, également gainée de caoutchouc, et collier-butée pour une ou deux commandes au guidon.

SALON 1968 - SALON 1968

Three SIMPLEX designs: double metal frame lever with rubber coated handles, handlebar lever, also rubber coated, and handlebar clamp for one or two handlebar levers.

SALON 1968 - SALON 1968 -- SALON 1968 - SALON 1968

A TRAVERS LES STANDS

IDEALE nous communique... UNE SELLE NEUVE... RODEE

POUR la première fois au monde, un fabricant de selles, la marque française IDEALE, propose à sa clientèle une selle que le cycliste n'aura pas « à faire ». Cette nouvelle réalisation IDEALE porte, gravée dans le cuir, la mention « RODEE MAIN selon Daniel REBOUR ». Le prérodage préconisé par le technicien du cycle averti qu'est Daniel Rebour vous évitera une pénible et souvent douloureuse corvée de rodage de votre selle.

Ce rodage, que nous avons effectué pour vous en usine, cuir non monté, équivaut à un très long kilométrage sans déformation ni allongement du cuir. Aucune utilisation, même intensive, n'aurait pu restituer de telles conditions d'assouplissement à toutes les parties du cuir ; si ce dernier n'a pas l'aspect exact du neuf et présente quelques rides, n'en soyez pas étonné : le malaxage auquel il a été soumis en est cause, mais sa qualité et sa résistance n'en sont nullement altérées.

Cette opération peut être réalisée, moyennant supplément, sur tous les modèles de la gamme course « 90 Spéciale COMPETITION « ressort acier ou alliage léger.

Vous serez surpris du confort immédiat que vous procurera cette selle neuve rodée que vous pourrez monter sans crainte pour une longue randonnée... ou pour la course que vous vous promettez bien de gagner ! La selle IDEALE a pensé à votre confort.., et vous souhaite bonne route !

SALON 1968 - SALON 1968 -- SALON 1968 - SALON 1968

ACROSS THE STANDS

IDEALE is communicating to us... A NEW SADDLE... RUN IN

For the first time in the world, a saddle manufacturer, the French brand IDEALE, is offering its customers a saddle that the cyclist will not have to "do". This new IDEALE product is engraved in the leather with the words "RODEE MAIN selon Daniel REBOUR". The pre-treatment recommended

by Daniel Rebour, the experienced cycle technician, will save you the difficult and often painful task of breaking in your saddle.

This break-in, which we have carried out for you in the factory, with the leather not mounted, is equivalent to a very long mileage without deformation or elongation of the leather. No amount of use, even intensive, could have restored such softening conditions to all parts of the leather. If the leather does not look exactly like new and has a few wrinkles, don't be surprised: the kneading to which it has been subjected is the cause, but its quality and resistance are in no way altered.

This operation can be carried out, for an additional charge, on all models in the "90 Special COMPETITION" racing range with steel or light alloy rails.

You will be surprised by the immediate comfort of this new, well-worn saddle that you can ride without fear for a long ride... or for the race that you promise to win!

The IDEALE saddle has thought about your comfort and wishes you a good ride!

[19681101 Le Cycle No 96 Vol 23 p011](#)

Record de légèreté au stand LEJEUNE : 7 kg 300 !

Oui, 7kg 300 pour ce vélo ultra-léger destiné à Bernard Guyot, cadre en tubes REYNOLDS 3/10 et, comme on le voit ici, freins cantilevers MAFAC et pédaliers CAMPAGNOLO allégé par de nombreuses attaques de foret et la coupe à mi-hauteur d'une dent sur deux.

Lightness record at the LEJEUNE stand: 7 kg 300!

Yes, 7kg 300 for this ultra-light bicycle designed for Bernard Guyot, frame in REYNOLDS 3/10 tubes and, as you can see here, MAFAC cantilever brakes and CAMPAGNOLO cranksets lightened by numerous drill attacks and the cutting halfway down of one tooth out of two.

[19681101 Le Cycle No 96 Vol 23 p017](#)

Au stand CANETTI, ce beau cadre en tubes COLUMBUS réalisé par Alex SINGER.

At the CANETTI stand, this beautiful frame in COLUMBUS tubes made by Alex SINGER.

[19681101 Le Cycle No 96 Vol 23 p019](#)

En bas : Au stand VAR, nouvelle pompe à double effet, équipée d'un manomètre, raccord à transformation pour valves de bicyclettes, motos et autos.

Below: At the VAR stand, a new double-acting pump, equipped with a pressure gauge, convertible coupling for bicycle, motorbicycle and car valves.

[19681101 Le Cycle No 96 Vol 23 p021](#)

LE SALON DE PARIS 1968 -- LE SALON DE PARIS 1968

Quelques nouveautés dans le domaine du freinage :

1 - 2 « RACER » demi-ballon et sa poignée, créé par C.L.B., remarqué au stand GITANE.

3 - FAVORIT « SPECIAL » à double articulation et tirage central, en alliage léger, visible chez CANETTI.

4 - 5 LEJEUNE était le seul constructeur à présenter le nouveau frein de course CAMPAGNOLO ; on notera sa poignée avec appuie-main en caoutchouc, le détendeur de transmission et les « V » de guidage solidaires des porte-patins, pour faciliter le remontage de la roue.

LE SALON DE PARIS 1968 -- LE SALON DE PARIS 1968

Some new developments in the field of braking :

1 - 2 " RACER " demi-balloon and its lever, created by C.L.B., seen at the GITANE stand.

3 - FAVORIT " SPECIAL " with double articulation and center

pull, in light alloy, can be seen at CANETTI.

4 - 5 LEJEUNE was the only manufacturer to present the new CAMPAGNOLO racing brake; note its handle with rubber hand rest, the transmission regulator and the "V" guides attached to the pad holders, to facilitate wheel reassembly.

[19681101 Le Cycle No 96 Vol 23 p037](#)

LE SALON DE PARIS 1968

Nouvelle manette de dérailleur SIMPLEX, destinée plus particulièrement pour équiper les bicyclettes pliantes, démontables ou « compactes ».

En dessous, la même manette en pièces détachées, avec les numéros de référence du fabricant.

Gamme très complète des cale-chaussures T.A., en cuir pour la ville et en alliage léger pour la course et le tourisme rapide, le cyclo-cross avec pointes amovibles et enfin modèle long permettant l'emploi de chaussures à semelles minces.

LE SALON DE PARIS 1968

New SIMPLEX shifter, especially designed for folding, demountable or "compact" bicycles.

Below, the same shifter in spare parts, with the manufacturer's reference numbers.

A very complete range of T.A. shoe-cleats, in leather for the city and in light alloy for racing and fast touring, cyclo-cross with removable spikes and finally a long model allowing the use of shoes with thin soles.

[19681101 Le Cycle No 96 Vol 23 p038](#)

LE SALON DE PARIS 1968

Tout nouveau pédalier NERVAR « STAR » créé par PEYRARD, destiné à la compétition ; un pédalier similaire, mais à cinq vis classiques, est destiné au cyclotourisme, avec double ou triple plateau.

La longue manette simple HURET, type « STICK-SHIFT », pré-entée ici en pièces détachées, avec les numéros de référence du fabricant, a été conçue principalement pour les mini – vélos modernes, dans le but de commander le dérailleur type « SVELTO » référence 2030.

LE SALON DE PARIS 1968

The brand new NERVAR "STAR" crankset created by PEYRARD, intended for competition; a similar crankset, but with five classic screws, is intended for cycle touring, with double or triple chainring.

The long single lever HURET, type "STICK-SHIFT", presented here as spare parts, with the manufacturer's reference numbers, was designed mainly for modern mini bicycles, in order to operate the derailleur type "SVELTO" reference 2030.

[19681101 Le Cycle No 96 Vol 23 p039](#)

LE SALON DE PARIS 1968

Chez René HERSE, nous avons remarqué cette boîte à billes aux très longs emboîtements sur une bicyclette type compétition. Le collier guide-câble, en raison (le sa position très haute, a dû être modifié.

LE SALON DE PARIS 1968

At René HERSE, we noticed this bottom bracket shell with very long tips on a competition type bicycle. The cable guide collar, due to its very high position, had to be modified.

[19681201 Le Cycle No 97 Vol 23 p012](#)

NOUVEAUTES AU SALON 1968

1. - 2. ESGE : Petite trousse d'outillage en matière plastique encastrée dans les tubes du porte-bagages, vue fermée et ouverte ; elle contient un nécessaire pour pneus, deux ampoules de rechange dans de la mousse, des démonte-pneus et deux clés plates à trous.
3. VITA : Phare « 43 » à réflecteur panoramique.
4. ATOM : Moyeux à joues rapprochées, destinés aux bicyclettes pliantes ou démontables.
- 5 - 6. LUXOR : Combiné arrière à réflecteur interne, tout en plastique, et dynamo avec support centré.
7. DARDENNE - DUCHERON : Originale potence carrée, avec anneaux guide-gaines.
8. SECI-LUMINOX : Feu arrière de hauban, corps tout en plastique.
9. ZEFAL : Détail du raccord, de sa fixation et de la poignée en matière plastique de la pompe « COMPETITION ».

NEW PRODUCTS AT THE 1968 SALON

1. - 2. ESGE: Small tool box made of plastic material embedded in the tubes of the luggage rack, view closed and open; it contains a tyre kit, two spare bulbs in foam, tyre levers and two flat spanners with holes.
3. VITA: "43" headlight with panoramic reflector.
4. ATOM: Close flange hubs for folding or demountable bicycles.
- 5 - 6. LUXOR: Rear combination with internal reflector, all plastic, and dynamo with centred support.
7. DARDENNE - DUCHERON : Original square stem, with guide rings.
8. SECI-LUMINOX: Rear seat stays light, all plastic body.
9. ZEFAL: Detail of the connector, its fixing and the plastic handle of the "COMPETITION" pump.

[19681201 Le Cycle No 97 Vol 23 p014](#)

Remarqué dans les stands au SALON de PARIS

- 1 - 2. C.T.A : Guidon moto renforcé et guidon pour le « MICRON » VELO-SOLEX.
3. PIVO : Guidon repliable par papillon.

4. CINELLI : Guidon de course avec long renfort central et potence à expandeur invisible à six pans creux.
5. NERVAR : Détail de la manivelle à pédale repliable sur carré pour vélos pliants ou démontables.
- G. JEUNEHOMME Tuyau en matière plastique armée pour raccord de pompe.
- 7 - 8. ATAX Papillon en alliage léger incassable, avec rondelle en acier à ressort et potence course toutes longueurs en alliage léger.
9. CAMPAGNOLO : Pédale course avec cage en alliage spécial extra-léger et résistant.

Noticed at the stands at the PARIS SALON

- 1 - 2 C.T.A: Reinforced motorcycle handlebars and handlebars for the "MICRON" VELOSOLEX.
3. PIVO : Handlebar folding by butterfly.
4. CINELLI: Racing handlebar with long central reinforcement and invisible hexagon socket stem.
5. NERVAR : Detail of the folding pedal crank on square taper for folding or dismountable bicycles.
6. JEUNEHOMME Reinforced rubber hose for pump coupling.
- 7 - 8 ATAX Unbreakable light alloy butterfly nut with spring steel washer and full-length light alloy racing stem.
9. CAMPAGNOLO: Race pedal with cage in special extra-light and resistant alloy.

1969

Jan. March April May
 August Oct. Nov.

[19690101 Le Cycle No 98 Vol 24 p010](#)

Remarqué au SALON 1968

1. ESGE : Porte-bagages pour bicyclette d'enfant, avec plate-forme enrobée de matière plastique.
2. GURTNER Carburateur incliné pour 50 cmc sport.

3. **BLUEMELS** : Fixation à démontage rapide par accrochage du garde-boue arrière en matière plastique.
4. **VELOX** : Présentoir distributeur en forme de manège pour tubes de « super-dissolution ».
5. **RENE-HERSE** : Frein **WEINMANN** à tirage central monté sur tasseaux brasés permettant de supprimer l'étrier d'origine.
6. **PAREFLEX** : Pare-brise avec dessus formant toit et tablier pour cyclo-moteur moderne.
7. **ATAX** : Support simple et stable, à fixation rapide, pour exposition de bicyclettes.
8. **ESGE** : Garde-boue en matière plastique à trois zones de contact évitant les fils électriques.

Noticed at SALON 1968

1. **ESGE**: Luggage rack for children's bicycles, with plastic-coated platform.
2. **GURTNER** Inclined carburettor for 50 cmc sport.
3. **BLUEMELS**: Quick release attachment by hooking the rear plastic fender.
4. **VELOX** : Merry-go-round-shaped display for "super-dissolution" tubes.
5. **RENE-HERSE**: **WEINMANN** central-pull brake mounted on brazed on studs to remove the original stirrup.
6. **PAREFLEX**: Windscreen with roof top and apron for modern mopeds.
7. **ATAX**: Simple and stable, quick-fixing stand for bicycle display.
8. **ESGE**: Plastic fender with three contact zones eliminating the need for electric wires.

[19690101 Le Cycle No 98 Vol 24 p012](#)

ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES

Raccords de direction ajourés en forme de coeur, sur ce cadre réalisé par **DARDENNE** et présenté en blanc de lime.

ACCESSORIES AND SPARE PARTS

Head lugs with heart shaped cut-outs, on this frame made by DARDEN-NE and presented in lime white.

[19690101 Le Cycle No 98 Vol 24 p013](#)

Petit cache-enjolveur en matière plastique sur l'axe d'articulation du dérailleur « LUXE » HURET.

Small plastic cover on the hinge pin of the " LUXE " HURET derailleur.

[19690101 Le Cycle No 98 Vol 24 p014](#)

Voici le nouveau frein « RACER » demi-ballon CLB en pièces détachées ; on remarque le très grand rapport entre les bras de levier et la partie agissante des branches. Ici, le frein avant est équipé du croissant normal avec longue vis de fixation.

A droite : Les trois croissants prévus pour montages différents du frein arrière. De haut en bas : Sur entretoise percée horizontalement et sur plaquette-entretoise ESGE.

Here is the new CLB "RACER" half-balloon brake in spare parts; we notice the very high ratio between the lever arms and the acting part of the branches. Here, the front brake is equipped with the normal stirrup with long fixing bolt.

Right: The three stirrups provided for different mounting of the rear brake. From top to bottom: On horizontally drilled seatstay bridge and on ESGE seatstay bridge plate.

[19690101 Le Cycliste 0102 1969 p020](#)

[19690101 Le Cycliste 0102 1969 p021](#)

Voici quelques croquis de Daniel Rebour présentant plusieurs montages et emplacements proposés par le dérailleur Huret pour fixer sa longue manette sur les vélos, notamment ceux pliants. On voit aussi comment, sur ces dernières machines, le dérailleur doit être « positionné » pour éviter, du fait de sa position très basse avec les petites roues des mini-bicyclettes, de toucher par terre.

Here are a few drawings by Daniel Rebour showing several mounts and locations proposed by the Huret derailleur to fix its long shifter on bicycles, especially folding ones. We can also see how, on these last machines, the derailleur must be "positioned" to avoid, because of its very low position with the small wheels of the mini-bicycles, to touch the ground.

[19690301 Le Cycliste 0304 1969 p061](#)

La Selle "IDÉALE" Type 90 "RODÉE MAIN"

DEPUIS toujours, les cyclistes qui utilisaient une selle neuve en cuir devaient « roder » celle-ci, et il n'y avait pas beaucoup d'autres moyens que de pédaler, assis sur ce siège aussi dur qu'un bout de bois, souffrir en silence... et espérer que ce supplice ne dure pas trop longtemps. Parfois, certains enduisaient le cuir de graisse ou d'huile de pied de boeuf, et faisaient pénétrer la matière grasse au moyen d'un bois rond, manche à balai ou de marteau, en appuyant de toutes leurs forces sur le dessus de la selle.

Ça n'arrangeait pas grand-chose...

Craignant de se blesser en « faisant » une nouvelle selle, les coureurs confiaient leur selle neuve à certains « spécialistes » qui démontraient le cuir, et lui faisaient subir divers traitements bain d'huile, et même de vin rouge (!)... le remontaient à nouveau, ainsi assoupli. Le sportif disposait alors d'une selle très souple mais, hélas ! qui se déformait vite au point de devenir parfois inutilisable. Aussi la vogue des selles en matière plastique devint-elle grande, car, elles au moins, ont la qualité de ne point nécessiter de « rodage ».

Il y a fort longtemps que notre confrère Daniel Rebour avait mis au point une méthode pour ne pas être obligé de « faire » les selles qu'il uti-

lisait. Spécialiste des longues distances, il cherchait naturellement à toujours avoir une assise confortable, souple, et ne se déformant pas. Aussi, dérivait-il ses selles, en assouplissait le cuir, mais sans le graisser ; simplement en le malaxant à la main. Et ce mode de traitement s'avéra très efficace.

Il lui arriva de faire ses confidences à la direction des selles « Idéale », suggérant à nos amis Tron et Berthet, d'appliquer un semblable traitement aux cuirs neufs, avant rivetage, pour livrer commercialement une selle immédiatement utilisable, sans risque de se blesser ni même d'être mal à l'aise.

Ce n'est qu'au dernier Salon de Paris que Pierre Berthet, P.D.G. d' « Idéale », accepta de tenter cette aventure, et il semble bien que le succès de la « 90 rodée main » fut total immédiatement puisqu'on en vit sur presque toutes les bicyclettes de course et de randonneur.

Evidemment, ce travail ne peut prétendre être tenté avec une certitude de réussite sur n'importe quelle selle dont le cuir, une fois humidifié, n'a été que moulé sur une forme, car on risque de le déformer. Mais la « 90 » est la seule selle au monde, on le sait, dont le cuir est réellement et valablement embouti, les ailes allongées, ne pouvant ainsi reprendre sa forme primitive de flanc plat. Aussi le traitement du pré-rodage s'applique-t-il avec le maximum de réussite sur cette selle « 90 ».

Le procédé, utilisé pour obtenir, en fabrication, le rodage souhaité par tous les utilisateurs, consiste à prendre le cuir de la selle au moment où il est prêt à être monté sur son support. Ce cuir est alors roulé, travaillé à la main, en tous sens, suivant des normes déterminées afin d'obtenir la souplesse désirée sans pour cela en briser les fibres, ou même en courir le risque. La différence que présente ce cuir avant et après ce travail de malaxage conditionné est spectaculaire.

Ainsi traité, il peut être fixé sur sa monture métallique, et ne nécessite alors aucune tension supplémentaire : on obtient une selle non déformée, pouvant être immédiatement utilisée, même sur de longues distances.

Le revers de la médaille, il y en a toujours un en toutes choses, ne présente qu'un prix d'acquisition légèrement plus élevé du fait du supplément de main-d'oeuvre que nécessitent le traitement et une présentation moins brillante, moins lisse quant au cuir, ce qui n'est rien à côté du

plaisir que l'on éprouve d'être tout de suite à l'aise et de n'avoir pas à courir le risque de blesser du siège, ni même seulement d'être incommodé pendant des kilomètres et des kilomètres comme c'était toujours le cas.

C'est l'impression que nous avons personnellement ressentie lorsque, remplaçant une selle comptant à son actif quelques milliers de kilomètres par fine « 90 », nous n'avons eu dès les premières heures aucunement l'impression de selle neuve. On peut donc dire que c'est là une heureuse amélioration apportée à la selle, laquelle sera très appréciée de nos camarades ; il faut en féliciter et remercier Daniel Rebour et Pierre Berthet.

Daniel Rebour (au centre) dans un atelier de la «Selle Idéale» avec Pierre Berthet.

The " IDÉALE" Type 90 "HAND RUN IN" Saddle

SINCE always, the cyclists who used to use a new leather saddle had to "break in" this one, and there was not much other way than to pedal, sitting on this seat as hard as a piece of wood, suffer in silence, and hope that this torment would not last too long.

Sometimes, some people would coat the leather with fat or oil from an ox's foot, and then they would rub the fat into the leather with a round wood, broom handle or hammer, pressing it with all their might on the top of the saddle.

It didn't help much...

Fearing injury while " making " a new saddle, the riders would entrust their new saddle to certain " specialists " who would take the leather apart, and subject it to various treatments in an oil bath, and even red wine (!)... put it back together again, thus making it more supple. The sportsman then had a very supple saddle but, Alas! that quickly became deformed to the point of sometimes becoming unusable. So plastic saddles became very fashionable, because at least they have the quality of not needing to be "broken in".

A long time ago, our confrere Daniel Rebour had developed a method to avoid having to " make " the saddles he used. As a specialist in long distances, he naturally sought to always have a comfortable, supple and

non-deforming seat. So, he derived his saddles, softening the leather, but without greasing it; simply by kneading it by hand. And this method of treatment proved to be very effective.

He sometimes made his confidences to the Selles " Idéale " management, suggesting to our friends Tron and Berthet, to apply a similar treatment to new leather, before riveting, to commercially deliver a saddle immediately usable, without risk of injury or even discomfort.

It was only at the last Paris Show that Pierre Berthet, CEO of "Idéale", agreed to try this adventure, and it seems that the success of the "90 hand run in" was immediate as it is seen on almost all racing and touring bicycles.

Obviously, this work cannot be attempted with any certainty of success on any saddle whose leather, once wetted, has only been moulded to a shape, as there is a risk of deforming it. But the "90" is the only saddle in the world, as we know, whose leather is really and validly stamped, with elongated wings [flanks, sides], thus not being able to return to its original flat shape. This is why the "90" saddle has been pre-broken in with maximum success.

The process, which is used in manufacturing to obtain the break-in desired by all users, consists of taking the leather from the saddle at the moment when it is ready to be mounted on its frame. This leather is then rolled, worked by hand, in all directions, according to determined standards in order to obtain the desired suppleness without breaking the fibres, or even taking the risk of doing so. The difference between this leather before and after this conditioned kneading work is spectacular.

Thus treated, it can be fixed on its metal frame, and then requires no additional tension: the result is a non-deformed saddle, which can be used immediately, even over long distances.

The other side of the coin, there is always one in all things, has only a slightly higher purchase price due to the extra labour involved in the treatment and a less shiny, less smooth presentation as far as the leather is concerned, which is nothing compared to the pleasure of being immediately at ease and not having to run the risk of injuring yourself from the seat, or even just being inconvenienced for miles and miles as was always the case.

This is the feeling we personally had when we replaced a saddle with a few thousand kilometres on it with a fine '90' and from the very first hours we had no feeling like a new saddle. We can therefore say that this is a happy improvement to the saddle, which will be very much appreciated by our comrades; we must congratulate and thank Daniel Rebour and Pierre Berthet.

Daniel Rebour (centre) in a workshop of the "Ideal Saddle" with Pierre Berthet.

Not scanned: 19690101 Le Cycle No 98 Vol 24 p009

Salon de Paris 1968

[...]

IDEALE a obtenu un grand succès avec sa nouvelle « 90 » course, rodée main, présentée avec monture acier ou dural, et dès le lendemain de l'ouverture du Salon, la presque totalité des constructeurs l'avaient montée sur leurs beaux modèles de course, sport ou cyclotourisme. Je dois ici, contrairement à mon habitude, parler à titre personnel pour expliquer pourquoi cette selle porte ma signature gravée sur le cuir. Depuis de très longues années, plus de 30 ans, je me refuse à « faire » une selle par les moyens classiques, n'aimant pas souffrir sur le morceau de bois que représente une selle neuve. Aussi, je dérivetais le cuir, le traitais à ma manière, brisant ses fibres, puis je remettais des rivets, et partais alors, confortablement.

Fort de cette longue expérience, j'ai demandé depuis quelques années, à la maison IDEALE de commercialiser en série ce procédé, somme toute plus facile à réaliser en usine, avant le montage du cuir et seul capable à mon avis de ne pas dégoûter le cycliste débutant ou devant mettre une selle neuve.

Enfin, Pierre Berthet m'a écouté, convoqué à Pont-St-Pierre pour que j'éduque certains ouvriers, et voilà pourquoi la « 90 rodée » porte mon nom.

J'espère que je n'aurai pas à encourir les reproches des usagers ?
Mais revenons au Salon, au stand IDEALE.[....]

IDEALE has achieved great success with its new "90" race, hand run in, presented with steel or dural frame, and the day after the opening of the Show, almost all manufacturers had mounted it on their beautiful racing, sports or cycle tourism models.

I have to speak here, unlike my usual practice, in a personal capacity to explain why this saddle bears my signature engraved on the leather. For very long years, more than 30 years, I have refused to "make" a saddle by the classical means, not liking to suffer on the piece of wood that a new saddle represents. Also, I would drift the leather, treat it in my own way, breaking its fibres, then put rivets back on, and then leave, comfortably.

On the strength of this long experience, I have asked IDEALE for several years to commercialize this process in series, which is easier to carry out in the factory, before the leather is assembled and which, in my opinion, is the only one that does not disgust the beginner cyclist or one who needs a new saddle.

Finally, Pierre Berthet listened to me, summoned me to Pont-St-Pierre to educate certain workers, and that is why the "90 rodée" bears my name. I hope I won't have to be blamed by the users?
But let's come back to the Show, at the IDEALE stand.[...]

[19690401 Le Cycle No 101 Vol 24 p013](#)

Et voici la machine de l'essai, type « S SPEED », modèle course, mais équipée d'un grand sac arrière et de légers garde-boue.

And here is the machine of the test, type "S SPEED", race model, but equipped with a large rear bag and light fenders.

[19690501 Le Cycle No 102 Vol 24 p011](#)

Poly de Chanteloup

La bicyclette PEUGEOT du vainqueur Delisle

Sur cette belle machine, parfaitement dessinée pour les efforts en côte, avec un arrière très court, on note les tubes REYNOLDS « 531 », les dérailleurs et tige de selle SIMPLEX, le pédalier STRONGLIGHT, les freins MAFAC, la chaîne SEDIS, le guidon AVA, les jantes MAVIC, etc.

Poly de Chanteloup

The PEUGEOT bicycle of the winner Delisle

On this beautiful machine, perfectly designed for uphill performance, with a very short rear end, we note the REYNOLDS " 531 " tubes, the SIMPLEX front derailleurs and seatpost, the STRONGLIGHT crankset, the MAFAC brakes, the SEDIS chain, the AVA handlebars, the MAVIC rims, etc...

[19690501 Le Cycle No 102 Vol 24 p013](#)

LA 46e « POLY » A CHANTELOUP

Ci-contre : Les deux positions extrêmes du nouveau dérailleur HURET « SUPER - TOURING » qui lui permettent d'absorber l'énorme écart de 41 dents.

A gauche : La chaîne est sur le grand plateau de 53 dents et sur la couronne arrière de 28. A droite : La chaîne est sur le petit plateau de 26 dents et sur la couronne de 14.

Ci-dessous : La nouvelle selle IDEALE « 90 » visible, entre autres, sur plusieurs modèles RENE - HERSE, porte sur le dessus la mention « rodée main », selon..., et la signature Daniel REBOUR.

THE 46th POLY IN CHANTELOUP

Opposite: The two extreme positions of the new HURET "SUPER - TOURING" derailleur which allow it to absorb the enormous difference of 41 teeth.

Left: The chain is on the large chainring of 53 teeth and on the rear sprocket of 28. Right: The chain is on the small 26-tooth chainring and the 14-tooth sprocket.

See below: The new IDEAL "90" saddle visible, among others, on several RENE - HERSE models, bears on the top the mention " run-in by hand ", according to..., and the signature Daniel REBOUR.

[19690501 Le Cycle No 102 Vol 24 p015](#)

LA 46e « POLY »

C'est ce dérailleur SIMPLEX en résine industrielle, au palmarès déjà si prestigieux, qui équipait la PEUGEOT de Raymond Delisle, premier des professionnels.

THE 46th " POLY "

It was this SIMPLEX derailleur made of industrial resin, which already had such a prestigious track record, that equipped Raymond Delisle's PEUGEOT, the first of the professionals.

[19690801 Le Cycle No 105 Vol 24 p017](#)

La bicyclette PEUGEOT du 2e Roger PINGEON

Si la PEUGEOT de Roger Pingeon était assez différente de celle des deux années précédentes, principalement au point de vue, position et cotes de cadre, on y retrouvait les mêmes spécialités, tubes REYNOLDS, raccords GARGATTE-NERVEX, dérailleurs, blocages, tige de selle SIMPLEX, pneus MICHELIN, pédalier et roulements STRONGLIGHT, pédales LYOTARD, chaînes SEDIS, roue-libre CYCLO, moyeux EXCELTOO-PERRIN, rayons ROBERGEL, jantes MAVIC, guidon A.V.A, freins MAFAC, selle IDEALE, pompes AD-HOC, cale-pieds CHRISTOPHE, courroies LAPIZE, porte-bidons T.A. adhésif VELOX (Tressorex).

The PEUGEOT bicycle of the 2nd Roger PINGEON

If Roger Pingeon's PEUGEOT was quite different from the one of the two previous years, mainly in terms of point of view, position and frame dimensions, we found the same specialities, REYNOLDS tubes, GARGATTE-NERVEX lugs, derailleurs, quick releases, seatpost SIMPLEX, MICHELIN tyres, STRONGLIGHT crankset headset and bottom bracket, LYOTARD pedals, SEDIS chains, CYCLO freewheel, EXCELTOO-PERRIN hubs, ROBERGEL spokes, MAVIC rims, A.V.A. handlebars, MAFAC brakes, IDEALE saddle, AD-HOC pumps, CHRISTOPHE toe clips, LAPIZE straps, T.A. bottle cages VELOX adhesive (Tressorex).

[19690801 Le Cycle No 105 Vol 24 p018](#)

Un champion belge, Eddy MERCKX, une bicyclette belge de conception italienne, ont remporté le TOUR DE FRANCE 1969

Les cotes du cadre d'Eddy Merckx prises d'axe en axe

Sur la « Eddy MERCKX » du vainqueur, produit des Ets KESSELS S.A. d'Ostende, on remarquait les tubes REYNOLDS, la série complète des spécialités CAMPAGNOLO, dérailleurs, freins, pédalier, roulements et moyeux à blocage, tige de selle, ainsi que la chaîne SEDIS et le porte-bidon T.A.

A Belgian champion, Eddy MERCKX, a Belgian bicycle of Italian design, won the TOUR DE FRANCE 1969

Eddy Merckx's frame dimensions measured from axis to axis

On the winner's "Eddy MERCKX", produced by Ets KESSELS S.A. from Ostend, the REYNOLDS tubes, the complete series of CAMPAGNOLO specialities, derailleurs, brakes, crankset, bearings and quick release hubs, seat post, as well as the SEDIS chain and the T.A. bottle cage were notable.

[19690801 Le Cycle No 105 Vol 24 p020](#)

La bicyclette MERCIER du 3e Raymond POULIDOR

Pneus HUTCHINSON, dérailleurs SIMPLEX, tubes REYNOLDS, manivelles, roulements de direction, roulements de pédalier et plateau de pédalier STRONGLIGHT, chaîne SEDIS, roue-libre ATOM, rayons ROBERGEL, jantes et guidon A.V.A., freins MAFAC, pompe ZEFAL cale-pieds et courroies CHRISTOPHE, adhésif JANTEX.

The MERCIER bicycle of the 3rd Raymond POULIDOR

HUTCHINSON tyres, SIMPLEX derailleurs, REYNOLDS tubes, STRONGLIGHT cranks, headset and bottom bracket, SEDIS chain, ATOM free-wheel, ROBERGEL spokes, A.V.A. rims and handlebars, MAFAC brakes, ZEFAL pump, CHRISTOPHE toe clips and straps, JANTEX adhesive.

[19690801 Le Cycle No 105 Vol 24 p021](#)

Sur la bicyclette du vainqueur

Ces quelques détails remarqués sur la bicyclette Eddy MERCKX du vainqueur du Tour montrent que la majorité des accessoires sont d'origine italienne, CAMPAGNOLO pour la plupart. Nous remarquons le dérailleur arrière « NUOVO RECORD » en alliage léger, le plateau ajouré et allégé par suppression de la couronne rejoignant les cinq points de fixation sur la manivelle, les pédales en « alliage noir » ultra-léger, les nouveaux freins à tirage latéral, allégés également par fraisages au foret et suppression des guides-roue sur les porte-patins, la tige de selle fraisée en longueur en forme de cannelures, tout cela signé CAMPAGNOLO, ainsi que les roulements et moyeux, enfin la potence et le cintre CINELLI, avec expandeur noyé.

On the winner's bicycle

These few details noticed on the bicycle of the Tour winner Eddy MERCKX show that the majority of the accessories are of Italian origin, CAMPAGNOLO for the most part. We notice the "NUOVO RECORD" rear derailleur in light alloy, the drilled chainring, lightened by the removal of the crown joining the five fixing points on the crank, the pedals in ultra-light "black alloy", the new side-pull brakes, lightened also by milling with a drill and eliminating the wheel guides on the pad holders, the

seat post milled lengthwise in the shape of grooves, all signed CAMPA-GNOLO, as well as the HEADSET and hubs, and finally the stem and handlebar CINELLI, with recessed expander bolt.

[19690801 Le Cycle No 105 Vol 24 p022](#)

Au palmarès du TOUR de FRANCE 1969

Nous voyons ici les cotes du cadre de Gimondi, les dérailleurs SIMPLEX, avant et arrière en résine industrielle, type « Prestige » et le pédalier STRONGLIGHT, compétition en dural forgé, les freins MAFAC à double articulation et tirage central, tous utilisés par le 2e, Roger Pingeon sur sa PEUGEOT et par le 3e, Raymond Poulidor, sur sa MERCIER, ainsi que chez de très nombreux autres concurrents, enfin le porte-bidon de cadre T.A. lequel équipait, entre autres, la machine du vainqueur Eddy Merckx.

At the TOUR de FRANCE 1969 awards ceremony

We see here the dimensions of the Gimondi frame, the SIMPLEX derailleurs, front and rear in industrial resin, "Prestige" type, and the STRONGLIGHT crankset, forged dural competition, the MAFAC brakes with double articulation and central pull, all used by the 2nd, Roger Pingeon on his PEUGEOT and by the 3rd, Raymond Poulidor, on his MERCIER, as well as many other competitors, and finally the T.A. frame bottle cage, which was fitted, among others, to the machine of the winner Eddy Merckx.

[19690801 Le Cycle No 105 Vol 24 p023](#)

TOUR DE FRANCE 1969

La bicyclette CHIORDA du 4e Felice GIMONDI

Sur cette machine classique italienne, on trouve une selle UNICA, une potence en alliage léger CINELLI avec expandeur invisible, les freins, dérailleurs et toutes les spécialités CAMPAGNOLO.

TOUR DE FRANCE 1969

The CHIORDA bicycle of the 4th Felice GIMONDI

This classic Italian machine features a UNICA saddle, a CINELLI light alloy stem with invisible expander, brakes, derailleurs and all the CAMPAGNOLO specialities.

[19691001 Le Cycle No 106 Vol 24 p019](#)

Deux vues des freins hydrauliques équipant certaines bicyclettes MOTOBECANE. En haut : On voit le petit réservoir fixé derrière l'entretoise et permettant de « refaire le plein » de la commande.

Two views of the hydraulic brakes fitted to some MOTOBECANE bicycles. Top: We see the small reservoir fixed behind the seatstay bridge and allowing to "refill" the system.

[19691001 Le Cycle No 106 Vol 24 p029](#)

Le nouveau frein de course CAMPAGNOLO, victorieux dans le Tour de France 1969.

The new CAMPAGNOLO racing brake, victorious in the 1969 Tour de France.

[19691001 Le Cycle No 106 Vol 24 p031](#)

Voici la nouvelle présentation. très luxueuse, des dérailleurs SIMPLEX « PRESTIGE » et « PRESTIGE CRITERIUM ».

Here is the new design. Very luxurious, SIMPLEX "PRESTIGE" and "PRESTIGE CRITERIUM" derailleurs.

19691001 Le Cycle No 106 Vol 24 p033

Le dernier-né des dérailleurs HURET, le « SUPER-TOURING » vu ici en pièces détachées, peut absorber, grâce à ses flasques porte-galets allongés, l'écart énorme de quarante et une dents.

The latest of the HURET derailleurs, the "SUPER-TOURING" seen here in parts, can absorb the enormous difference of forty-one teeth thanks to its elongated wheel cages.

19691001 Le Cycle No 106 Vol 24 p035

Le pédalier STRONGLIGHT équipait la bicyclette PEUGEOT de R. Pinguon, deuxième du Tour de France 1969.

The STRONGLIGHT crankset equipped the PEUGEOT bicycle of R. Pinguon, second in the 1969 Tour de France.

19691101 Le Cycle No 107 Vol 24 p015

PERSPECTIVES 70

C'est une interversion de clichés qui nous a fait désigner, dans notre dernier numéro, le dérailleur SIMPLEX « PRESTIGE » pour montage sur patte spéciale SIMPLEX comme étant le modèle « PRESTIGE - CRITERIUM » que nous voyons ici.

Le dérailleur CAMPAGNOLO en alliage léger, type « NUOVO-RECORD », destiné aux coureurs, est celui qu'utilise, entre autres champions, Eddy Merckx.

Le plus récent des dérailleurs HURET est le modèle « LUXE » en acier chromé, articulation à rattrapage de jeu, tension du ressort réglable, galets toutes billes et très grande capacité, convenant aussi bien pour la course que pour le cyclotourisme.

OUTLOOK 70

In our last issue, the SIMPLEX "PRESTIGE" derailleur for mounting on a special SIMPLEX dropout was designated as the "PRESTIGE - CRITERIUM" model in our last issue, due to an exchange of images.

The CAMPAGNOLO "NUOVO-RECORD" light alloy derailleur for racers is the one used by Eddy Merckx, among other champions.

The most recent HURET derailleur is the "LUXE" model in chromed steel, articulation with play compensation, adjustable spring tension, full ball-bearing pulleys and very high capacity, suitable for both racing and cyclotouring.

1970

Jan.

[March](#)

[June](#)

[July](#)

[August](#)

[Sept.](#)

[Oct.](#)

[Nov.](#)

[Dec.](#)

[19700301 Le Cycliste 0304 1970 p068](#)

Notre ami Daniel REBOUR, dans « Le Cycle », a exposé les détails de la bicyclette du champion belge : Eddy Merckx, qui, en 1969, se montra le meilleur sur le plan international. La plupart des accessoires montés sur cette machine sont d'origine italienne : dérailleur arrière « Nuovo Record » en alliage léger, comme le plateau du pédalier ajouré, allégé par suppression de la couronne rejoignant les cinq points de fixation sur la manivelle ; les pédales en « alliage noir », ultra-léger ; les nouveaux freins à tirage latéral allégés par fraisages au foret et suppression des guides-roue sur les porte-patins ; la tige de selle à cannelures ; les roulements, les moyeux... tout est « CAMPAGNOLO ». Le guidon « CINELLI » est à expandeur noyé.

Our friend Daniel REBOUR, in "Le Cycle", explained the details of the bicycle of the Belgian champion: Eddy Merckx, who, in 1969, was the best on the international scene. Most of the accessories fitted on this machine are of Italian origin: "Nuovo Record" rear derailleur in light alloy, such as the drilled chainring, lightened by removing the chainring joi-

ning the five fixing points on the crank; ultra-light "black alloy" pedals; the new side-pull brakes lightened by drilling and removing the wheel guides on the brake pad holders; the seatpost with splines; the bearings, the hubs... everything is "CAMPAGNOLO". The "CINELLI" handlebar has a recessed expander.

[19700301 Le Cycliste 0304 1970 p072](#)

La « Moulton » essayée par Daniel Rebour

The "Moulton" tested by Daniel Rebour

[19700301 Le Cycliste 0304 1970 p073](#)

Gaine en caoutchouc « accordéon » protégeant la suspension télescopique à l'avant, ainsi que le frein « Mafac ».

Rubber "accordion" sheath protecting the telescopic suspension at the front, as well as the "Mafac" brake.

[19700301 Le Cycliste 0304 1970 p075](#)

La fourche arrière articulée sur un bloc de caoutchouc, avec utilisation d'un dérailleur HURET-ALLVIT. Le frein arrière est fixé sur cette fourche.

The rear fork is articulated on a rubber block, using a HURET-ALLVIT derailleur. The rear brake is attached to this fork.

[19700601 Le Cycle No 109 Vol 25 p009 19700901 Le Cycliste 0910 1970 p195](#)

Nouveautés 1970

Voici la nouvelle bicyclette pliante, type C. 53 qu'André BERTIN a réalisée en n'utilisant que des articles français, roue-libre, pédales, pédalier, direction, guidon, etc. Les roues de 20 x 1,75 sont montées avec jantes RIGIDA et pneus WOLBER. Le prix est extrêmement bas, malgré cette très belle fabrication.

Le compteur de vitesse panoramique HURET qui était livré en modèle à encastrer dans le phare peut être maintenant également livré avec collier de fixation sur le guidon.

Le jeu de pédalier THOMPSON utilisé depuis de nombreuses années à l'étranger est maintenant adopté en France par certains constructeurs, comme MOTOBECANE ET MOTOCONFORT.

Le montage est rapide (cuvettes emmanchées à force dans la boîte de pédalier non filetée), le roulement est doux grâce aux deux grandes bagues à billes, et il n'y a qu'une clavette à poser, la manivelle droite formant bloc avec l'axe.

VELOX, ci-dessous, vient de créer un nouveau patin de frein, le « 2000 » dont l'efficacité semble exceptionnelle. En effet, grâce à ses lamelles inclinées orientées à « contre-courant », l'effet de freinage ne peut qu'être notablement augmenté, restant sûr même par temps de pluie.

Notons que le patin VELOX 2000 est réalisé en coloris rouge ou gris.

New products 1970

Here is the new folding bicycle, type C. 53 that André BERTIN has made using only French components, freewheel, pedals, crankset, steering, handlebars, etc. The 20 x 1.75 wheels are mounted with RIGIDA rims and WOLBER tyres. The price is extremely low, despite this very nice manufacture.

The HURET panoramic speedometer, which was delivered as a model to be built into the headlight, can now also be delivered with a handlebar clamp.

The THOMPSON bottom bracket used for many years abroad has now been adopted in France by certain manufacturers, such as MOTOBECA-NE ET MOTOCONFORT.

The assembly is quick (cups pressed into the unthreaded bottom bracket), the bearing is smooth thanks to the two large ball bearings, and there is only one pin to insert, the right crank forming a single unit with the axle.

VELOX, below, has just created a new brake pad, the "2000", whose efficiency seems exceptional. Indeed, thanks to its sloping slats oriented in "counter-current", the braking effect can only be increased significantly, remaining safe even in rainy weather.

Note that the VELOX 2000 is available in red or grey.

[19700601 Le Cycle No 109 Vol 25 p017 19700901 Le Cycliste 0910 1970 p223](#)

Remarqué à Amsterdam

- 1-5) KESSELS « EDDY MERCKX » détails de très élégants raccords finement ajourés et découpés.
- 2) SHIMANO : levier de freins avant et arrière conjugués avec commande hydraulique.
- 3) SUPERIA : moyen à 5 rapports pré-sélectionnés « SHIMANO » avec dérailleur « SVELTO » HURET et papillons SOVA.
- 4) VICTORIA : pédale repliable, vue ici ouverte et pliée, équipant la bicyclette pliante présentée en valise.

Noticed in Amsterdam

- 1-5) KESSELS " EDDY MERCKX " details of very elegant lugs finely cut out.
- 2) SHIMANO: combined front and rear brake lever with hydraulic control.

3) SUPERIA: 5-speed medium pre-selected " SHIMANO " with HURET " SVELTO " derailleur and SOVA butterflies.

4) VICTORIA: folding pedal, seen here open and folded, fitted to the folding bicycle presented in the suitcase.

[19700601 Le Cycle No 109 Vol 25 p036 19700901 Le Cycliste 0910 1970 p196](#)

Nouveaux raccords ajourés chez URAGO

Voici remarqués sur les bicyclettes compétition créées par les Ets URAGO, à Nice, les nouvelles formes élégantes de raccords de direction, tête de fourche, et serrage de selle.

Ci-dessus, le MAFAC « COMPETITION » à tirage central et doubles articulations, est le frein le plus généralement utilisé en course.

Ci-contre, à droite, le dérailleur HURET type luxe, entièrement en acier chromé, articulations à rattrapage de jeu, tension du ressort réglable, galets sur billes, capacité importante de 13 à 30 dents à la roue-libre, et de 36 à 53 dents au pédalier.

Ce dérailleur convient pour roue-libre de 4, 5 et 6 vitesses.

New cut-out lugs at URAGO

Here are noticed on the competition bicycles created by Ets URAGO, in Nice, the new elegant shapes of head lugs, fork head and saddle lugs.

Above, the MAFAC " COMPETITION " with central pull and double articulations, is the most commonly used brake in racing.

Opposite, on the right, the HURET luxury type derailleur, made entirely of chromed steel, joints with adjustable slack, adjustable spring tension, ball bearing pulleys, large capacity from 13 to 30 teeth on the freewheel and from 36 to 53 teeth on the crankset.

This derailleur is suitable for 4, 5 and 6 speed freewheels.

[19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p025](#)

LE CYCLE avant l'arrivée du TOUR DE FRANCE 1970 étudions la technique actuelle de la bicyclette de compétition

Une nécessité, des raccords longs, emboîtant bien les tubes, et rigides grâce au large congé apporté en renfort.

LE CYCLE before the arrival of the TOUR DE FRANCE 1970 let us study the current technique of the competition bicycle

A necessity, long lugs, fitting the tubes well, and rigid thanks to the large fillet brought in as reinforcement.

[19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p027](#)

TOUR DE FRANCE ET BICYCLETTES DE COMPETITION

La PEUGEOT de PINGEON

Roger Pingeon, vainqueur du Tour on 1967, utilisait encore en 1969 la même machine PEUGEOT lors du dernier Tour où il fut classé 2e.

On note les tubes REYNOLDS, les dérailleurs SIMPLEX, les freins MAFAC, le pédalier STRONGLIGHT (ci-dessous), le guidon AVA, les jantes MAVIC, la chaîne SEDIS etc.,

TOUR DE FRANCE AND COMPETITION BICYCLES

The PEUGEOT of PINGEON

Roger Pingeon, winner of the Tour in 1967, was still using the same PEUGEOT machine in 1969 during the last Tour where he was placed 2nd.

We note the REYNOLDS tubes, the SIMPLEX derailleurs, the MAFAC brakes, the STRONGLIGHT crankset (below), the AVA handlebars, the MAVIC rims, the SEDIS chain etc.,

[19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p029](#)

TOUR DE FRANCE ET BICYCLETTES DE COMPETITION

La MERCIER de POULIDOR

Comme Roger Pingeon sur sa PEUGEOT, Raymond Poulidor a adopté les dérailleurs SIMPLEX (ci-contre). Notons sur sa MERCIER, les tubes REYNOLDS, les pneus HUTCHINSON, le pédalier type « 93 », STRONGLIGHT, la roue-libre ATOM, les freins MAFAC, les jantes et guidon AVA, etc.

TOUR DE FRANCE AND COMPETITION BICYCLES

The MERCIER of POULIDOR

Like Roger Pingeon on his PEUGEOT, Raymond Poulidor adopted the SIMPLEX derailleurs (opposite). Let us note on his MERCIER, the REYNOLDS tubes, the HUTCHINSON tyres, the crankset type "93", STRONGLIGHT, the ATOM freewheel, the MAFAC brakes, the AVA rims and handlebars, etc.

[19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p030](#)

Cette bicyclette "Eddy MERCKX" construction KESSELS (Belgique) a remporté le Tour de France 1969

On remarque tout d'abord la gamme des spécialités CAMPAGNOLO, dérailleurs avant et arrière, pédalier avec plateaux allégés, freins également allégés ainsi que la tige de selle fraisée en forme de cannelures, et le guidon CINELLI avec potence à expandeur avec tête noyée à 6 pans creux.

This "Eddy MERCKX" bicycle built by KESSELS (Belgium) won the 1969 Tour de France

First of all, we notice the range of CAMPAGNOLO specialities, front and rear derailleurs, crankset with lightened chainrings, lightened brakes as well as the seatpost milled in the shape of grooves, and the CINELLI handlebars with expanding stem with sunken Allen head.

[19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p031](#)

La "KESSELS " de Eddy MERCKX et les cotes de son cadre

Signalons, en plus des précisions données à la page précédente, les tubes REYNOLDS, les jantes MAVIC, la chaîne SEDIS et le porte-bidon T.A.

Eddy MERCKX's "KESSELS" and the dimensions of his frame

In addition to the details given on the previous page, let us mention the REYNOLDS tubes, the MAVIC rims, the SEDIS chain and the T.A. bottle cage.

19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p033

TOUR DE FRANCE ET BICYCLETTES DE COMPETITION

A gauche, voici le guidon le plus léger du monde, le T.T.T. « SUPER-LEGGERO » italien, distribué par MILREMO, et ne pesant que 500 grammes. Potence toutes longueurs; de 65 mm à 130 mm avec ex-pandeur noyé invisible.

Autre spécialité MILREMO, cette potence T.T.T. italienne en alliage léger permet un réglage très sûr en longueur, par boulon de serrage formant clavette.

Ci-dessus, le MAFAC « COMPETITION » à tirage central et doubles articulations, est le frein le plus généralement utilisé en course.

Ci-contre, à droite, le dérailleur HURET type luxe, entièrement en acier chromé, articulations à rattrapage de jeu, tension du ressort réglable, galets sur billes, capacité importante de 13 à 30 dents à la roue-libre, et de 36 à 53 dents au pédalier.

Ce dérailleur convient pour roue-libre de 4, 5 et 6 vitesses.

TOUR DE FRANCE AND COMPETITION BICYCLES

On the left, here is the lightest handlebar in the world, the Italian T.T.T. "SUPER-LEGGERO", distributed by MILREMO, and weighing only 500 grams.

Stems of all lengths; from 65 mm to 130 mm with invisible embedded expander.

Another MILREMO speciality, this Italian T.T.T. stem in light alloy allows very secure length adjustment by means of a clamping bolt forming a cotter pin.

Above, the MAFAC "COMPETITION" with central pull and double articulation, is the brake most commonly used in racing.

Opposite, on the right, the HURET deluxe derailleur, entirely made of chromium-plated steel, with adjustable spring tension, ball-bearing rollers, large capacity from 13 to 30 teeth on the freewheel, and from 36 to 53 teeth on the crankset.

This derailleur is suitable for 4, 5 and 6 speed freewheels.

[19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p035](#)

Cette bicyclette LEJEUNE a remporté la "Poly " 1970 avec Lucien Aimar

Sur cette machine, au cadre très redressé et étudiée pour l'effort en côte, mais avec une chasse importante afin de garder une bonne stabilité aux grandes vitesses en descente, on note les tubes REYNOLDS, les spécialités CAMPAGNOLO, les jantes SUPER-CHAMPION, les pneus WOLBER, la selle UNICA, le cintre PIVO, la roue libre ATOM, la chaîne SEDIS.

This LEJEUNE bicycle won the 1970 "Poly" with Lucien Aimar

On this machine, with a very straight frame and designed for hill climbs, but with an ample trail in order to keep a good stability at high speed on the descents, we note the REYNOLDS tubes, the CAMPAGNOLO specialties, the SUPER-CHAMPION rims, the WOLBER tyres, the UNICA saddle, the PIVO handlebars, the ATOM freewheel, the SEDIS chain.

[19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p036](#)

TOUR DE FRANCE ET BICYCLETTES DE COMPETITION

Porte-pompe rationnel pour la course, réalisé par AFA, la poignée de la pompe se trouvant encastrée dans une coupelle métallique.

A gauche, porte-bidon de cadre T.A.

QUELQUES NOUVEAUX OUTILLAGES VAR

A gauche, balancier à poinçonner et oeilleter, 477 pour percer les garde-boue, les carters, et poser les oeillets de renfort.

An centre, balancier dérive-chaîne 474, met à longueur rapidement 'es chaînes de 3,17 et 2,38 pour montage en série.

Pince « pousse durit s 374, pour décoller et démonter la tubulure souple collée sur le robinet.

Compresseur à main 416, pour gonfler sous pression contrôlée tous les boyaux route et piste. Utilisée par tous les services de course.

TOUR DE FRANCE AND COMPETITION BICYCLES

Rational race pump holder, made by AFA, with the pump handle recessed in a metal cup.

On the left, frame bottle cage T.A.

SOME NEW VAR TOOLS

On the left, 477 punching and eyelet balancer for drilling fenders, chain-guards, and inserting reinforcement eyelets.

Centre, chain-tool 474, quickly lengthens 3.17 and 2.38 chains for mass production.

Tube puller 374, for removing and disassembling the flexible tubing glued to the valve.

Hand compressor 416, to inflate all road and track tubulars under controlled pressure. Used by all racing departments.

[19700701 Le Cycle No 110 Vol 25 p037](#)

NOUVEAUX OUTILLAGES VAR

Clé de selle « IDEALE-BROOKS » 300 pour régler la tension de selle, et bloquer les écrous de chariot.

A gauche, clé d'abattage 52 pour serrer avec force les écrous de rayons des vélomoteurs et motos, même s'ils sont très rapprochés.

Mâchoire fileté « Serrax-Serrvalves » 14 maintient sans abîmer le filetage des axes de 7 à 14 mm, ainsi que les valves pour pouvoir bloquer l'écrou.

NEW VAR TOOLS

IDEALE-BROOKS" 300 saddle spanner for adjusting the saddle tension and locking the carriage nuts.

On the left, a 52 mm spanner for screwing down spoke nipples on mopeds and motorbicycles, even if they are very tight.

Serrax-Serrvalves" threaded jaw 14 holds without damaging the thread of 7 to 14 mm axles, as well as the valves to be able to lock the nut.

[19700801 Le Cycle No 111 Vol 25 p017](#)

Cette bicyclette "Eddy MERCKX", fabrication KESSELS après celui de 1969 a encore remporté le TOUR de FRANCE 1970

Peu de différences entre cette bicyclette et celle utilisée en 1969 par le champion belge.

On y retrouve les tubes REYNOLDS sur un cadre légèrement modifié, cotés et raccords (voir page 15) toutes les spécialités CAMPAGNOLO, dérailleurs, pédalier, moyeux, freins, etc., le guidon CINELLI, la selle UNICA recouverte de peau, les porte-bidons T.A.

This "Eddy MERCKX" bicycle, made by KESSELS after the one of 1969 won again the TOUR de FRANCE 1970

Few differences between this bicycle and the one used in 1969 by the Belgian champion.

We find the REYNOLDS tubes on a slightly modified frame, dimensions and lugs (see page 15) all the CAMPAGNOLO specialities, derailleurs, crankset, hubs, brakes, etc., the CINELLI handlebars, the UNICA saddle covered with skin, the T.A. bottle cages.

[19700801 Le Cycle No 111 Vol 25 p019 19700901 Le Cycliste 0910 1970 p192](#)

REMARQUE au "Tour de France"

MOTOBECANE, fort discrètement, équipait la formation « BIC » en fort belles bicyclettes de course, parfaitement bien conçues par la firme de Pantin. Notons le porte-bidon T. A.

Sur la « MERCKX » du vainqueur, on remarquait les manivelles CAMPAGNOLO fortement chanfreinées; le plateau est ajouré, mais moins que l'an dernier. PEUGEOT utilisait, déjà les nouveaux dérailleurs avant et arrière que SIMPLEX va présenter au Salon.

Le spécialiste Laporte nous avait montré, lors de la journée VELOCIO, ce rayonnage spécial par groupe de 3, sur une roue à 24 rayons. Et sur certaines machines du Tour, nous avons retrouvé un montage semblable, qui donne toute satisfaction.

Raccords robustes, peu découpés, et long biseau sur la FLANDRIA du second au classement général.

NOTED at the "Tour de France".

MOTOBECANE, very discreetly, equipped the "BIC" squad with beautiful racing bicycles, perfectly designed by the Pantin firm. Note the bottle cage T. A.

On the winner's "MERCKX", the CAMPAGNOLO cranks are strongly chamfered; the chainring is cut-out, but less than last year. PEUGEOT was already using the new front and rear derailleurs that SIMPLEX will present at the Salon.

At the VELOCIO day, the Laporte specialist showed us this special spoking in groups of 3 on a 24-spoke wheel. And on some Tour machines, we found a similar assembly, which gives complete satisfaction.

Sturdy lugs, little cut, and long bevel on the FLANDRIA of the second in the general classification.

[19700801 Le Cycle No 111 Vol 25 p021](#)

LE TOUR DE FRANCE 1970

La FLANDRIA de ZOETEMELK 2e au class. général

La CHIORDA de GODEFROOT "maillot vert"

THE TOUR DE FRANCE 1970

ZOETEMELK's FLANDRIA 2nd overall

GODEFROOT's CHIORDA "green jersey"

[19700801 Le Cycle No 111 Vol 25 p023](#)

LE TOUR DE FRANCE 1970

La MERCIER de POULIDOR

Tubes REYNOLDS

Spécialités CAMPAGNOLO

Guidon AVA

Freins MAFAC

La PEUGEOT de DELISLE

Notons le cadre en tubes REYNOLDS, le guidon AVA, les freins MAFAC, les dérailleurs SIMPLEX, le pédalier STRONGLIGHT, la chaine SEDIS, les jantes MAVIC. les moyeux en roue libre ATOM.

THE TOUR DE FRANCE 1970

The MERCIER of POULIDOR

REYNOLDS tubes

CAMPAGNOLO Specialities

AVA handlebars

MAFAC brakes

The PEUGEOT of DELISLE.

Note the REYNOLDS tubes frame, AVA handlebars, MAFAC brakes, SIMPLEX derailleurs, STRONGLIGHT crankset, SEDIS chain, MAVIC rims and hubs with ATOM freewheel.

[19700901 Le Cycliste 0910 1970 p222](#)

REMARQUE au "Tour de France"

On remarque tout d'abord la gamme des spécialités CAMPAGNOLO, dérailleurs avant et 'arrière, pédalier avec plateaux allégés, freins également allégés ainsi que la tige de selle fraisée en forme de cannelures, et le guidon CINELLI avec potence à expandeur avec tête noyée à 6 pans creux.

REMARKED at the "Tour de France".

First of all, the CAMPAGNOLO range of specialities, front and rear derailleurs, crankset with lightened chainrings, lightened brakes, as well as the milled seatpost in the form of grooves, and the CINELLI handlebar with an expander stem with sunken Allen head.

[19701001 Le Cycle No 112 Vol 25 p027](#)

La firme espagnole ZEUS nous a communiqué ce petit serrage de tige de selle par 6 pans creux. On sait que cette maison s'en plus particulièrement spécialisée dans la réalisation d'accessoires de luxe et de compétition, suivant fidèlement le chemin tracé par le grand spécialiste italien CAMPAGNOLO.

The Spanish firm ZEUS has sent us this small seatpost clamp with Allen head. We know that this company is particularly specialized in the realization of luxury and competition accessories, following faithfully the path traced by the great Italian specialist CAMPAGNOLO.

SALON 1970 ET SALON D'IL Y A DEUX ANS

Dérailleur de pédalier « SUPER-COMPETITION » pour doubles et triples plateaux.

Nouveautés chez SIMPLEX.

A gauche, en haut, le dérailleur arrière «PRESTIGE-CRITERIUM » 6 vitesses 637 NI.

En dessous le « « MINI-PRESTIGE » 513, destiné aux vélos enfant et pliants.

Au centre, deux manettes doubles, la « CRITERIUM » et à droite la « PRESTIGE ».

1970 SALON AND SALON OF TWO YEARS AGO

SUPER-COMPETITION" front derailleur for double and triple chain-rings.

New at SIMPLEX.

On the left, above, the "PRESTIGE-CRITERIUM" 6-speed 637 NI rear derailleur.

Below, the "MINI-PRESTIGE" 513, for children's and folding bicycles.

In the centre, two double shifters, the "CRITERIUM" and on the right the "PRESTIGE".

SALON 1970 ET SALON D'IL Y A DEUX ANS

Nouveau dérailleur HURET « Super-Touring », flasques porte-galets allongés, assurant une capacité énorme d'écart de dentures.

New HURET "Super-Touring" derailleur, extended cage flanges, ensuring an enormous capacity for gear spread.

SALON 1970 ET SALON D'IL Y A DEUX ANS

Ci-contre le jeu de pédalier T.A. à trois branches, axe carré classique, fixation des couronnes par vis noyées à 6 pans creux.

Trois nouvelles jantes SUPER-CHAMPION à oeillets, la « COMPETITION-MEDAILLE D'OR » largeur 19,5 mm et 260 g de poids, la « COMPETITION » larg. 20 mm et 330 g, enfin en bas L'ETOILE » larg. 20 mm et 390 g.

SALON 1970 AND SALON TWO YEARS AGO

Opposite is the T.A. crankset with three arms, classic square axle, fixing of the chainrings by Allen screws.

Three new SUPER-CHAMPION rims with eyelets, the "COMPETITION-GOLD MEDAL" 19.5 mm wide and 260 g, the "COMPETITION" 20 mm wide and 330 g, and finally the "STAR" 20 mm wide and 390 g.

SALON 1970 ET SALON D'IL Y A DEUX ANS

Nombreuses nouveautés chez MAFAC, parmi celles-ci, voici le frein « RAID » demi-ballon, le levier course « PROMOTION » avec cocotte et vis de réglage en résine industrielle, et le levier « COMPETITION » à gros bouton de tension et appui-main caoutchouc.

1970 SALON AND SALON OF TWO YEARS AGO

Many new products from MAFAC, among them the "RAID" semi-balloon brake, the "PROMOTION" racing lever with bracket and adjustment screw in industrial resin, and the "COMPETITION" lever with large tension knob and rubber handrest.

SALON 1970 ET SALON D'IL Y A DEUX ANS

Deux productions CAMPAGNOLO qui, entre autres, remportèrent les deux derniers Tours de France : ci-contre, le dérailleur en alliage léger, ci-dessous, le frein « RECORD ».

Manette double HURET, type « STICK-SHIFT » à fixes sur le plongeur, et conçue pour ne jamais pouvoir gêner la rotation de la direction.

Nouveau compteur de vitesse trapézoïdal HURET fixation sur le guidon.

1970 SALON AND SALON OF TWO YEARS AGO

Two CAMPAGNOLO productions which, among others, won the last two Tours de France: opposite, the light alloy derailleur, below, the "RECORD" brake.

HURET double shifter, "STICK-SHIFT" type, fixed on the stem, and designed to never interfere with the rotation of the steering.

New trapezoidal speedometer HURET mounted on the handlebar.

[19701001 Le Cycle No 112 Vol 25 p051](#)

Grand maitre dans la selle de course en cuir, IDEALE sacrifie également à la mode avec sa « SUPER-COUREUR » en matière plastique.

Elégance, robustesse et légèreté sont les trois principales qualités du pédalier « 93 » réalisé par STRONGLIGHT et destiné aux belles machines de compétition et de cyclotourisme.

IDEALE, the master of the leather racing saddle, also sacrifices to fashion with its "SUPER RACER" in plastic.

Elegance, sturdiness and lightness are the three main qualities of the "93" crankset made by STRONGLIGHT and designed for the best competition and cycle-touring machines.

[19701101 Le Cycle No 113 Vol 25 p032](#)

LE SALON DES CONSTRUCTEURS • LE SALON DES CONSTRUCTEURS

A droite, les beaux raccords de la « Champion du Monde » de STELLA et son renfort intérieur de fourche fraisé.

La potence « compétition » AVA, en alliage léger, existe en toutes longueurs.

LE SALON DES CONSTRUCTEURS • LE SALON DES CONSTRUCTEURS

On the right, the beautiful lugs of the STELLA "World Champion" and its milled fork inner reinforcement.

The AVA "competition" stem, made of light alloy, is available in all lengths.

[19701101 Le Cycle No 113 Vol 25 p033](#)

LE SALON DES CONSTRUCTEURS • LE SALON DES CONSTRUCTEURS

Le nouveau frein « COMPETITION » MAFAC et son nouveau câble de décrochement.

Détail de l'élégant serrage de selle T.A. avec buttée de gaine, par vis à 6 pans creux et sa clé.

LE SALON DES CONSTRUCTEURS • LE SALON DES CONSTRUCTEURS

The new MAFAC "COMPETITION" brake and its new release cable.

Detail of the elegant T.A. saddle clamp with cable stop, by means of a hexagon socket screw and its key.

[19701101 Le Cycle No 113 Vol 25 p034](#)

Partie avant de FLANDRIA du champion du monde de cyclocross ; potence allégée, contre-écrou percé, passevitesses avec butées de gaine brasées sur le raccord inférieur de direction.

Front part of FLANDRIA from the cyclocross world champion; lightened stem, drilled locknut, passvitesses with cable stops brazed onto the lower headtube lug.

[19701101 Le Cycle No 113 Vol 25 p035](#)

Huret advertisement

[19701101 Le Cycle No 113 Vol 25 p041](#)

LE SALON DES CONSTRUCTEURS • LE SALON DES CONSTRUCTEURS

Détail du système (non démontable), Mais vu ici en pièces détachées, « câle-saver » appliqué à certains dérailleurs « ALLVIT » HURET et évitant tout bris de la transmission.

Le pédalier course en alliage léger NERVAR-STAR a, depuis son lancement au Salon de 1968, remporté un, excellent succès commercial.

LE SALON DES CONSTRUCTEURS • LE SALON DES CONSTRUCTEURS

Detail of the system (not dismountable), but seen here in spare parts, "câle-saver" applied to some HURET "ALLVIT" derailleurs and avoiding any breakage of the transmission.

The NERVAR-STAR light alloy racing crankset has, since its launch at the 1968 Salon, been an excellent commercial success.

19701101 Le Cycle No 113 Vol 25 p043

Dans la nouvelle série des dérailleurs SIMPLEX présentés à ce Salon, voici le « PRESTIGE » AR 637 P, avec corps évidemment en résine industrielle.

In the new series of SIMPLEX derailleurs presented at this Salon, here is the "PRESTIGE" AR 637 P, with body obviously in industrial resin.

19701101 Le Cycle No 113 Vol 25 p047

LE SALON DES CONSTRUCTEURS

Le dérailleur CAMPAGNOLO type « VALENTINO » présenté en vue « explosée ».

THE MANUFACTURERS' SALON

The CAMPAGNOLO "VALENTINO" type derailleur presented in "exploded" view.

19701101 Le Cycle No 113 Vol 25 p055

Ci-dessus, nouveau pédalier NERVAR-STAR cyclotourisme, ici équipé d'un triple plateau, boulonnerie noyée, en alliage léger.

Above, the new NERVAR-STAR touring crankset, here equipped with a triple chainring, embedded bolts, in light alloy.

19701101 Le Cycliste 1112 1970 p248

A droite, les beaux raccords de la « Champion du Monde » de STELLA et son renfort intérieur de fourche fraisé.

La potence « compétition » AVA, en alliage léger, existe en toutes longueurs.

Détail de l'élégant serrage de selle T.A. avec buttée de gaine, par vis à 6 pans creux et sa clé.

Voici, en vue « explosée », la nouvelle manette HURET « STICK-SHIFT » de cadre, principalement destinée à l'exportation et aux mini-vélos, compacts, ou style « américain ».

Comme on le voit, elle peut être fixée par contre-plaque sur cadre à deux tubes (à gauche), ou par colliers sur cadre mono-tube (au centre).

On the right, the beautiful lugs of the STELLA "World Champion" and its milled fork inner reinforcement.

The AVA racing stem is made of light alloy and is available in all lengths.

Detail of the elegant T.A. saddle clamp with cable stop, using hexagon socket screws and spanner.

Here is, in "exploded" view, the new HURET "STICK-SHIFT" frame lever, mainly intended for export and mini-bicycles, compact, or "American" style.

As you can see, it can be fixed by counter-plate on a two-tube frame (left), or by clamps on a single-tube frame (center).

[19701101 Le Cycliste 1112 1970 p250](#)

Toute nouvelle poignée tournante SAKER, avec boîtier en matière plastique.

Couvre-selle MILREMO en velours.

Guidon spon SAKER pour motorisés.

Le nouveau phare LUXOR qui équipe la «MOBYLETTE» 50-LUXE, comporte un compteur HURET encastré et l'avertisseur dans sa partie basse.

Ci-dessus, nouveau pédalier NERVAR-STAR cyclotourisme, ici équipé d'un triple plateau, boulonnerie noyée, en alliage léger.

Brand new SAKER twist grip with plastic housing.

MILREMO velvet saddle cover.

SAKER spon handlebars for motorised vehicles.

The new LUXOR headlight on the "MOBYLETTE" 50-LUXE has a built-in HURET speedometer and horn in its lower part.

Above, the new NERVAR-STAR bicycle crankset, here equipped with a triple chainring, bolts embedded, in light alloy.

[19701101 Le Cycliste 1112 1970 p251](#)

petit poste radio de guidon, instantanément amovible, avec avertisseur incorporé, présenté par André BERTIN – MILREMO.

Nouvelle fixation du pare-golf HURET par le demi-collier 763 servant également de collier pour le dérailleur avant ; sur le diagonal, la fixation se fait par le collier 637.

Manette longue « STICK-SHIFT » SIMPLEX, double ou simple.

Dans nouvelle série des dérailleurs SIMPLEX présentés à ce Salon, voici le «PRESTIGE» AR 637 P, avec corps évidemment en resine industrielle.

Très grand flasque métallique protège-rayons ajouré, créé par SIMPLEX.

Small handlebar radio, instantly removable, with built-in horn, presented by André BERTIN – MILREMO.

New fixing of the HURET chainguard by the half-collar 763, which also serves as a collar for the front derailleur; on the diagonal, the fixing is done by the collar 637.

SIMPLEX "STICK-SHIFT" long shifter, double or single.

In the new series of SIMPLEX derailleurs presented at this Salon, here is the "PRESTIGE" AR 637 P, with body obviously in industrial resin.

Very large drilled metal spokeshield, created by SIMPLEX.

[19701101 Le Cycliste 1112 1970 p252](#)

Toujours largement utilisé pour le cyclotourisme, le frein MAFAC cantilever est adopté de plus en plus en course, surtout pour les machines légères.

Au stand SUPER-CHAMPION, nouvelle jante RECORD à oeillets simples.

Nouvelle selle IDÉALE, de nouvelle conception personnelle, grand confort, type « MAXI-MOUSSE », dont nous donnerons les caractéristiques techniques dans notre prochain numéro.

Le dérailleur CAMPAGNOLO type « VALENTINO » présenté en vue « explosée ».

Still widely used for bicycle touring, the MAFAC cantilever brake is being adopted more and more in racing, especially for lighter machines.

At the SUPER-CHAMPION stand, the new RECORD rim with single eyelets.

New IDEALE saddle, of new personal design, great comfort, "MAXI-MOUSSE" type, whose technical characteristics we will give in our next issue.

The CAMPAGNOLO derailleur type "VALENTINO" presented in "exploded" view.

[19701101 Le Cycliste 1112 1970 p254](#)

Détail du système (non démontable), mais vu ici en pièces détachées, « câle-saver » appliqué à certains dérailleurs « ALLVIT » HURET et évitant tout bris de la transmission.

Le nouveau frein « COMPETITION » MAFAC et son nouveau câble de décrochement.

Le pédalier course en alliage léger NERVAR-STAR a, depuis son lancement au Salon de 1968, emporté un excellent succès commercial.

Deux nouvelles potences ATAX, en alliage léger, en haut, le modèle « compétition » à expandeur noyé à 6 pans creux, toutes longueurs, en bas, le modèle classique, réalisé également en longueurs diverses.

Detail of the system (not dismountable), but seen here in spare parts, "câle-saver" applied to some "ALLVIT" HURET derailleurs and avoiding any breakage of the transmission.

The new MAFAC "COMPETITION" brake and its new release cable.

The NERVAR-STAR light alloy racing crankset has, since its launch at the 1968 Salon, been an excellent commercial success.

Two new ATAX stems, in light alloy, at the top, the "competition" model with a recessed hexagon expander, all lengths, at the bottom, the classic model, also made in various lengths.

[19701201 Le Cycle No 114 Vol 25 p022](#)

ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON

La roue libre ATOM, en toutes dentures représente la plus forte production mondiale. Voici la 5 vitesses, toutes dentures démontables, ainsi que la 6 vitesses, dotée du système de démontage par cannelures.

ACCESSORIES AND COMPONENTS AT THE SALON.

The ATOM freewheel, in all gear sizes, represents the largest production worldwide. Here is the 5 speed, all sprockets removable, as well as the 6 speed, equipped with the spline removal system.

[19701201 Le Cycle No 114 Vol 25 p023](#)

ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON

Au stand CANETTI, papillon ALTENBURGER en alliage léger incassable, très déporté pour le passage du dérailleur, la boucle de la fameuse courroie BINDA, et la tête de fourche en acier forgé, spéciale cotes italiennes, destinée à la série les tubes COLUMBUS.

ACCESSORIES AND COMPONENTS AT THE SALON

At the CANETTI stand, ALTENBURGER butterfly in unbreakable light alloy, very offset for the passage of the derailleur, the buckle of the famous BINDA belt, and the forged steel fork head, special Italian dimensions, intended for the COLUMBUS series.

[19701201 Le Cycle No 114 Vol 25 p025](#)

ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON

Deux productions des Ets ALLES, la jante PIVO à oeuilletons et la RUBAN BLEU destinée au montage avec rondelles acier.

Sur ce vélo MOTOBECANE, l'utilisation du carter a été possible grâce à ce pédalier T.A. au plateau déporté par un montage spécial.

Nouveau phare SOUBITEZ à optique rectangulaire, pour cycles, vu ici en pièces détachées. Noter le support à rotule. A gauche, le combiné arrière SOUBITEZ « CATALUX 10 ».

ACCESSORIES AND COMPONENTS AT THE SALON

Two productions from Ets ALLES, the PIVO rim with eyelets and the RUBAN BLEU for mounting with steel washers.

On this MOTOBECANE bicycle, the use of the crankcase was possible thanks to this T.A. crankset with the offset chainring by a special assembly.

New SOUBITEZ headlight with rectangular optics, for cycles, seen here in parts. Note the ball joint holder. On the left, the SOUBITEZ "CATALUX 10" rear combination.

[19701201 Le Cycle No 114 Vol 25 p027](#)

ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON

Deux modèles des jantes MAVIC, à oeillets, types «SPECIALE-SPORTS» et « EXTRA-LEGER » de 250 g, à droite.

ACCESSORIES AND COMPONENTS AT THE SALON

Two models of MAVIC rims, with eyelets, types "SPECIALE-SPORTS" and "EXTRA-LIGHT" of 250 g, right.

[19701201 Le Cycle No 114 Vol 25 p033](#)

Encore Morelon!

Un coureur Français et une bicyclette Française, champions du monde 1970 (vitesse amateur)

Morelon again!

A French racer and a French bicycle, world champions in 1970 (amateur speed)

[19701201 Le Cycle No 114 Vol 25 p034](#)

MORELON ET LEJEUNE CHAMPIONS DU MONDE DE VITESSE 1970

Voici quelques détails de la bicyclette LEJEUNE de Morélon, ayant trait plus particulièrement au cadre en tubes REYNOLDS de 7/10e.

A gauche, le raccord de selle aux longues pointes contribuant à la rigidité du cadre, et les haubans de 16 mm. Au centre, les pattes épaisses, profondément encastrées dans les haubans et les bases d'un diamètre suffisant. A droite, la direction, longs raccords « à l'italienne », tête de fourche fraisée et fourreaux ronds, potence et cintre CINELLI, selle UNICA, moyeux et pédalier CAMPAGNOLO, jantes SUPER-CHAMPION, boyeux CANETTI.

MORELON AND LEJEUNE WORLD SPEED CHAMPIONS 1970

Here are some details of Morélon's LEJEUNE bicycle, particularly concerning the 7/10th REYNOLDS tube frame.

On the left, the seat lug with long tips contributing to the rigidity of the frame, and the 16 mm seat stays. In the centre, the thick dropouts, deeply embedded in the seatstays and the chainstays of sufficient diameter. On the right, the steering, long "Italian-style" lugs, milled fork head and round fork blades, CINELLI stem and handlebars, UNICA saddle, CAMPAGNOLO hubs and crankset, SUPER-CHAMPION rims, CANETTI tubulars.

1971

Jan.	<u>Febr.</u>	<u>March</u>	<u>April</u>	<u>May</u>	
<u>July</u>	<u>August</u>		<u>Oct.</u>	<u>Nov.</u>	<u>Dec.</u>

[19710101 Le Cycle No 115 Vol 26 p033](#)

Nouveau dérailleur CAMPAGNOLO « Gran Turismo », capacité avant 36-54 et arrière 13-36.

New CAMPAGNOLO "Gran Turismo" derailleur, front capacity 36-54 and rear capacity 13-36.

[19710201 Le Cycle No 116 Vol 26 p013](#)

Une bicyclette de course en 1922, peut-être celle d'André Leducq ? Notons le développement unique (évidemment), le seul frein avant, les deux bidons et le gonfleur à air comprimé sur le tube horizontal.

A racing bicycle in 1922, maybe André Leducq's? Note the single gear (obviously), the only front brake, the two bottles and the air inflator on the top tube.

[19710201 Le Cycle No 116 Vol 26 p021](#)

Quelques spécialités remarquées au Salon de Paris

• M. MAILLARD

ATOM roue libre dentures avec cannelures pour démontage facile par clé spéciale.

Moyeux compétition « NORMANDY », corps alliage léger à grands flasques et blocage rapide. Pédales course, corps alliage léger.

LAM freins modernes, souples et résistants.

• POUTRAIT-MORIN

CHRISTOPHE cale-pied « spécial ».

LAPIZE courroie cuir à boucle instantanée de sécurité.

AFA timbre à calotte « personnalisée », et mouvement en matière plastique.

Pompe en matière plastique et raccord fixe incorporé.

Porte-pompe en acier chromé.

ZEFAL pompe compétition, poignée-manchon en plastique et raccord fixe avec support deux positions.

TORNADE pompe métal chromé.

Some specialties noticed at the Paris Salon

- M. MAILLARD

ATOM freewheel with splines for easy disassembly by special key.

NORMANDY" racing hubs, light alloy body with large flanges and quick release.

Racing pedals, light alloy body.

LAM modern brakes, supple and resistant.

- POUTRAIT-MORIN

CHRISTOPHE "special" toe clip.

LAPIZE leather strap with instant safety buckle.

AFA bell with "personalized" dome stamp and plastic movement.

Plastic pump and built-in fixed coupling.

Chrome-plated steel pump holder.

ZEFAL racing pump, plastic sleeve handle and fixed coupling with two-position support.

TORNADE chrome-plated metal pump.

[19710201 Le Cycle No 116 Vol 26 p026](#)

Nervar advertisement

[19710301 Le Cycle No 117 Vol 26 p021](#)

Nouveautés saison 1971

1) C.T.A. : porte-bagage adaptable pour motos.

2) BEBO : frein acier « CISAC 333 » à tirage central, destiné à PEUGEOT.

3) Alex SINGER : support de sac avant avec jambes amovibles constituant un robuste porte-bagages.

4) TURINO : chaussures cyclistes avec centre de la semelle très épais pour y creuser une rainure formant cale-chaussure.

- 5) AFA : détail intérieur du mouvement en matière plastique du timbre présenté dans notre numéro précédent.
- 6) C.T.A. : deux nouvelles potences pour cycles, plongent long et normal, tête porte cintre fraisée.

New products for the 1971 season

- 1) C.T.A.: adaptable luggage rack for motorcycles.
- 2) BEBO : "CISAC 333" steel brake with central pull, designed for PEU-GEOT.
- 3) Alex SINGER : front bag holder with removable legs, making a sturdy luggage rack.
- 4) TURINO : cycling shoes with a very thick centre sole to create a groove forming a shoe cleat.
- 5) AFA: interior detail of the plastic movement of the bell presented in our previous issue.
- 6) C.T.A. : two new stems for cycles, long and normal plunger, milled handlebar head.

[19710401 Le Cycle No 118 Vol 26 p007](#)

Délégation Française aux U.S.A. et au Canada

[19710401 Le Cycle No 118 Vol 26 p039](#)

Le pédalier CAMPAGNOLO en « dentelle » a nécessité plusieurs jours de travail d'ajusteur pour un semblable allègement.

The CAMPAGNOLO crankset made of "lace" required several days of adjusting work for a such lightening.

[19710401 Le Cycle No 118 Vol 26 p041](#)

UN SERVICE DES COURSES A LA DISPOSITION DES CLIENTS

En haut, cotes « maison » d'un cadre de course sur route hauteur 545 d'axe en axe.

A droite, cotes du cadre d'Ocana.

Ci-contre, la bicyclette d'Ocana pour le « contre la montre » cadre REYNOLDS en 3/10, série CAMPAGNOLO, guidon CINELLI, selle UNICANITOR, roues à 24 rayons et jantes SUPER-CHAMPION.

A RACING SERVICE AT THE DISPOSAL OF THE CUSTOMERS

Top, "à la maison" dimensions of a road racing frame, height 545 from axis to axis.

On the right, dimensions of the Ocana frame.

Opposite, Ocana's bicycle for the "time trial" REYNOLDS 3/10 frame, CAMPAGNOLO series, CINELLI handlebars, UNICANITOR saddle, 24-spoke wheels and SUPER-CHAMPION rims.

[19710501 Le Cycle No 119 Vol 26 p013](#)

LE MONDE DES " 2 ROUES "

Voici un guidon ATAX, cintre Franco- Belge en alliage léger, équipé de la toute nouvelle potence de la marque, type PS 75, longue de 75 mm ou PS 76, longue de 95 mm. Ces potences, avec expandeur noyé à 6 pans creux, sont en APM traité, et résistent aux efforts de torsion les plus violents. Elles sont destinées aux coureurs et sportifs.

En fabrication, en vue d'une prochaine commercialisation, modèles de 105 et 115 mm de long.

De quoi satisfaire tous les amateurs de beaux guidons modernes de course.

Ci-dessus, nouveau protège-rayons HURET en métal léger et matière plastique, se centrant automatiquement sur les moyeux actuels. Ce protège-rayons, plus particulièrement destiné à l'exportation, peut être adapté avec roue-libre classique à face interne lisse (coupe de gauche) et nouvelle roue-libre avec joint d'étanchéité (coupe de droite).

THE WORLD OF "2 WHEELS

Here is an ATAX handlebar, a French-Belgian light alloy handlebar, equipped with the brand new PS 75 stem, 75 mm long or PS 76, 95 mm long. These stems, with a sunken Allen expander, are made of treated APM and can withstand the most violent torsion forces. They are intended for racers and sportsmen.

In production, with a view to a future launch, 105 and 115 mm long models.

This will satisfy all lovers of beautiful modern racing handlebars.

Above, the new HURET spoke guard made of light metal and plastic, self-centering on the current hubs. This spoke guard, especially for the export market, can be adapted with a classic spoke wheel with smooth inner face (left cut) and a new spoke wheel with seal (right cut).

[19710501 Le Cycle No 119 Vol 26 p016](#)

LE MONDE DES « 2 ROUES »

Chaîne SEDIS « 20.410 » 1/2 x 3/32", modèle cycle de course et sport, de 2,38, avec attache à river.

Chaîne SEDIS « 4 L 1/2 x 1/8", modèle cycle de route, de 3, avec réunion par attache rapide.

Chaîne SEDIS « 5 R » pour cyclomoteurs, 1/2 x 3/16", avec attache rapide.

THE WORLD OF "2 WHEELS

SEDIS chain "20.410" 1/2 x 3/32", racing and sport bicycle model, 2.38, with rivet connection.

Chain SEDIS " 4 L 1/2 x 1/8", road model, of 3, with quick release.

Chain SEDIS "5 R" for mopeds, 1/2 x 3/16", with quick-release.

[19710501 Le Cycle No 119 Vol 26 p017](#)

Quelques productions NERVAR

En haut à gauche, pédalier dural NERVAR « Star » avec double ou triple plateaux, couronnes de 38 à 54 dents. Longueur des manivelles 170 mm.

Ci-contre, pédalier dural NERVAR 5 Vis avec double ou triple plateaux, couronnes de 32 à 54 dents. Longueur des manivelles 170 mm.

Ci-dessus, couple Acier 39 x 50 dents avec garde-chaîne, Type Américain.

A droite, cache-rayon Acier chromé de grand diamètre, centrage automatique.

Ci-dessus manivelle Acier 3 branches montée avec double plateau 40 x 52 dents et garde-chaîne.

Some NERVAR productions

Top left: Dural NERVAR "Star" crankset with double or triple chainrings, 38 to 54 teeth chainrings. Crank length 170 mm.

Opposite, Dural NERVAR 5 Screw crankset with double or triple chainrings, chainrings with 32 to 54 teeth. Crank length 170 mm.

Above, steel 39 x 50 teeth with chain guard, American type.

On the right, large diameter chrome-plated steel spokes guard, self-centring.

Above, 3-spoke steel crank mounted with double chainring 40 x 52 teeth and chain guard.

[19710701 Le Cycle No 121 Vol 26 p007](#)

— Et ton vélo ?

— Mais, patron, pour ce Tour, j'ai apporté le principal

- And your bicycle?

- But, boss, for this Tour, I brought the essentials.

[19710701 Le Cycle No 121 Vol 26 p029](#)

UNE BICYCLETTE DE COURSE EST-ELLE UNE BICYCLETTE DE COMPE-TITION ?

Cette bicyclette fut utilisée par Eddy Merckx lors de sa première victoire dans le Tour, en 1969. Elle est un bel exemple de ce que doit être une machine de course.

En 1970, Merckx avait légèrement modifié les cotes de son cadre, celui-ci était alors légèrement plus incliné, 170 au lieu de 165, mais plus court, d'avant et d'arrière, 595 au lieu de 602 et 415 au lieu de 420.

Raccords bien étudiés pour la compétition, longs, profondément ajourés et diminués sur cette STELLA. On remarque aussi les renforts intérieurs des fourreaux de fourche solitaires de la tête en acier fraisé.

IS A RACING BICYCLE A COMPETITION BICYCLE?

This bicycle was used by Eddy Merckx for his first Tour victory in 1969. It is a good example of what a machine should be for the racer.

In 1970, Merckx had slightly modified the dimensions of his frame, which was then slightly more inclined, 170 instead of 165, but shorter, front and rear, 595 instead of 602 and 415 instead of 420.

Lugs well designed for competition, long, deeply cutout and tapered on this STELLA. Also note the inner reinforcements of the fork blades of the milled steel head.

[19710701 Le Cycle No 121 Vol 26 p031](#)

UNE BICYCLETTE DE COURSE EST-ELLE UNE BICYCLETTE DE COMPE- TITION ?

On voit, sur ce plan du service des courses PEUGEOT, combien l'étude d'un cadre pour la compétition est précise.

Trois pédaliers de compétition en alliage léger forgé, manivelles toutes longueurs et boulonnerie noyée à 6 pans creux, en haut le STRONG-LIGHT « 93 », à gauche le NERVAR « STAR » et en bas le CAMPAGNOLO, celui-ci spécialement allégé pour Eddy Merckx. Le dérailleur avant est un CAMPAGNOLO.

IS A RACING BICYCLE A COMPETITION BICYCLE?

We can see, on this plan of the PEUGEOT racing department, how precise the design of a racing frame is.

Three racing cranksets made of forged light alloy, all lengths of cranks and hexagon socket bolts, at the top the STRONGLIGHT "93", on the left the NERVAR "STAR" and at the bottom the CAMPAGNOLO, the latter specially lightened for Eddy Merckx. The front derailleur is a CAMPAGNOLO.

[19710701 Le Cycle No 121 Vol 26 p035](#)

UNE BICYCLETTE DE COURSE EST-ELLE UNE BICYCLETTE DE COMPE- TITION ?

Dérailleurs SIMPLEX arrière type « CRITERIUM 637 », et « SUPER-COMPETITION AV 3 S.C. », nombreuses pièces en résine industrielle.

Deux freins très répandus dans les services des courses, ci-contre le CAMPAGNOLO à commande latérale, détention du câble instantané et guides-roue solidaires des porte-patins, et, ci-dessous, le M A F A C « COMPETITION » à doubles articulations, tirage central et décrochage facile du câble, tous deux en dural forgé.

Dérivé du modèle « LUXE », voici le dérailleur arrière type « COMPETITION 2100 » HURET, monté sur patte forgé, capacité 13 à 24 dents à la roue libre et 26 à 53 dents au pédalier. Poids : 265 grammes.

IS A RACING BICYCLE A COMPETITION BICYCLE?

SIMPLEX rear derailleurs type " CRITERIUM 637 ", and " SUPER-COMPETITION AV 3 S.C. ", many parts in industrial resin.

Two brakes widely used in racing teams, opposite the CAMPAGNOLO with lateral operation, instantaneous cable release and solid wheel guides on the pad holders, and, below, the MAFAC "COMPETITION" with double articulations, centre pull and easy cable release, both made of forged dural.

Derived from the " LUXE " model, here is the " COMPETITION 2100 " HURET type rear derailleur, mounted on a forged dropout, capacity 13 to 24 teeth on the freewheel and 26 to 53 teeth on the crankset. Weight: 265 grams.

[19710701 Le Cycle No 121 Vol 26 p036](#)

Deux bicyclettes françaises de compétition :

Ci-contre, la PEUGEOT de Delisle du Tour 1970, équipée avec tubes REYNOLDS, guidon AVA, frein MAFAC, dérailleurs SIMPLEX, pédalier STRONGLIGHT, chaîne SEDIS, jantes MAVIC, moyeux et roue libre ATOM.

MOTOBECANE, qui équipe la formation BIC a réalisé cette machine pour Ocana. On y remarque le cadre en tubes REYNOLDS 3/10, la série complète CAMPAGNOLO, les jantes SUPER-CHAMPION, la selle UNICANITOR, le guidon CINELLI.

Two French racing bicycles:

Opposite, the PEUGEOT of Delisle from the 1970 Tour, equipped with REYNOLDS tubes, AVA handlebars, MAFAC brakes, SIMPLEX derail-

leurs, STRONGLIGHT crankset, SEDIS chain, MAVIC rims, ATOM hubs and freewheel.

MOTOBECANE, which equips the BIC team, made this machine for Ocan. It features the REYNOLDS 3/10 tubes frame, the complete CAMPAGNOLO series, the SUPER-CHAMPION rims, the UNICANITOR saddle, the CINELLI handlebars.

[19710701 Le Cycle No 121 Vol 26 p037](#)

UNE BICYCLETTE DE COURSE EST-ELLE UNE BICYCLETTE DE COMPETITION ?

Pour réaliser une bicyclette ultra-légère, destinée aux épreuves contre la montre, LEJEUNE a adopté des freins MAFAC type « cantilever » à tasseaux brasés. Cette machine était destinée à Bernard Guyot.

Dérailleur avant HURET « 700 » pour doubles ou triples plateaux. Ci-dessous, pompe MILREMO à haut rendement, corps en matière plastique, poignée en alliage léger et raccord fixe CAMPAGNOLO formant porte-pompe.

Deux types de selles de compétition, ci-dessus, la UNICANITOR en matière plastique recouverte de peau et, à gauche, l'IDÉALE type « 90 » en cuir rodé main.

IS A RACING BICYCLE A COMPETITION BICYCLE?

In order to make an ultra-light bicycle for time trials, LEJEUNE has adopted MAFAC "cantilever" type brakes with brazed studs. This machine was intended for Bernard Guyot.

HURET " 700 " front derailleur for double or triple chainrings. Below, high performance MILREMO pump, plastic body, light alloy handle and CAMPAGNOLO fixed coupling forming pump holder.

Two types of competition saddles, above, the UNICANITOR in skin-covered plastic and, on the left, the IDÉALE type "90" in hand-broken-in leather.

[19710701 Le Cycle No 121 Vol 26 p038](#)

Deux potences françaises en alliage léger, destinées à la compétition, en haut l'ATAX avec expandeur noyé, longueurs 120, 110, 90 et 70 mm, et ci-contre, l'A.V.A. réalisée également en toutes longueurs.

Le guidon le plus léger du monde, le T.T.T. italien ne pèse que 500 grammes. Il est distribué par MILREMO.

Deux jantes légères pour la compétition, la SUPER-CHAMPION « MÉDAILLE D'OR » utilisée par Morelon, champion olympique et champion du monde, et par Yves Hézard, champion de France 1971, et la MAVIC « extra-légère ».

Potence toutes longueurs et cintre italiens CINELLI, en alliage léger, distribués en France par CANETTI ; modèle adopté par Eddy Merckx.

Two French light alloy stems, intended for racing, on top the ATAX with embedded expander, lengths 120, 110, 90 and 70 mm, and opposite, the A.V.A. also available in all lengths.

The lightest handlebar in the world, the Italian T.T.T. weighs only 500 grams. It is distributed by MILREMO.

Two light rims for competition, the " MÉDAILLE D'OR " SUPER-CHAMPION used by Morelon, Olympic and world champion, and by Yves Hézard, 1971 French champion, and the " extra-light " MAVIC.

Italian CINELLI all-length stem and handlebar, in light alloy, distributed in France by CANETTI; model adopted by Eddy Merckx.

[19710801 Le Cycle No 122 Vol 26 p017](#)

A.V.A. and Regida model range

[19710801 Le Cycle No 122 Vol 26 p026](#)

Pour la troisième fois consécutive, Eddy MERCKX (cycles Eddy MER-CKX) a remporté le TOUR de FRANCE

Les cotes du cadre d'Eddy Merckx prises d'axe en axe

Sur la « Eddy MERCKX » du vainqueur, on remarquait les tubes REYNOLDS, la série complète des spécialités CAMPAGNOLO, dérailleurs, freins, pédalier, tige de selle, roulement et moyeux à blocage, ainsi que la chaîne SEDIS, la selle UNICANITOR, le guidon CINELLI et les porte-bidon T.A.

For the third consecutive time, Eddy MERCKX (Eddy MERCKX cycles) won the TOUR de FRANCE

Eddy Merckx's frame dimensions measured from axis to axis

On the winner's "Eddy MERCKX", the REYNOLDS tubes, the complete series of CAMPAGNOLO specialities, derailleurs, brakes, crankset, seat post, headset, bottom bracket and quick releases, as well as the SEDIS chain, UNICANITOR saddle, CINELLI handlebars and T.A. bottle cages, can be seen on.

[19710801 Le Cycle No 122 Vol 26 p029](#)

TOUR DE FRANCE 1971

La bicyclette LEJEUNE de Van Impe, « roi de la montagne ». On y remarque le cadre en tubes REYNOLDS (voir les cotes page 33), les dérailleurs et spécialités CAMPAGNOLO, les jantes SUPER-CHAMPION, la selle UNICANITOR, le guidon CINELLI, le porte-bidon T.A.

TOUR DE FRANCE 1971

The LEJEUNE bicycle of Van Impe, "king of the mountains". The REYNOLDS tube frame (see dimensions on page 33), the CAMPAGNOLO derailleurs and specialities, the SUPER-CHAMPION rims, the UNICANTOR saddle, the CINELLI handlebars, the T.A. bottle cage are all worth noting.

[19710801 Le Cycle No 122 Vol 26 p031](#)

TOUR DE FRANCE 1971

La FLANDRIA de Zoetemelk, second au classement général. Notons les spécialités et dérailleurs CAMPAGNOLO, la selle UNICANTOR, le guidon CINELLI, le porte-bidon VITO.

La PEUGEOT de Thévenet, premier des Français. Remarquez le cadre en tubes REYNOLDS, les dérailleurs SIMPLEX, le pédalier STRONGLIGHT, les freins MAFAC, le porte-bidon T.A.

TOUR DE FRANCE 1971

FLANDRIA from Zoetemelk, second overall. Note the specialities and derailleurs CAMPAGNOLO, the saddle UNICANTOR, the handlebar CINELLI, the bottle cage VITO.

The PEUGEOT of Thévenet, first of the French. Note the REYNOLDS tube frame, the SIMPLEX derailleurs, the STRONGLIGHT crankset, the MAFAC brakes, the T.A. bottle cage.

[19710801 Le Cycle No 122 Vol 26 p032](#)

Remarqué au TOUR 1971

1) Cotes du cadre MERCIER de Guimard. Il est difficile de bien réussir un petit cadre, et celui-ci est parfaitement bien équilibré. Evidemment, en tubes REYNOLDS.

2) Pédalier STRONGLIGHT « 93 » et dérailleurs SIMPLEX sur la PEUGEOT de Thévenet, premier des Français.

Matériel depuis longtemps éprouvé, et donnant toutes garanties de robustesse et de rendement.

3) Potence CINELLI, longue de 125 mm, utilisée par Eddy Merckx, et gravée au nom du champion.

4) Tige de selle CAMPAGNOLO en alliage léger, fraisée de canelures et raccord ajouré en forme de trèfle sur la FLANDRIA de Zoetemelk.

5) Dérailleur CAMPAGNOLO, ajoué de nombreux trous de dimensions diverses, utilisé par Eddy Merckx. On se demande à quoi sert un allègement aussi insignifiant sur cet appareil ?

Noticed at TOUR 1971

1) dimensions of the MERCIER frame of Guimard. It is difficult to make a small frame, and this one is perfectly well balanced. Obviously, in REYNOLDS tubes.

2) STRONGLIGHT "93" crankset and SIMPLEX derailleurs on the PEUGEOT of Thévenet, first of the French.

This material has been proven for a long time, and gives all guarantees of robustness and performance.

3) CINELLI stem, 125 mm long, used by Eddy Merckx, and engraved with the champion's name.

4) CAMPAGNOLO light alloy seatpost, milled with flutes and cloverleaf-shaped cutout on Zoetemelk's FLANDRIA.

5) CAMPAGNOLO derailleur, with many holes of various sizes, used by Eddy Merckx. One wonders what is the purpose of such an insignificant lightening on this derailleur?

[19710801 Le Cycle No 122 Vol 26 p033](#)

TOUR DE FRANCE 1971 • TOUR DE FRANCE 1971 • TOUR DE FRANCE 1971 • TOUR

Cadres du Tour

Voici quelques cotes de cadres relevées pendant le Tour de France. Reportez-vous également page 26 pour les cotes du cadre d'Eddy Merckx, en page 32 pour celles de la MERCIER de Guimard.

En haut, à gauche, le cadre de la FLANDRIA de Zoetemelk.

Cadre assez grand, redressé, arrière très court, avant également court, et cintre de fourche moyen. Chasse importante, 60 mm.

En bas, à gauche, cadre de la LEJEUNE de Van Impe, cadre petit, mais très bien dessiné, extrêmement court d'avant et d'arrière, chasse importante, également de 60 mm.

Ci-dessus, cadre de la PEUGEOT de Thévenet. Cadre très grand et très redressé, donnant une chasse extrêmement faible, encore réduite par la fourche fortement cintrée.

TOUR DE FRANCE 1971 • TOUR DE FRANCE 1971 • TOUR DE FRANCE 1971 • TOUR

Frames of the Tour

Here are some frame dimensions taken during the Tour de France. See also page 26 for Eddy Merckx's frame and page 32 for Guimard's MERCIER.

Above, on the left, the frame of Zoetemelk's FLANDRIA.

Quite a large frame, straightened, very short rear, short front, and medium fork bend. Large trail, 60 mm.

Below, left, frame of the LEJEUNE by Van Impe, small frame, but very well designed, extremely short front and rear, large trail, also 60 mm.

Above, the frame of Thévenet's PEUGEOT. Very large and very straight frame, giving an extremely low trail, further reduced by the strongly curved fork.

[19711001 Le Cycle No 123 Vol 26 p025](#)

Quelques nouveautés techniques, commerciales ...et pratiques Potences ATAX

Nouvelle série de potences en alliage léger de haute résistance, expander noyé à 6 pans creux, longueurs : 120 mm, 110 mm, 90 mm et 70 mm pour la compétition et le sport.

Pièces détachées MAFAC

Levier course avec rampe de détension rapide du câble de commande, vu ici monté avec ses boutons d'action et en pièces détachées ; tasseaux à braser, avant en haut, et arrière en bas, avec rondelle d'arrêt du ressort, collier à sangle invisible et série de patins à cinq, quatre et trois pastilles.

Coffret NORMA

Utilisation originale et pratique des coffrets plastiques des lampes de rechange, lorsqu'ils sont vides : petits bacs à glace pour le réfrigérateur.

Some technical, commercial ...and practical novelties

ATAX Stems

New series of high-strength light alloy stems, embedded hexagon socket expander, lengths: 120 mm, 110 mm, 90 mm and 70 mm for competition and sport.

MAFAC components

Race lever with quick release ramp for the operating cable, seen here mounted with its action buttons and in parts; braze on pivots, top front and bottom rear, with spring lock washer, invisible strap collar and a series of pads with five, four and three pellets.

NORMA case

Original and practical use of the plastic boxes of the spare lamps, when they are empty: small ice trays for the refrigerator.

[19711101 Le Cycle No 124 Vol 26 p018](#)

Ideale advertisement

[19711201 Le Cycle No 125 Vol 26 p024](#)

T.A. compte parmi les grands (et rares) spécialistes des pédaliers en alliage léger. Voici ses plus récentes créations.

En haut, jeu de pédalier avec manivelle droite à 5 vis, destinée à la pose d'un adaptateur course sur route ou tourisme, à deux ou trois plateaux, d'un plateau simple route, ville ou piste.

En bas, jeu de pédalier avec manivelle droite à 3 branches, facilitant le changement éventuel des plateaux, simple, doubles ou triples, pour la compétition ou le tourisme.

Et naturellement, boulonnerie noyée à 6 pans creux.

Rappelons que les manivelles T.A. sont livrables en toutes longueurs. Notons également que la pédale est bloquée sur une rondelle mince encastrée en acier.

T.A. is one of the great (and rare) specialists in light alloy cranksets. Here are his most recent creations.

At the top, bottom bracket with a right-hand crank with 5 screws, designed for the installation of a road racing or touring adapter, with two or three chainrings, a single chainring for road, city or track use.

At the bottom, bottom bracket with straight three-armed crank, facilitating the possible change of chainrings, single, double or triple, for competition or touring.

And of course, recessed hexagonal nuts and bolts.

Remember that the T.A. cranks are available in all lengths.

Note also that the pedal is clamped on a thin recessed steel washer.

1972

Jan.	Febr.		April	May	June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

[19720101 Le Cycle No 126 Vol 27 p014](#)

Lejeune advertisement

[19720101 Le Cycle No 126 Vol 27 p017](#)

Après le Salon de MILAN

Voici quelques détails remarqués au Salon de Milan. En haut à gauche, un frein japonais sur disque pour bicyclette, signé SHIMANO. A droite, sur un vélo GITANE, cet emplacement inhabituel de la manette double des dérailleurs avant et arrière. Ci-contre, allonge de levier de frein ajoutant au modèle course un guidonnet de tourisme.

After the MILAN Salon

Here are some details noticed at the Milan Salon. On the top left, a Japanese disc brake for bicycle, signed SHIMANO. On the right, on a GITANE bicycle, this unusual location of the double lever of the front and rear derailleurs. Opposite, brake lever extension adding a touring guidonnet to the racing model.

[19720101 Le Cycle No 126 Vol 27 p023](#)

Le moyeu à broche JOFRE, montrant son entraînement par « dents de loup » et son outil de démontage pour la roue-libre.

The JOFRE split hub, showing its "wolf teeth" drive and its disassembly tool for the freewheel.

[19720101 Le Cycle No 126 Vol 27 p024](#)

LE MONDE DES « 2 ROUES »

Le même pédalier STRONGLIGHT « 99 » destiné au cyclotourisme, monté avec deux plateaux, vu ici en pièces détachées. Dérivé du modèle de compétition, le fameux « 93 », mais avec manivelles moins larges, et possibilité d'adapter un plus petit développement, il est destiné aux belles machines de ville et de sport (voir page suivante).

Quelques nouveautés signées VELOX, à gauche, capuchon pour la molette de dynamo, et deux modèles d'embouts de guidon, fixation à vis ou à force, et boîte de 10 rubans de luxe en matière plastique pour guidon.

THE WORLD OF THE 2 WHEELS.

The same STRONGLIGHT "99" crankset for touring bicycles, mounted with two chainrings, seen here in parts. Derived from the competition model, the famous "93", but with smaller cranks and the possibility to adapt a smaller gear, it is intended for beautiful city and sport machines (see next page).

Some new VELOX products, on the left, cap for the dynamo wheel, and two models of handlebar ends, screw or force fitting, and box of 10 luxury plastic handlebar tapes.

[19720101 Le Cycle No 126 Vol 27 p025](#)

LE MONDE DES « 2 ROUES »

CI-dessus, nouveau jeu de porte-pompe que POUTRAIT-MORIN vient de réaliser. Le montage en est très simple, et des cales en matière plastique, visibles ici, en permettent la fixation sur des tubes de diamètre réduit.

Présenté avec deux plateaux sur la page précédente, le nouveau pédalier cyclotourisme STRONGLIGHT type « 99 » peut comporter trois plateaux. Naturellement, l'ensemble est en alliage léger, et toute la boulonnerie est noyée, avec serrages par 6 pans creux.

Grâce à ces catadioptrés déportés, le montage des cale-pieds ne pose pas de problème pour les clients des articles WECO, support et têtes de vis trouvant une place suffisante sous l'armature contre-coudée du catadioptré avant.

THE WORLD OF THE 2 WHEELS.

Above, a new set of pump holders that POUTRAIT-MORIN has just made. The assembly is very simple and plastic shims, visible here, allow the fixation on tubes of reduced diameter.

Presented with two chainrings on the previous page, the new STRONG-LIGHT type "99" bicycle crankset can have three chainrings. Naturally, the whole assembly is made of light alloy, and all bolts and nuts and bolts are embedded, with hexagon socket tightening.

Thanks to these offset reflectors, the mounting of the toe clips is no problem for customers of WECO articles, as the support and screw heads find sufficient space under the counter-angle armature of the front reflector.

[19720201 Le Cycle No 127 Vol 27 p009](#)

On peut évidemment, pour gagner quelques grammes, percer des trous partout, comme sur cette FLANDRIA de De Vlamincx ou sur ce pédalier de la MOTOBECANE d'Ocana.

Of course, to save a few grams, holes can be drilled everywhere, like on this FLANDRIA by De Vlamincx or on this crankset of the MOTOBECANE of Ocana.

[19720401 Le Cycle No 128 Vol 27 p037](#)

[Au Salon du Jouet](#)

Au Salon du Jouet, nous avons plus particulièrement remarqué cette bicyclette mixte pliante au stand LEJEUNE, machine qui représente la tendance actuelle de ce type de vélo, simple, sûr, peu encombrant, donc facile à transporter, et, chez GITANE, une gamme de motorisés d'origine italienne, sur laquelle nous reviendrons plus en détails, dont cet amusant sidecar pour jeunes, attelé à une 47 cm³ « CROSS » 2 vitesses, capable d'atteindre en sols, 40 km/h. En bas, détails d'une direction d'un bi-

cyclette sport GITANE pour jeunes, à raccords brasés, et le serrage de selle LEJEUNE, destiné aux machines de course, par douille usinée et brasée, robuste vis à 6 pans creux ; (sur ce croquis, les haubans ne figurent pas).

At the Toy Fair

At the Toy Fair, we particularly noticed this mixte folding bicycle at the LEJEUNE stand, a machine that represents the current trend for this type of bicycle, simple, safe, not very bulky, and therefore easy to transport, and, at GITANE, a range of motorised bicycles of Italian origin, to which we will return in more detail, including this amusing sidecar for young people, coupled to a 47 cm³ "CROSS" 2-speed, capable of reaching 40 km/h on the ground. Below, details of a GITANE youth sport bicycle headset, with brazed lugs, and the LEJEUNE saddle clamp, designed for racing machines, with a machined and brazed sleeve, robust hexagonal screw; (on this sketch, the seat stays are not shown).

[19720401 Le Cycle No 128 Vol 27 p053](#)

Remarqué à Bruxelles

Sur cette page, nous voyons la potence PIVO en alliage léger et expander noyé à 6 pans creux, la pédale UNION avec catadioptres encastrés dans les blocs, les deux selles IDEALE en matière plastique, la « 2000 » et la « LEADER 1000 », un moyeu PELISSIER à grands flasques ajourés et blocages rapides, un cale-pied CHRISTOPHE à fixation élargie pour adjonction de catadioptre sur la pédale, enfin le dérailleur BELLERI à parallélogramme déformable.

Noticed in Brussels

On this page we see the PIVO stem in light alloy with embedded hexagon socket expander, the UNION pedal with reflectors embedded in the blocks, the two IDEALE saddles in plastic, the "2000" and the "LEADER 1000", a PELISSIER hub with large cutout flanges and quick releases, a CHRISTOPHE toe clip with enlarged fixing for adding a reflector on the

pedal, and finally the BELLERI derailleur with deformable parallelogram.

[19720501 Le Cycle No 129 Vol 27 p022](#)

ZEUS advertisement

[19720601 Le Cycle No 130 Vol 27 p011](#)

Ci-contre, cotes du cadre réalisé avec tubes VITUS « 971 » par les Ets G. Limongi. En bas, à gauche, détails des dessins des raccords du cadre en question.

Opposite, dimensions of the frame made with VITUS " 971 " tubes by Ets G. Limongi. Below, on the left, details of the design of the lugs of the frame in question.

[19720601 Le Cycle No 130 Vol 27 p013](#)

NOUVEAUTES TECHNIQUES

L'ensemble HURET "Jubilee" ne pèse que 385 grs!

Le nouvel ensemble ultra léger HURET « JUBILEE » vient de sortir et déjà quelques-uns ont été livrés et équipent certaines bicyclettes. Conçu pour la compétition et la machine cyclotouriste de grand luxe il ne pèse, complet, avec colliers et cables, que 385 g.

Evidemment, l'alliage léger a été employé au maximum, mais jamais au détriment de la robustesse : par exemple, la fourchette guide-chaîne ajourée, du dérailleur avant, est en acier.

Le dérailleur avant pèse 83 g, l'arrière 142 g (avec articulation pour patte standard, 180 g), la manette double 103 g.

Ci-dessous, nous présentons également l'original collier guide-cables, se fixant autour des raccords de la boîte de pédalier, et remplaçant tunnels et bout de gaine.

TECHNICAL NEWS

The HURET "Jubilee" set weighs only 385 grs!

The new ultra light HURET "JUBILEE" set has just been released and already some have been delivered and equip some bicycles. Designed for racing and luxury touring bicycles, it weighs only 385 g, complete with collars and cables.

Of course, the light alloy has been used to the maximum, but never at the expense of strength: for example, the cutout cage of the front derailleur is made of steel.

The front derailleur weighs 83 g, the rear one 142 g (with standard drop-out hinge, 180 g), the double shifter 103 g.

Below, we also present the original cable guide clamp, which can be fixed around the bottom bracket shell, replacing the tunnels and cable stops.

[19720701 Le Cycle No 131 Vol 27 p026](#)

Non, ce n'est pas exactement le même dessin que celui que nous avons publié dans notre dernier numéro, représentant le dérailleur arrière HURET « JUBILEE » champion de la légèreté. On y constate trois différences, deux visibles et une cachée. Les premières sont l'adoption d'un galet inférieur lisse, destiné à diminuer les frottements, et une petite diminution de la partie haute de la chappe porte-galets, augmentant ainsi la capacité de l'appareil. Quant à la modification invisible, elle consiste en un axe creux d'articulation sur la patte de cadre.

Notons les capacités de l'ensemble HURET « JUBILEE », à la roue-libre ; 13 à 24 dents, au pédalier, 36 à 53 dents.

No, this is not exactly the same drawing as the one we published in our last issue, showing the HURET "JUBILEE" rear derailleur champion of lightness. There are three differences, two visible and one hidden. The first are the adoption of a smooth lower pulley, intended to reduce friction, and a small reduction in the upper part of the roller carrier cage,

thus increasing the capacity of the machine. As for the invisible modification, it consists of a hollow articulation pin on the frame dropout. Let us note the capacities of the HURET "JUBILEE" set, at the freewheel; 13 to 24 teeth, at the crankset, 36 to 53 teeth.

[19720801 Le Cycle No 132 Vol 27 p021](#)

1969 - 1970 - 1971 - 1972, pour la quatrième fois consécutive Eddy MERCKX, sur cycle EDDY MERCKX, a remporté le TOUR DE FRANCE

Peu de différence entre cette bicyclette et celle utilisée depuis les trois derniers Tours par le champion belge.

On y retrouve les tubes REYNOLDS, toutes les spécialités CAMPAGNOLO, dérailleurs, pédalier, moyeux, freins, etc., le guidon CINELLI, la selle UNICA recouverte de peau, les porte-bidons T.A.

1969 - 1970 - 1971 - 1972, for the fourth consecutive time Eddy MERCKX, on EDDY MERCKX cycle, won the TOUR DE FRANCE

Little difference between this bicycle and the one used since the last three Tours by the Belgian champion.

It features the REYNOLDS tubes, all the CAMPAGNOLO specialities, derailleurs, crankset, hubs, brakes, etc., the CINELLI handlebars, the skin-covered UNICA saddle, the T.A. bottle cages.

[19720801 Le Cycle No 132 Vol 27 p023](#)

TOUR DE FRANCE 1972

La bicyclette LEJEUNE de Van Impe, « roi de la montagne ». On y remarque le cadre en tubes REYNOLDS (voir les cotes page 33), les dérailleurs et spécialités CAMPAGNOLO, les jantes SUPER-CHAMPION, la selle UNICANITOR, le guidon CINELLI, le porte-bidon T.A.

La MERCIER de Raymond Poulidor, 3e du classement général et premier des Français. Cette machine est celle pour les courses contre la montre,

donc très légère. On y remarque le cadre REYNOLDS en 3/10e, le pédalier CAMPAGNOLO très allégé, la selle UNICA, le guidon CINELLI.

TOUR DE FRANCE 1972

The LEJEUNE bicycle of Van Impe, "king of the mountains". Note the REYNOLDS tube frame (see dimensions on page 33), the CAMPAGNOLO derailleurs and specialities, the SUPER-CHAMPION rims, the UNICANTOR saddle, the CINELLI handlebars, the T.A. bottle cage.

The MERCIER of Raymond Poulidor, 3rd overall and first of the French. This machine is the one for time trial races, so it is very light. We notice the REYNOLDS frame in 3/10th , the very light CAMPAGNOLO crankset, the UNICA saddle and the CINELLI handlebars.

[19720801 Le Cycle No 132 Vol 27 p025](#)

La PEUGEOT de Thévenet. Remarquez le cadre en tubes REYNOLDS, les dérailleurs SIMPLEX, le pédalier STRONGLIGHT, les freins MAFAC, le porte-bidon T.A.

The PEUGEOT of Thévenet. Note the REYNOLDS tube frame, the SIMPLEX derailleurs, the STRONGLIGHT crankset, the MAFAC brakes, the T.A. bottle cage.

[19720801 Le Cycle No 132 Vol 27 p029](#)

TOUR DE FRANCE 1972

Voici quelques croquis des machines du Tour de France. En haut, à gauche, les cotes (toujours prises d'axe en axe) de la LEJEUNE de Van Impe : petit cadre, dont le dessin, particulièrement réussi, peut servir de modèle, car un beau cadre de 510 de haut est difficile à réaliser.

A droite, les cotes du cadre MERCIER de Poulidor pour les épreuves contre la montre. Mesures classiques, donnant un très bon résultat. On remarque les manivelles de 180 ;

Au centre, à gauche, les cotes, déjà archi-connues, du vainqueur Eddy Merckx. Là aussi, cadre très bien équilibré.

A droite, le cadre PEUGEOT de Thévenet. Plus « couché » que celui de l'an dernier, il doit avoir gagné en stabilité, d'autant plus que la fourche, moins cintrée, augmente la chasse.

En bas, à gauche, la potence CINELLI (long. : 125) de Merckx, avec profondes nervures : cela prouve qu'il y a du métal, mais le gain de poids est bien minime.

A droite, la tête de fourche de Merckx, ornée d'un as de trèfle en creux ; Eddy serait-il superstitieux ?

TOUR DE FRANCE 1972

Here are some sketches of the machines of the Tour de France. On the top left, the dimensions (always taken from axis to axis) of Van Impe's LEJEUNE: a small frame, whose design, particularly successful, can be used as a model, because a beautiful frame of 510 high is difficult to make.

On the right, the dimensions of Poulidor's MERCIER frame for time trials. Classic dimensions, giving a very good result. We notice the 180 cranks;

In the center, on the left, the dimensions, already well-known, of the winner Eddy Merckx. Here again, very well balanced frame.

On the right, the PEUGEOT frame from Thévenet. More "flat" than last year's, it must have gained in stability, especially as the fork, less curved, increases the trail.

Below, on the left, the Merckx CINELLI stem (length: 125) with deep grooves: this proves that there is metal, but the weight gain is minimal. On the right, the Merckx fork head with a hollow ace of clubs; is Eddy superstitious?

[19720901 Le Cycliste 0910 1972 p000](#)

Selles Idéale advertisement

Bicyclettes Francaises a l'honneur

La LEJEUNE de Daniel Morelon champion olympique de vitesse

1) Tubes REYNOLDS 7/10e, guidon CINELLI, selle UNICA, moyeux, direction, pédalier et pédales CAMPAGNOLO, jantes SUPER-CHAMPION, boyaux WOLBER, chaîne SEDIS.

La René HERSE de Geneviève Gambillon championne du monde féminine sur route

2) Tubes REYNOLDS 5/10e, dérailleurs HURET « JUBILEE », spécialités MAILLARD et RENE-HERSE, roulement STRONGLIGHT, selle UNICA, freins WEINMANN, guidon PHILIPPE, cale-pieds CHRISTOPHE, pompe ZEFAL.

French Bicycles have the honour

Daniel Morelon's LEJEUNE Olympic speed champion

1) 7/10th REYNOLDS tubes, CINELLI handlebar, UNICA saddle, CAMPAGNOLO hubs, head set, CAMPAGNOLO crankset and pedals, SUPER-CHAMPION rims, WOLBER tubulars, SEDIS chain.

Geneviève Gambillon's René HERSE, women's road world champion

2) 5/10th REYNOLDS tubes, HURET " JUBILEE " derailleurs, MAILLARD and RENE-HERSE specialities, STRONGLIGHT bearings, UNICA saddle, WEINMANN brakes, PHILIPPE handlebars, CHRISTOPHE toe clips, ZEFAL pump.

Le « JUBILEE » arrière en vue « explosée » avec numéros de références commerciales.

The rear "JUBILEE" in "exploded" view with part numbers.

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p025](#)

Ci-contre, la manette double en duralumin équipant l'ensemble HURET « JUBILEE » vue en pièces détachées.

Ci-contre, le dérailleur avant « JUBILEE » en pièces détachées, avec références de HURET.

Opposite, the double duralumin lever fitted to the HURET "JUBILEE" assembly seen in parts.

Opposite, the "JUBILEE" front derailleur in parts, with HURET references.

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p028](#)

BELRI Belleri advertisement

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p042](#)

A.V.A. Regida advertisement

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p059](#)

Le nouveau dérailleur « JUBILEE » HURET à longue chape, corps en alliage léger, permet de très grands écarts de denture, 13 à 28 dents à la roue libre, et 26 à 53 au pédalier.

The new HURET "JUBILEE" derailleur with long cage, light alloy body, allows very wide sprocket range, 13 to 28 teeth on the freewheel and 26 to 53 on the crankset.

NOUVEAUTÉS TECHNIQUES 1972

LE SALON 1970 LES CONSTRUCTEURS

Rappelons à nos lecteurs qu'ils trouveront dans ces pages des illustrations de nouveautés 1972, mais que le texte est la rétrospective du compte rendu du dernier Salon 1970.

L'ensemble **SIMPLEX « SUPER L.J. »** en alliage léger est entièrement nouveau. Notons l'arrière à parallélogramme déformable, assez semblable comme forme au célèbre dérailleur « **PRESTIGE** » en résine industrielle de la marque. L'avant a une fourchette ajourée et l'axe d'articulation du demi-collier forme butée de gaine et passe-câble. Enfin, remarquons les nouvelles marques gravées sur l'ensemble de la production **SIMPLEX 1972**.

TECHNICAL NOVELTIES 1972

We remind our readers that they will find in these pages illustrations of 1972 novelties, but that the text is the retrospective of the report of the last Salon 1970.

The **SIMPLEX "SUPER L.J."** light-alloy set is completely new. Note the deformable parallelogram rear, similar in shape to the famous "**PRESTIGE**" derailleur made of industrial resin. The front has an cutout cage and the half-collar pivot pin is shaped like a cable stop and cable guide. Finally, note the new marks engraved on the entire **SIMPLEX 1972** production.

NOUVELLE ROUE-LIBRE ATOM monovitesse avec dispositif de démontage facile

Moyeux **MILREMO** compétition, corps en alliage léger forgé, roulements rectifiés, grands flasques et blocages rapides.

Le dispositif de démontage de la nouvelle roue-libre mono-vitesse **ATOM** pour cycles ou cyclomoteurs, consiste en une série de cannelures perpendiculaires au filetage central de montage.

Une clé spéciale (réf. 412) à deux méplats, avec bossages correspondants à ces cannelures assure, par simple mise en place, une prise efficace et un démontage sûr et très rapide, la clé spéciale étant prise, soit dans un étau par ses méplats, soit par une clé à molette ou à fourche.

NEW ATOM FREE WHEEL single speed with easy disassembly device
MILREMO racing hubs, forged light alloy body, machined bearings, large flanges and quick releases.

The disassembly device of the new ATOM single-speed freewheel for cycles or mopeds consists of a series of splines perpendicular to the central mounting thread.

A special wrench (ref. 412) with two flats, with bosses corresponding to these splines ensures, by simple insertion, an efficient grip and a safe and very fast dismantling, the special wrench being taken either in a vice by its flats, or by a wrench or fork wrench.

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p065](#)

Ensemble de dérailleurs avant et arrière BELRI en acier chromé, manette double en résine industrielle. Cette manette existe également en version simple, pour montage avec le seul dérailleur arrière.

BELRI front and rear derailleur set in chromed steel, double lever in industrial resin. This lever is also available in a single version, for installation with the rear derailleur only.

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p067](#)

A droite, nouveau guidonnet C.L.B. combiné avec le levier de frein, suivant la mode actuelle.

Nouveau bidon plastique T.A. (à gauche) modèle « ISOL » permettant de conserver longtemps une boisson froide ou chaude.

Frein « RACER » C.L.B. en alliage léger et tirage central.

On the right, new C.L.B. guidonnet combined with the brake lever, following the current mode.

New plastic bottle T.A. (left) model " ISOL " allowing to keep a cold or hot drink for a long time.

C.L.B. "RACER" brake in light alloy with central pull.

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p071](#)

Vue explosée de la roue-libre fabriquée par les Ets MAILLARD pour la firme américaine SCHWINN ; couronnes toutes démontables, 2 vissées et 3 sur cannelures, et roulement étanche par deux joints synthétiques.

Pattes forgées SIMPLEX, portée de 7 mm, centrage par vis avec ressorts d'arrêt.

Compteur HURET trapèze, cadran noir à double indication de la vitesse en miles et kilomètres.

Exploded view of the freewheel manufactured by Ets MAILLARD for the American company SCHWINN; sprockets all removable, 2 screwed and 3 on splines, and sealed bearing by two synthetic seals.

SIMPLEX forged dropouts, span of 7 mm, centering by screws with stop springs.

HURET trapezoid speedometer, black dial with double speed indication in miles and kilometres.

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p073](#)

Ci-contre, tige de selle SIMPLEX à blocage, tête en alliage léger.

A droite, serrage rapide SIMPLEX à clé pivotante ; deux versions, luxe-compétition (ci-contre) et standard, tous deux avec broche de 5 mm.

Opposite, SIMPLEX seat post with locking device, light alloy head.

Right, SIMPLEX quick-release clamp with swing key; two versions, luxe-competition (opposite) and standard, both with 5 mm spindle.

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p082](#)

Le Cintre BELRI double renfort orné se fait en franco-belge ou italien ; à droite, potence course BELRI, expandeur noyé, réalisées en trois longueurs. Ci-dessous, selle IDEALE en matière plastique recouverte de peau (modèle 2001). Le modèle 2002 a en plus une épaisseur de caoutchouc mousse sous la peau.

The BELRI double ornamented handlebar is made in French-Belgian or Italian; on the right, BELRI racing stem, embedded expander, made in three lengths. Below, IDEALE saddle in plastic covered with skin (2001 model). The 2002 model has in addition a foam rubber layer under the skin.

[19721001 Le Cycle No 133 Vol 27 p087](#)

A la Foire de Cologne, quelques réalisations attirèrent l'attention des nombreux visiteurs.

- Parmi celles-ci, signalons ce cadre ALAN en alliage léger, raccords vissés et collés, réalisé par l'ingénieur italien L. Falconi, pesant complet de 1 kg 850 à 1 kg 980 suivant la taille. Les serrages et la fixation de l'entretoise sont assurés par des axes à 6 pans creux noyés.

- Ci-dessous, voici les moyeux compétition PELISSIER au stand PERRIN ET COURSON dans le groupement GEFFAC, corps en alliage léger forgé et roulements rectifiés.

• Dans le même groupement, nous avons aussi noté ce tout nouveau roulement de direction STRONGLIGHT type SUPER-COMPETITION « S. 5 », en acier au nickel-chrome, rectifié après traitement thermique sous atmosphère gazeuse.

Nous reviendrons dans notre prochain numéro sur ces articles et sur d'autres

nouveautés remarquées à Cologne.

At the Cologne Trade Fair, a few projects attracted the attention of the many visitors.

- Among them was the ALAN light-alloy frame with screwed and glued connections, made by the Italian engineer L. Falconi, weighing from 1 kg 850 to 1 kg 980 depending on size. Tightening and fixing of the seat-stay bridge are ensured by embedded hexagon pins.

- Below, here are the PELISSIER competition hubs at the PERRIN ET COURSON stand in the GEFFAC group, forged light alloy body and ground bearings.

- In the same grouping, we also noted this brand new STRONGLIGHT headset type SUPER-COMPETITION "S. 5", in nickel-chromium steel, ground after heat treatment in a gaseous atmosphere.

We will come back in our next issue on these articles and on other novelties noticed in Cologne.

[19721101 Le Cycle No 134 Vol 27 p016](#)

Selles Ideale advertisement

[19721101 Le Cycle No 134 Vol 27 p018](#)

Campagnolo advertisement

spécialistes mondiales course et tourisme

Moyeux et blocages Record et N Tipo - Dérailleurs Record et Nuovo Record - Dérailleurs Velox - Valentino et Grand Turismo - Freins Record -

Jeux de pédalier manivelles à double plateaux Record et Sport - Jeux direction Pédales - Tiges de selles Record et Super Record.

world specialists in racing and tourism

Record and N Tipo hubs and quick releases - Record and Nuovo Record derailleurs - Velox derailleurs - Valentino and Grand Turismo - Record brakes - Record and Sport double cranksets - Record and Super Record seatposts – bottom bracket - headset - Record and Super Record seatposts.

[19721101 Le Cycle No 134 Vol 27 p030](#)

LE SALON DES CONSTRUCTEURS

GITANE a réalisé ces pattes arrières très ajourées, en acier forgé, d'un dessin personnel. Notons que la patte droite forme support du dérailleur.

THE CONSTRUCTEURS' SALON

GITANE has made these very cutout rear dropouts, in forged steel, from a personal design. Note that the right dropout forms a bracket for the derailleur.

[19721101 Le Cycle No 134 Vol 27 p031](#)

LE SALON DES CONSTRUCTEURS

Sur certains de ses modèles course, JEUNET avait monté le nouveau frein MAFAC « 2000 », présentation « dural mat ».

Si le dessin de certains cadres était parfaitement étudié, les raccords à longues pointes étaient heureusement à la mode, comme sur ce cadre MERCIER.

THE CONSTRUCTEURS' SALON

On some of its racing models, JEUNET had fitted the new MAFAC "2000" brake, "dural matt" presentation.

If the design of some frames was perfectly designed, the long tip lugs were fortunately fashionable, as on this MERCIER frame.

[19721101 Le Cycle No 134 Vol 27 p033](#)

LE SALON DES CONSTRUCTEURS

De plus en plus, la bicyclette type « randonneuse légère » est dérivée des modèles de compétition, ce qui est absolument logique. Voici le modèle LEJEUNE, pédalier- STRONGLIGHT, freins MAFAC et dérailleurs SIMPLEX.

Les raccords finement ajourés ne sont pas l'apanage des seuls artisans, comme on le voit sur ce cadre de course réalisé par André BERTIN en tubes REYNOLDS « 531 ».

THE CONSTRUCTEURS' SALON

More and more, the "light randonneur" type of bicycle is derived from competition models, which makes absolute sense. Here is the LEJEUNE model, STRONGLIGHT crankset, MAFAC brakes and SIMPLEX derailleurs.

The finely cut-out lugs are not the preserve of artisans alone, as can be seen on this racing frame made by André BERTIN out of REYNOLDS " 531 " tubes.

[19721101 Le Cycle No 134 Vol 27 p035](#)

LIBERIA, sur ce modèle de randonneuse, avait monté le nouveau frein à tirage central ALTENBURGER type « CENTREPULL », distribué par CANETTI.

LIBERIA, on this randonneur's model, had fitted the new ALTENBURGER "CENTREPULL" type central pull brake, distributed by CANETTI.

[19721101 Le Cycle No 134 Vol 27 p037](#)

Sur un modèle course FLANDRIA, entièrement monté « japonais », on voyait entre autres cette tige de selle formant chariot, en alliage léger, signée SHIMANO.

Nouvelle potence PHILIPPE en dural forgé, expandeur noyé sous capuchon plastique, réalisée par ATAX et visible au Salon sur plusieurs machines.

On a FLANDRIA racing model, entirely mounted "Japanese", we saw among others this light alloy seatpost forming a slide, by SHIMANO.

New PHILIPPE stem in forged dural, expander embedded under a plastic cap, made by ATAX and visible at the Salon on several machines.

[19721101 Le Cycle No 134 Vol 27 p048](#)

G. Limongi advertisement

[19721101 Le Cycliste 1112 1972 p236](#)

Roue-libre NORMANDY
Démonte roue-libre

NORMANDY freewheel
Freewheel remover

[19721101 Le Cycliste 1112 1972 p238](#)

Groupe d'éclairage CIBIE ultra-léger, dynamo à carter plastique chromé, petit projecteur rectangulaire ou rond, et combiné arrière sur hauban.

Ultra-light CIBIE lighting group, dynamo with chrome-plated plastic housing, small rectangular or round headlamp, and rear combination unit on seat stay.

[19721201 Le Cycle No 135 Vol 27 p017](#)

Le dérailleur SIMPLEX « Maxi-Prestige », référence AR 642, à longue chape (capacité de la roue libre, 13 à 30 dents).

The SIMPLEX "Maxi-Prestige" derailleur, reference AR 642, with long cage (freewheel capacity 13 to 30 teeth).

[19721201 Le Cycle No 135 Vol 27 p019](#)

Le dérailleur arrière HURET « Jubilee », en alliage léger, grande chape, capacité à la roue libre, de 13 à 24 dents, et de 26 à 53 dents au pédalier, vu ici en pièces détachées, avec références d'usine.

The HURET "Jubilee" rear derailleur, in light alloy, long cage, freewheel capacity, from 13 to 24 teeth, and from 26 to 53 teeth on the crankset, seen here in spare parts, with factory references.

[19721201 Le Cycle No 135 Vol 27 p023](#)

Dérailleur arrière BELRI, en acier chromé, présenté ici en pièces détachées.

A gauche, ci-dessous, nouveau porte-bidon de cadre VITO, partie supérieure faisant ressort, et serrage en bas avec butée souple.

Nouveaux moyeux MAILLARD « 700 » corps en alliage léger forgé à grands flasques, roulements rectifiés, blocages rapides, pour la compétition.

BELRI rear derailleur, chromed steel, shown here in parts.

On the left, below, new VITO frame bottle cage, upper part spring-loaded and clamped at the bottom with soft stop.

New MAILLARD " 700 " hubs forged light alloy body with large flanges, ground bearings, quick releases, for racing.

[19721201 Le Cycle No 135 Vol 27 p025](#)

Pédalier CAMPAGNOLO pour le sport et le cyclotourisme, manivelles en acier à emmanchement carré et plateaux en dural.

Vue explosée d'un catadioptre CIBIE pour pédales, adopté par MAILLARD.

A gauche, pédale avec corps en alliage léger ATOM, équipée de catadioptres CIBIE, homologuée à l'étranger et, entre autres pays, aux U.S.A.

Autre pédale ATOM en alliage léger, sans catadioptre.

CAMPAGNOLO crankset for sport and Cyclotourism, square-tapered steel cranks and dural chainrings.

Exploded view of a CIBIE reflector for pedals, adopted by MAILLARD.

On the left, pedal with ATOM light alloy body, fitted with CIBIE retro-reflectors, approved abroad and, among other countries, in the U.S.A.

Other ATOM pedal in light alloy, without retro-reflector.

Remarqué au SALON de PARIS

HURET, dans sa série ultra-légère « JUBILEE » a réalisé un dérailleur à grande chape pour permettre de grands écarts de dentures. Mais dans ses modèles en acier, il continue la fabrication du dérailleur arrière « SUPER-ALLVIT » dont la capacité va de 13 à 34 dents à la roue libre et de 26 à 53 au pédalier.

Voici, à la suite de nombreuses demandes, les détails des pattes du cadre en métal léger ALAN, exposé au Salon de Paris dans le stand FADIMECA.

Noticed at the SALON de PARIS

HURET, in its ultra-light "JUBILEE" series, has produced a derailleur with a large cage to allow for large gearing gaps. But in its steel models, it continues to manufacture the "SUPER-ALLVIT" rear derailleur, whose capacity ranges from 13 to 34 teeth on the freewheel and from 26 to 53 on the crankset.

Following numerous requests, here are the details of the ALAN light metal frame dropouts, exhibited at the Paris Show on the FADIMECA stand.

1973

Jan.	Febr.	March	April		June
July	August	Sept.	Oct.	Nov.	Dec.

Daniel REBOUR a vu au dernier SALON DU CYCLE DE PARIS Documentation "Le Cycle"

GITANE, a réalisé ces pattes arrière très ajourées, en acier forgé, d'un dessin personnel. Notons que la patte droite forme support de dérailleur.

Sur un modèle course FLANDRIA, entièrement monté « Japonais », on voyait entre autres cette tige de selle formant chariot, en alliage léger, signée SHIMANO.

Frein à tirage central ALTENBURGER type « Centrapull » distribué par les Ets Canetti.

Nouvelle potence PHILIPPE en dural forgé, expandeur noyé sous capuchon plastique, réalisée par ATAX et visible au Salon sur plusieurs machines.

Si le dessin de certains cadres était parfaitement étudié, les raccords à longues pointes étaient heureusement à la mode, comme sur ce cadre MERCIER.

Daniel REBOUR has seen at the last SALON DU CYCLE DE PARIS Documentation "Le Cycle".

GITANE, has created these very cut-out rear dropouts, in forged steel, with a personal design. Note that the right dropout forms a derailleur hanger.

On a FLANDRIA racing model, entirely mounted "Japanese", we saw among others this seatpost forming a carriage, in light alloy, signed SHIMANO.

Central pull brake ALTENBURGER type " Centrapull " distributed by Canetti.

New PHILIPPE stem in forged dural, expander embedded under a plastic cap, made by ATAX and was visible at the Salon on several machines.

If the design of some frames was perfectly studied, the long tip lugs were fortunately fashionable, as on this MERCIER frame.

Cotes de cadre de grande taille relevées sur un modèle compétition René HERSE. La chasse est de 65 mm.

Le cadre LEJEUNE

3/10e présente lui aussi des cotes modernes et logiques. Chasse de 65 mm.

Le cadre de course André BERTIN montrant les cotes équilibrées. Chasse de 60 mm.

MERCIER présentait ce cadre de course en ligne, en tubes « 531 » dont les cotes sont fort bien étudiées. Nous avons signalé combien nos constructeurs se sont heureusement penchés sur le problème du dessin des cadres en vue du rendement et de la stabilité.

Les raccords finement ajourés ne sont pas l'apanage des seuls artisans, comme on le voit sur ce cadre de course réalisé par André BERTIN

Equilibreur de roue « Static-Var »

Dimensions of large frame taken from a René HERSE competition model. The trail is 65 mm.

The LEJEUNE frame

3/10th also has modern and logical dimensions. Trail of 65 mm.

The André BERTIN racing frame showing the balanced dimensions. Trail of 60 mm.

MERCIER presented this racing frame in line, made of " 531 " tubes with very well designed dimensions. We pointed out how fortunately our manufacturers have addressed the problem of frame design for performance and stability.

The finely cut-out lugs are not the prerogative of artisans alone, as can be seen on this racing frame made by André BERTIN.

" Static-Var " wheel balancer

[19730101 Le Cycliste 0102 1973 p028](#)

Huret advertisement

[19730201 Le Cycle No 136 Vol 28 p025](#)

Hutchinson product line

[19730201 Le Cycle No 136 Vol 28 p027](#)

Support de hauban double SOUBITEZ pour fixation de la dynamo et du feu arrière.

En-dessous, le feu arrière « 905 » avec support simple sur hauban.

Cl-dessus, la dynamo VITALUX, corps en plastique chromé, double roulement à billes, 8 pôles, type « C ».

A droite, le bloc dynamo SOUBITEZ type « 89 », 6 volts 3 W, projecteur sphérique en métal léger.

SOUBITEZ double seatstay bracket for mounting the dynamo and the rear light.

Below, the "905" rear light with single support on seatstay.

Above, the VITALUX dynamo, chromed plastic body, double ball bearing, 8 poles, type "C".

On the right, the SOUBITEZ dynamo block type "89", 6 volts 3 W, spherical projector in light metal.

[19730201 Le Cycle No 136 Vol 28 p028](#)

WOLBER product line

[19730201 Le Cycle No 136 Vol 28 p029](#)

PIECES DETACHEES ET ACCESSOIRES AU SALON DE PARIS

Deux pompes de course. en haut la MILREMO, corps en matière plastique, poignée en métal léger, fixation automatique sur le cadre.

En bas, pompe ZEFAL en alliage léger, poignée inférieure plastique, raccord fixe à double butée sur la boîte de pédalier.

Profil et nervures d'un des nombreux modèles de garde-boue luxe en inox de CAGNION.

PARTS AND ACCESSORIES AT THE SALON DE PARIS

Two racing pumps. Top: MILREMO, plastic body, light metal handle, automatic attachment to the frame.

Bottom, ZEFAL pump in light alloy, plastic lower handle, fixed connection with double stopper on the bottom bracket.

Profile and ribs of one of CAGNION's many luxury stainless steel fenders.

[19730201 Le Cycle No 136 Vol 28 p031](#)

OUTILLAGE VAR au salon

A gauche, de haut en bas :

Quatre nouveaux outils pour la 125 MOTOBECANE

Réf. « 554 ». Extracteur-compresseur de disques d'embrayage.

Réf. « 551 ». Extracteur de pignon hélicoïdal. Réf. « 553 ». Clé de maintien de volant magnétique.

Réf. « 552 ». Clé de maintien d'embrayage. Trois démonte-roue-libre, le 412 pour monovitesse MAILLARD, le « 405 » pour roue libre « NORMANDY » et le « 187 » pour toutes les roues libres LEDIN.

A droite, de haut en bas :

Ref. « 475 », dégauchisseur de pattes de cadre avant et arrière.

Réf. « 390 bis » pistolet graisseur à haute pression avec embout spécial conique pour graisseur « CADY ».

Réf. « 264 » tournevis pour écrous de rayons tête 6 pans (quatre dimensions, 5,5, 6, 6,5 et 7)

VAR TOOLS at the salon.

Left, from top to bottom:

Four new tools for the 125 MOTOBECANE

Ref. "554". Clutch disc extractor-compressor.

Ref. "551". Helical pinion extractor. Ref. "553". Magnetic flywheel holding key.

Ref. "552". Clutch holding key. Three freewheel removers, the 412 for single speed MAILLARD, the "405" for freewheel "NORMANDY" and the "187" for all LEDIN freewheels.

On the right, from top to bottom:

Ref. "475", front and rear dropouts alignment tool.

Ref. "390 bis" high pressure grease gun with special conical nozzle for "CADY" grease gun.

Ref. "264" screwdriver for hexagon head spoke nipples (four sizes, 5,5, 6, 6,5 and 7)

[19730201 Le Cycle No 136 Vol 28 p032](#)

Deux modèles de sacoches T.A., arrière double avec poches, et sac de guidon, porte-carte transparent et triple poches.

Two models of T.A. panniers, double rear with pockets, and handlebar bag, transparent card holder and triple pockets.

19730301 Le Cycle No 137 Vol 28 p011

Potence française BELRI de 110 mm, poids 90 g.

Potence française A.V.A. de 110 mm, poids : 285 g.

French stem BELRI 110 mm, weight 90 g.

French stem A.V.A. 110 mm, weight 285 g.

19730301 Le Cycle No 137 Vol 28 p013

Dans le bureau directorial de l'usine COLOMBO, Daniel Rebour présente la bicyclette avec laquelle Eddy Merckx a battu le record du monde de l'heure.

Détail du pédalier allégé, pédale en titane, manivelle arrondie, plateau fraisé, chaîne percée, mais cale-pied CHRISTOPHE en acier.

In the director's office of the COLOMBO factory, Daniel Rebour presents the bicycle with which Eddy Merckx broke the one hour world record.

Details of the lightened crankset, titanium pedal, rounded crank, milled chainring, drilled chain, but CHRISTOPHE toe clips in steel.

19730301 Le Cycle No 137 Vol 28 p015

LA BICYCLETTE DU RECORD DU MONDE DE L'HEURE

Le brouillard était froid dans la cour de l'usine COLOMBO. Derrière la bicyclette du record du monde de l'heure, on voit, de gauche à droite, MM. Joseph Fleischmann, Ernesto Colnago, qui a réalisé cette machine ultra-légère, Antonio Colombo, Roger Gervig, Alfonso Cantafora, Antonio Musitelli et Cino Cinelli.

Sur cette page, trois détails de la bicyclette d'Eddy Merckx : la direction, avec raccords et tête de fourche très diminués, cuvettes de direction noires en titane, contre-écrou en dural ; boîte de pédalier ajourée en forme de trèfle, signature de Colnago et cintre CINELLI percé de nombreux trous de grand diamètre.

THE WORLD HOUR RECORD BICYCLE

The fog was cold in the yard of the COLOMBO factory. Behind the hour world record bicycle, from left to right, we see Joseph Fleischmann, Ernesto Colnago, who made this ultra-light machine, Antonio Colombo, Roger Gervig, Alfonso Cantafora, Antonio Musitelli and Cino Cinelli.

On this page, three details of Eddy Merckx's bicycle: the steering, with very reduced lugs and fork head, black titanium headset cups, dural locknut; cut-out bottom bracket in the shape of a cloverleaf, Colnago's signature and CINELLI handlebars with many large diameter holes.

[19730301 Le Cycle No 137 Vol 28 p025](#)

Porte sac avant, léger, simple et rigide, présenté au dernier Salon de Paris, sur une PEUGEOT de cyclotourisme.

Light, simple and rigid front bag holder, presented at the last Salon de Paris, on a PEUGEOT cyclotouring model.

[19730301 Le Cycle No 137 Vol 28 p027](#)

Porte sac avant japonais pesant 285 grammes.

Japanese front bag holder weighing 285 grams.

[19730401 Le Cycle No 138 Vol 28 p035](#)

pour l'exportation, comme sur le marché intérieur, la qualité reste primordiale

NOUS avons pris ces trois exemples, car il était difficile de les présenter tous, parmi nos grands constructeurs très appréciés à l'étranger, et dont le commerce extérieur est parfaitement assuré ; encore actuellement, ceux qui ont su conserver la première qualité n'arrivent pas toujours à satisfaire les demandes venant de nombreux pays. Plus que jamais, la qualité paie.

En haut, une bicyclette de course sur piste LEJEUNE, spécialité difficile à bien réaliser, et que souvent les constructeurs étrangers hésitent à aborder. A gauche, détail de la PEUGEOT de compétition PX 10 L montrant les raccords de boîte à billes sur cadre REYNOLDS 5/10e, le pédalier STRONGLIGHT, le dérailleur SIMPLEX « SUPER L.J. » et le raccord de pompe AD-HOC formant support.

A gauche, direction de la machine de course ANDRE BERTIN en REYNOLDS 3/10e, raccords très courts pour éviter la surchauffe des tubes extra-légers.

for export, as well as on the domestic market, quality remains essential

We have taken these three examples, as it was difficult to present them all, among our large manufacturers who are highly appreciated abroad and whose foreign trade is perfectly assured; even today, those who have been able to maintain the highest quality do not always manage to satisfy the demands coming from many countries. More than ever, quality pays.

Above, a LEJEUNE track racing bicycle, a speciality that is difficult to achieve well, and which foreign manufacturers often hesitate to approach. On the left, detail of the PEUGEOT PX 10 L competition bicycle showing the bottom bracket shell on the REYNOLDS 5/10 frame, the STRONGLIGHT crankset, the SIMPLEX "SUPER L.J." derailleur, and the AD-HOC pump coupling forming a bracket.

On the left, the ANDRE BERTIN racing machine's REYNOLDS 3/10 frame with very short lugs to avoid overheating of the extra-light tubes.

[19730401 Le Cycle No 138 Vol 28 p049](#)

Dessin original du raccord de serrage de selle au stand RALEIGH.

Original design of the saddle clamp lug at the RALEIGH stand.

[19730401 Le Cycle No 138 Vol 28 p054](#)

LE SALON D'AMSTERDAM

Potence SUGINO japonaise fraisée, forme CINELLI, avec expandeur à biseau « comme chez Alex SINGER ».

THE AMSTERDAM FAIR.

SUGINO Japanese milled stem, CINELLI shape, with bevelled expander "as at Alex SINGER".

[19730601 Le Cycle No 140 Vol 28 p011](#)

Nouveautés signées MILREMO

MILREMO présente quelques intéressantes nouveautés « course ». On voit ici un jeu de pattes de cadre en acier forgé, faces usinées, sur lesquelles on remarque la solution originale remplaçant l'oeillette arrière pour garde-boue, le cintre en alliage léger, forme franco-belge, renfort central marqué d'un côté MILREMO et, de l'autre, l'aigle de André BERTIN, trois potences légères (310 g pour 120 mm), expandeur noyé, 4 longueurs de 85 à 120 mm et deux tiges de selle à chariot incorporé, l'une extra-légère, 275 g, partie fraisée et pièces en titane, reproduite ci-contre, l'autre un peu plus lourde, 305 g, mais moins chère, toutes deux avec serrage par 6 pans creux par-dessous, clé fournie.

New products from MILREMO

MILREMO presents some interesting "racing" novelties. Here we see a set of forged steel dropouts with machined faces, on which we can see

the original solution replacing the rear eyelet for the fender, the light alloy handlebars, Franco-Belgian shape, central reinforcement marked on one side with MILREMO and on the other with the eagle of André BERTIN, three light stems (310 g for 120 mm), sunken expander, 4 lengths from 85 to 120 mm and two seatposts with incorporated carriage, one extra-light, 275 g, milled part and titanium parts, reproduced opposite, the other a little heavier, 305 g, but less expensive, both with tightening by Allen key from below, key supplied.

[19730601 Le Cycle No 140 Vol 28 p023](#)

Pédaliers NERVAR en alliage léger pour la compétition et le tourisme sportif

Vues en pièces détachées de deux pédaliers NERVAR en alliage léger. En haut, le jeu de pédalier « STAR » à 5 branches, manivelles de 170, 172 ou 175 mm de long, couronne intérieure 38 à 48 dents, couronne extérieure 46 à 54 dents, roulement à 7 billes cagées matière plastique extra léger. En bas, jeu de pédalier à 5 vis, manivelles de 170 mm, couronne intérieure de 38 à 48 dents, couronne extérieure de 46 à 54 dents. Roulement cagé, 7 billes par cuvette.

Il existe également un jeu de plateaux permettant une petite couronne de 32 à 36 dents.

Ces deux types de pédaliers se font avec triple plateau, le « STAR » avec couronne interne à partir de 39 dents, le « 5 vis » avec couronne interne à partir de 32 dents.

Les filetages de pédales et de cuvettes se font au pas français ou au pas anglais sur demande.

NERVAR light alloy cranksets for competition and sportive touring.

View of two NERVAR light-alloy cranksets in parts. Top: "STAR" 5-spoke crankset, cranks 170, 172 or 175 mm long, inner sprocket 38 to 48 teeth, outer sprocket 46 to 54 teeth, bearing with 7 balls caged in extra light plastic.

Bottom bracket with 5 screws, cranks 170 mm long, inner chainring 38 to 48 teeth, outer chainring 46 to 54 teeth. Caged bearing, 7 balls per cup.

There is also a set of chainrings allowing a small chainring of 32 to 36 teeth.

Both types of cranksets are made with triple chainrings, the "STAR" with internal chainring from 39 teeth, the "5 screw" with internal chainring from 32 teeth.

The threads of the pedals and cups are made with French or English threads on request.

[19730701 Le Cycle No 141 Vol 28 p015](#)

[Quelques détails du cadre en "DURALINOX"](#)

Voici quelques croquis des raccords, pattes et entretoises du cadre en DURALINOX « 5083 » étudié par CEGEDUR.

On remarquera la longueur des raccords ajourés, dans lesquels sont collés les tubes, l'entretoise supérieure emmanchée et collée sur les montants, l'entretoise inférieure rapportée par une vis à tête six pans creux, celle-ci invisible sur le dessin, la patte arrière soudée (comme celles d'avant) avec portée épaisse, la tête de fourche aux longs manchons, dans laquelle la douille, en acier, est vissée et collée et, également, les cotes du cadre présenté.

[Some details of the "DURALINOX" frame](#)

Here are some drawings of the connections, dropouts and bridge of the DURALINOX "5083" frame developed by CEGEDUR.

Note the length of the cutout connectors, in which the tubes are glued, the seatstay bridge glued to the seatstays, the chainstay bridge fastened with a hexagon head screw, which is invisible in the drawing, the rear dropout welded (like the front dropouts) with a thick bearing surface, the fork head with long sleeves, in which the steel headtube is screwed and glued, and also the dimensions of the frame shown.

Le cadre en TITANE existe...

The TITANIUM frame exists...

Le dérailleur arrière compétition HURET, type « JUBILEE », presque-entièrement en alliage d'aluminium, est le plus léger du monde ; son poids ne dépasse pas 135 grammes !

Autre nouveau dérailleur en alliage léger, le SIMPLEX avant, type « PRESTIGE SUPER L.J. » vu ici en pièces détachées, montrant ainsi la simplicité du mécanisme.

Ci-contre, une roue libre de course en acier, réalisée par MAILLARD, à six vitesses.

On sait que ce grand spécialiste vient de créer une roue libre en dural, pour la compétition et qui, pour sa première « sortie » en course, a remporté Bordeaux-Paris. Beau début !

The HURET rear competition derailleur, type "JUBILEE", almost entirely made of aluminium alloy, is the lightest in the world; its weight does not exceed 135 grams!

Another new light alloy derailleur, the SIMPLEX front derailleur, type "PRESTIGE SUPER L.J. " seen here in parts, showing the simplicity of the mechanism.

Opposite, a steel racing freewheel, made by MAILLARD, with six speeds. It is known that this great specialist has just created a dural freewheel for competition and which, for its first "outing" in a race, won Bordeaux-Paris. Great start!

LA COMPETITION, NÉCESSITE POUR LE PROGRES TECHNIQUE

Moyeux MAILLARD « 700 », corps en alliage léger forgé à grands flasques, roulements rectifiés, blocages rapides, pour la compétition.

Nouveau frein compétition MAFAC à tirage centrale, type « 2000 », en alliage léger forgé et matricé, présentation mate.

Ci-contre, tige de selle de compétition, en alliage léger et titane, réalisée par MILREMO. On remarque la tige fraisée ; le poids, malgré sa longueur, est de 275 g.

A droite, le jeu de direction STRONGLIGHT « COMPETITION », réalisé récemment par le grand spécialiste de Saint-Etienne.

THE COMPETITION, A NECESSITY FOR TECHNICAL PROGRESS

MAILLARD "700" hubs, forged light alloy body with large flanges, rectified bearings, quick release, for competition.

New MAFAC competition brake with central pull, type "2000", in forged and die-cast light alloy, matt finish.

Opposite, competition seatpost, in light alloy and titanium, made by MILREMO. Note the milled stem; the weight, despite its length, is 275 g.

On the right, the STRONGLIGHT "COMPETITION" headset, recently made by the great specialist from Saint-Etienne.

LE TOUR DE FRANCE 1973

La GITANE du maillot blanc Zoetemelk, très belle bicyclette de lignes classiques, équipée des dérailleurs HURET « JUBILEE », dont on salue ici, avec ce succès, le retour à la compétition. Et rappelons, à cette occasion, que GITANE triompha dans le Tour de France en 1963 et 1964 avec Jacques Anquetil.

La DE GRIBALDY du maillot vert Van Springel est également un bel exemple de la technique moderne de la machine de compétition. Notons que les roues étaient montées avec 26 rayons. (Voir quelques détails de ces deux bicyclettes dans les pages précédentes.)

THE 1973 TOUR DE FRANCE

The GITANE of the white jersey Zoetemelk, a very beautiful bicycle with classic lines, equipped with HURET "JUBILEE" derailleurs, whose return to competition is greeted here with this success. And let us recall, on this occasion, that GITANE triumphed in the Tour de France in 1963 and 1964 with Jacques Anquetil.

The DE GRIBALDY of the green jersey Van Springel is also a fine example of modern racing machine technology. Note that the wheels were mounted with 26 spokes. (See some details of these two bicycles in the following).

Quelques détails notés sur la PEUGEOT de Thevenet, Champion de France, 2e du Tour

En haut à gauche, cotes du cadre en tubes REYNOLDS de Bernard Thevenet. La chasse en est très réduite, 40 mm.

Ci-dessus. la selle IDEALE « 2002 » sur tige de selle SIMPLEX.

A gauche, nouvelle manette double SIMPLEX en alliage léger.

Dérailleurs avant et arrière SIMPLEX « SUPER L.J. » en alliage léger, l'ensemble étant aluminé couleur OR, manette comprise.

Freins MAFAC « COMPETITION » dotés de guides-roues solidaires des serrages des porte-patins.

Dans notre dernier numéro, nous avons un peu trop légèrement indiqué : moyeux MAILLARD. Les moyeux portent en réalité cette marque, et il convient d'ajouter le nom de PERRIN.

Some details noted on the PEUGEOT of Thevenet, French Champion, 2nd of the Tour

Top left, dimensions of Bernard Thevenet's REYNOLDS tube frame. The trail is very small, 40 mm.

Above, the IDEALE "2002" saddle on a SIMPLEX seatpost.

On the left, the new SIMPLEX double shifter in light alloy.

SIMPLEX "SUPER L.J." front and rear derailleurs in light alloy, all aluminised in gold, including the shifter.

MAFAC "COMPETITION" brakes with wheel guides attached to the pad holders.

In our last issue, we indicated a little too lightly: MAILLARD hubs. The hubs are in fact of this brand, and the name PERRIN should be added.

[19730801 Le Cycle No 142 Vol 28 p018](#)

Cette bicyclette française MOTOBECANE a remporté le Tour de France 1973 avec Luis Ocana

Cotes d'axe en axe relevées sur le cadre de Luis Ocana. La chasse est de 65 mm.

Cadre en tubes REYNOLDS « 531 » 5/10e, dérailleurs, pédaliers, freins et spécialités CAMPAGNOLO, jantes SUPER-CHAMPION, selle UNICA, gui-

don CINELLI, roue libre CYCLO, chaîne SEDIS, cale-pieds CHRISTOPHE, courroies LAPIZE, porte-bidon T.A.

This French MOTOBECANE bicycle won the 1973 Tour de France with Luis Ocana

Axis to axis dimensions taken from Luis Ocana's frame. The trail is 65 mm.

Frame in REYNOLDS "531" 5/10th tubes, derailleurs, pedals, brakes and specialities CAMPAGNOLO, SUPER-CHAMPION rims, UNICA saddle, CINELLI handlebars, CYCLO freewheel, SEDIS chain, CHRISTOPHE toe clips, LAPIZE straps, T.A. bottle cage.

[19730801 Le Cycle No 142 Vol 28 p020](#)

La roue libre MAILLARD-COURSE en « dural », vue ci-contre assemblée (à gauche) et les six couronnes et intercalaires démontés.

The MAILLARD-COURSE freewheel in "dural", seen here assembled (left) and the six sprockets and spacers removed.

[19730801 Le Cycle No 142 Vol 28 p021](#)

Au départ du Tour de France 1973

- 1 - Sur la machine de Herman Van Springel, nous avons remarqué cette tige de selle fraisée par des cannelures et des motifs en losanges et en trèfles, rehaussés de couleurs vives.
- 2 - Les raccords du cadre de la MERCIER de Guimard étaient ajourés par des ovales d'une facture bien personnelle.
- 3 - Raccords ajourés en coeur sur les LEJEUNE qui équipaient deux équipes.
- 4-5 - Pour la première fois depuis les victoires de Louison Bobet dans le Tour, on y a revu les dérailleurs HURET; c'étaient les « JUBILEE », montés sur les GITANE; et on remarque, sur ce dérailleur le plus léger

du monde, que Zoetemelk a voulu gagner quelques rares grammes en faisant des petits trous...

At the start of the 1973 Tour de France

1 - On Herman Van Springel's machine, we noticed this seatpost milled with grooves and diamond and cloverleaf patterns, enhanced with bright colours.

2 - The lugs on the frame of Guimard's MERCIER were cut-out with ovals having a very personal design.

3 - Cut-out lugs on the LEJEUNES that were used by two teams.

4-5 - For the first time since Louison Bobet's victories in the Tour, the HURET derailleurs were seen again; they were the "JUBILEE", mounted on the GITANE; and one notices, on this lightest derailleur in the world, that Zoetemelk wanted to save a few rare grams by making small holes...

[19730801 Le Cycle No 142 Vol 28 p027](#)

LE TOUR DE FRANCE 1973

La PEUGEOT du champion de France Bernard Thevenet, qui termina second de ce Tour de France est également très classique dans la conception du service des courses de la grande marque de Valentigney. Cadre redressé, chasse réduite et majorité de pièces françaises. Se reporter à notre page 17.

La BAHAMONTES du « roi de la montagne » Pedro Torres montre une belle réussite de petit cadre, extrêmement court d'avant et d'arrière. Consultez le croquis du cadre que nous publions par ailleurs.

THE 1973 TOUR DE FRANCE

The PEUGEOT of the French champion Bernard Thevenet, who finished second in this Tour de France, is also very classic in the design of the racing department of the big brand from Valentigney. Straightened frame, reduced trail and majority of French parts. See our page 17.

The BAHAMONTES of the "King of the Mountain" Pedro Torres shows a beautiful success of a small frame, extremely short front and rear. See the drawing of the frame that we publish elsewhere.

[19730901 Le Cycliste 0910 1973 p213](#)

CYCLOTECHNIE ROUES LIBRES Chez " MAILLARD "

LES amateurs trouveront au stand « Maillard-Incheville », toute une série de pièces d'un niveau de qualité élevée, réalisées pour la machine de compétition comme pour celle de cyclotourisme. Cette série sera commercialisée sous la marque « Maillard 700 ».

Il s'agit d'une roue libre toute nouvelle, à cinq et six dentures. Tous les pignons sont démontables vers l'avant, comme nous avons déjà eu l'occasion de le préciser il y a peu, et toutes les gammes de développements sont réalisables : à partir de 13 dents pour la 6 dentures ; et à partir de 14 dents pour la 5 dentures.

Equipé de ressorts plats en laiton inoxydable, et de cliquets extra-larges, le mécanisme interne de cette roue libre a été conçu pour résister aux efforts les plus puissants.

Largement utilisée lors du dernier « Tour de France cycliste », la roue libre « Maillard 700 » y a démontré ses qualités, supérieures, de fonctionnement et de robustesse.

On verra également la « Pédales-Course Maillard 700 », entièrement nouvelle, spécialement envisagée pour la compétition, mais elle conviendra aussi bien pour les randonneuses légères de cyclotourisme.

Pour la première fois, le corps, bien que monobloc, est entièrement usiné, ce qui permet l'emploi d'alliage d'aluminium à caractéristiques très élevées, tout en assurant une présentation très soignée. Les roulements, en aciers spéciaux, sont rectifiés ; la cage, d'allure très moderne, possède des aménagements inédits pour faciliter l'emploi du cale-pied et de la courroie.

L'ensemble, de grand luxe, est de très grande qualité également.

Les moyeux « Maillard 700 » figureront là également. Réalisés d'après les enseignements et l'expérience de la course cycliste, ces moyeux sont d'une qualité exceptionnelle : roulements en aciers spéciaux entière-

ment rectifiés, d'une douceur incomparable ; nouveaux blocages rapides de précision à manettes cambrées.

Chaque élément de ces moyeux a été étudié pour un fonctionnement plus rationnel et plus efficace. Et, détail qui a son importance, la puissance industrielle de la Société Maillard permettra de réaliser ces moyeux à des prix très compétitifs.

CYCLING FREE WHEELS at " MAILLARD ".

At the "Maillard-Incheville" stand, amateurs will find a whole series of high quality parts, made for both competition and cycle touring machines. This series will be marketed under the brand name "Maillard 700". This is a brand new freewheel with five and six gears. All the cogs can be dismantled forward, as we have already had the opportunity to specify recently, and all the development ranges are possible: from 13 teeth for the 6 gears; and from 14 teeth for the 5 gears.

Equipped with stainless brass flat springs and extra-wide pawls, the internal mechanism of this freewheel has been designed to withstand the most powerful forces.

Widely used during the last "Tour de France cyclist race", the "Maillard 700" freewheel demonstrated its superior qualities of operation and robustness.

We will also see the " Racing Pedal Maillard 700 ", an entirely new pedal, specially designed for competition, but also suitable for light randonneuses of cycle touring.

For the first time, the body, although monobloc, is entirely machined, allowing the use of aluminium alloy with very high characteristics, while ensuring a very neat presentation. The bearings, made of special steels, are ground; the cage, with its modern look, has new features to facilitate the use of the toe clips and the strap.

The whole unit is also of very high quality and luxury.

The "Maillard 700" hubs will also be included. These hubs are made according to the lessons and experience of cycle racing, and are of exceptional quality: fully ground special steel bearings with incomparable smoothness; new precision quick releases with cambered levers.

Each element of these hubs has been designed for more rational and efficient operation. And, an important detail, the industrial power of

Maillard will allow these hubs to be manufactured at very competitive prices.

[19730901 Le Cycliste 0910 1973 p222](#)

La machine du record de l'heure

Daniel Rebour a examiné, en détails, la machine d'Eddy Merckx avec laquelle celui-ci avait établi, il y a peu, le récent record de l'heure à 49 km 431 m sur la piste de Mexico ; il en a relevé les caractéristiques dans « Le Cycle » :

Cadre acier de 3/10e d'épaisseur ; jantes de 200 g de 32 rayons ; moyeux à petites joues ; axe de pédalier et roulement de direction en titane, contre-écrou en dural ; axes et cages de pédales en titane ; cale-pied en acier ; cintre de guidon percé ; boyaux de 90 g.

Raccords de direction et de tête de fourche très diminués ; boîte de pédalier ajourée en forme de trèfle ; plateau de pédalier fraisé ; chaîne perforée... Poids 5,750 kg.

The hour record machine

Daniel Rebour examined in detail Eddy Merckx's machine with which he had recently set the recent hour record at 49 km 431 m on the Mexico City track; he noted its characteristics in "Le Cycle":

3/10th thick steel frame; 200 g rims with 32 spokes; hubs with small flanges; titanium bottom bracket axle and headset, dural lock nut; titanium pedal axles and cages; steel toe clips; drilled handlebars; 90 g tubulars. Very diminished head lugs and fork head; cut-out cloverleaf-shaped bottom bracket shell; milled chainring; drilled chain... Weight 5,750 kg.

[19731001 Le Cycle No 143 Vol 28 p043](#)

C-L.B. pad holders

[19731001 Le Cycle No 143 Vol 28 p045](#)

NOUVELLES DU SALON

UNE NOUVELLE POTENCE A.V.A. AU SALON DE PARIS 1973

A.V.A. présente une potence en alliage léger moulage coquille (modèle déposé) de mêmes caractéristiques générales que les modèles européens à la longueur du plongeur près, et avec une tête d'expandeur hexagonale.

Le dégagement de broche de moulage à l'avant évite toute saillie qui pourrait être dangereuse ou inesthétique côté cadre.

CIBIE AU SALON

C'EST en 1972 que CIBIE a considérablement élargi la gamme de ses productions cycles et motos. Depuis le dernier Salon, signalons la commercialisation d'un feu arrière sur hauban, en version métallisée et version blanche.

NEWS FROM THE SALON

A NEW A.V.A. STEM AT THE 1973 PARIS SALON.

A.V.A. presents a stem made of light alloy shell casting (registered design) with the same general characteristics as the European models except for the length of the shaft, and with a hexagonal expander head. The front pin clearance avoids any protrusion that could be dangerous or unsightly from the frame side.

CIBIE AT THE SALON

It was in 1972 that CIBIE considerably expanded its range of bicycle and motorbicycle products. Since the last Salon, we have introduced a rear light on a seat stay, in a metallic and white version.

[19731001 Le Cycle No 143 Vol 28 p051](#)

NOUVELLES DU SALON

Vue de dessous, la selle « 2002 » IDEALE « Championne de France » montre sa monture modifiée, entièrement dissimulée par le dessus rap-

pelons que celui-ci est rembouré par un intercalaire en mousse de latex véritable et recouvert de peau.

Comme on le voit sui ce croquis, la nouvelle potence CINELLI est dotée d'un serrage par 6 pans creux pour la fixation du cintre.

Ce dessin montre la forme exacte des moyeux LEOPARD, tels qu'ils sont présentés au Salon de Paris, ayant maintenant leur aspect définitif.

Deux nouveautés chez POUTRAIT-MORIN. La pompe ZEFAL HP course, avec un raccord à clé permettant de gonfler les boyaux jusqu'à 8 kg de pression.

A droite, cale-pied long ou court, gaine de matière plastique protégeant la chaussure en même temps que le cale-pied lui-même.

NEWS FROM THE SALON

Viewed from below, the "2002" IDEALE "Championne de France" saddle shows its modified frame, entirely hidden by the top, which is padded with a real latex foam insert and covered with hide.

As you can see in this drawing, the new CINELLI stem is equipped with a Allen bolt for clamping the handlebars.

This drawing shows the exact shape of the LEOPARD hubs, as presented at the Paris Salon, now having their final form.

Two new products from POUTRAIT-MORIN. The ZEFAL HP stroke pump, with a lockable coupling to inflate tubulars up to 8 kg of pressure. On the right, long or short toe clips, plastic sheath protecting the shoe as well as the toe clip itself.

[19731001 Le Cycle No 143 Vol 28 p053](#)

Au stand ANDRE BERTIN, on remarquait cette randonneuse pour femme, équipée d'une sacoche T.A.

At the ANDRE BERTIN stand, this women's touring bicycle, equipped with a T.A. bag, stood out.

[19731001 Le Cycle No 143 Vol 28 p063](#)

REVIVONS LE SALON 1972

La nouvelle manette SIMPLEX en alliage léger équipe les ensembles « PRESTIGE SUPER L.J. ».

Le dérailleur arrière SIMPLEX en alliage léger, modèle « PRESTIGE SUPER L.J. » vu ici en pièces détachées. Evidemment, il existe un support pour montage sur toutes les pattes.

LET'S RELIVE THE 1972 SHOW

The new SIMPLEX light alloy shifter is fitted to the "PRESTIGE SUPER L.J." sets.

The SIMPLEX light alloy rear derailleur, model "PRESTIGE SUPER L.J." seen here in parts. Of course, there is a bracket for mounting on all dropouts.

[19731001 Le Cycle No 143 Vol 28 p067](#)

REVIVONS LE SALON 1972

A gauche, le levier de frein MAFAC, modèle « 2000 » est équipé d'une coque en matière plastique noire.

Ci-dessous, pédalier course et sport NERVAR « STAR », sur lequel on remarque la nouvelle forme de la nervure extérieure des manivelles.

Le pédalier CAMPAGNOLO est tellement répandu qu'il est inutile de le décrire, le modèle « STRADA » possède un palmarès remarquable.

LET'S RELIVE THE 1972 SHOW

On the left, the MAFAC brake lever, model "2000" is equipped with a black plastic bracket.

Below, the NERVAR "STAR" racing and sports crankset, on which the new shape of the outer rib of the cranks can be seen.

The CAMPAGNOLO crankset is so widespread that it is unnecessary to describe it, the "STRADA" model has a remarkable track record.

[19731101 Le Cycle No 144 Vol 28 p013](#)

[Sur cette bicyclette ANDRE BERTIN exposée au Salon](#), outre le cadre en titane, on remarque le nouveau jeu de direction ultra léger CAMPAGNOLO, avec cuvettes en dural frêté, et le guidon T.T.T., un des plus légers du monde.

In addition to the titanium frame, the ANDRE BERTIN bicycle on display at the Salon features the new ultra-light CAMPAGNOLO headset with slotted dural cups and the T.T.T. handlebars, one of the lightest in the world.

[19731101 Le Cycle No 144 Vol 28 p015](#)

LE TITANE, METAL D'AVENIR

Ci-contre, jeu de pédalier CAMPAGNOLO, série ultra légère : les plateaux noirs sont en alliage d'aluminium.

Ci-dessus, le levier de frein CLB à cocotte en matière plastique : il pèse environ la moitié d'un levier classique (135 grammes la paire).

TITANIUM, THE METAL OF THE FUTURE

Opposite, CAMPAGNOLO crankset, ultra light series: the black chain-rings are made of aluminium alloy.

Above, the CLB brake lever with plastic bracket: it weighs about half of a classic lever (135 grams per pair).

Une paire de porte patins C.L.B « dépareillée », puisqu'on y voit les 2 modèles démontés, en haut le modèle à serre-tringle, en bas celui à vis et écrou.

A pair of " mismatched " C.L.B. pad holders, as we can see the 2 models disassembled, on the top the model with a clamp, on the bottom the one with a screw and nut.

LE SALON DES CONSTRUCTEURS

Dans la série « 700 » des accessoires compétition, voici la pédale MAILLARD, corps en alliage léger, roulement de haute précision, axe avec logement pour clé à 6 pans creux, et cage présentée en chromé, ou noir mat. Noter le système de vis pour localisation de la courroie.

Le nouveau dérailleur HURET « CHALLENGER » qui, techniquement et commercialement, tient le milieu entre le « JUBILEE » et le « LUXE » ; sa particularité, un changement possible de l'emplacement du flasque porte-galets suivant les dentures de la roue-libre choisie.

THE MANUFACTURERS' SALON.

In the "700" series of competition accessories, here is the MAILLARD pedal, light alloy body, high precision bearing, axle with Allen spanner housing, and cage presented in chrome or matt black. Note the screw system for strap positioning.

The new HURET "CHALLENGER" derailleur which, technically and commercially, is in the middle between the "JUBILEE" and the "LUXE"; its special feature is the possibility of changing the position of the pulley carrier arm depending on the gear of the chosen sprockets.

LE SALON DES CONSTRUCTEURS

Ci-contre, l'amusante voiturette à pédales à quatre place, l'« ADELAIDE » exposée par GITANE.

Direction sobre et élégante sur le modèle compétition MERAL « tout français », cadre en tubes « SUPER-VITUS », roulements STRONGLIGHT « SUPER - COMPETITION » et freins MAFAC à guide-roue.

A droite, patte allégée sur ce cadre LEJEUNE réalisé en tubes COLUMBUS.

Raccords classiques et très bien découpés sur la LIBERIA compétition, tubes REYNOLDS, freins MAFAC, roulements STRONGLIGHT.

THE MANUFACTURERS' SALON.

Opposite, the amusing four-seater pedal car, the "ADELAIDE" exhibited by GITANE.

Sober and elegant steering on the MERAL "all-French" competition model, "SUPER-VITUS" tube frame, "SUPER-COMPETITION" STRONGLIGHT headset and MAFAC wheel-guide brakes.

On the right, a lightened dropout on this LEJEUNE frame made of COLUMBUS tubes.

Classic and very well cut lugs on the LIBERIA competition, REYNOLDS tubes, MAFAC brakes, STRONGLIGHT headset.

LE SALON DES CONSTRUCTEURS

En bas à gauche, patte arrière du cadre SPEEDWELL en titane, distribué en France et exposé au stand André BERTIN.

Au milieu de la page, on remarquait ce pédalier T.A. avec quatre couronnes dentées, qu'Alex SINGER avait monté sur une bicyclette de cyclotourisme dotée ainsi de 20 vitesses

THE MANUFACTURERS' SALON.

Bottom left, rear dropout of the SPEEDWELL titanium frame, distributed in France and exhibited at the André BERTIN stand.

In the middle of the page, you can see this T.A. crankset with four chain-rings, which Alex SINGER had mounted on a touring bicycle with 20 speeds

[19731101 Le Cycle No 144 Vol 28 p061](#)

LE SALON DES CONSTRUCTEURS

En bas à gauche, pattes CAMPAGNOLO en tôle découpée, renforcée par une plaquette brasée rattrapant l'épaisseur nécessaire pour l'axe de roue et le dérailleur.

Ci-contre, détail des raccords en coeur de la direction du cadre en question, réalisé en tubes COLOMBUS.

Découpe et ajourage de la boîte de pédalier ; celle-ci est une boîte anglaise HADEN reconnaissable à sa forme de diabololo.

THE MANUFACTURERS' SHOW

Below left, CAMPAGNOLO dropouts made of cut sheet metal, reinforced with a brazed-on plate to make up for the thickness of the wheel axle and derailleur.

Opposite, detail of the lugs in the heart of the head tube of the frame in question, made of COLOMBUS tubes.

Cutting out of the bottom bracket shell; this one is an English HADEN box recognizable by its diabololo shape.

[19731101 Le Cycle No 144 Vol 28 p067](#)

Outillage VAR pour cycles

- 1-2. Dégauchisseur de précision pour pattes de cadre avant et arrière. Réf. 475
3. Pistolet de graissage à haute pression, avec embout spécial pour « CADY ». Réf. 390 bis-1813
4. Pince à river et dériver les chaînes de 4,88. Réf. 306
5. Trousse d'outils « vélo », présentation sous pochette plastique. Réf. 64
6. Lime tournevis pour écrous à rayons 6 pans « constructeurs ». Réf. 264
7. Démonte-roue libre ATOM-MAILLARD monovitesse à cannelures. Réf. 412
8. Démonte-roue libre NORMANDY multivitesse, à cannelures. Réf. 405

VAR tools for cycles

- 1-2. Precision alignment tool for front and rear frame dropouts. No. 475
3. High-pressure grease gun with special nozzle for CADY. Ref. 390 bis-1813
4. Riveting and drifting pliers for 4.88 mm chains. Ref. 306
5. Bicycle tool kit, presented in a plastic pouch. Ref. 64
6. Screwdriver blade for hexagonal spoke nipples "manufacturers". Ref. 264
7. ATOM-MAILLARD single speed freewheel dismantler with splines. Ref. 412
8. NORMANDY multi-speed freewheel dismantler with splines. Ref. 405

[19731201 Le Cycle No 145 Vol 28 p022](#)

Remarqué au Salon de Milan

1-2-3. Pédales CINEELLI « SPRINT M 71 » vue ici par-dessous et par-dessus, et, figure 3, la cale spéciale en matière plastique à clouer sous la chaussure.

La fixation de la chaussure sur la pédale s'effectue par deux assemblages à queue d'arronde, nécessitant un glissement du pied vers l'avant, pour engager les gorges de la cale sur les bords de la pédale.

L'arrêt s'effectue par un petit « bonhomme », visible sur la vue N° 2, qui ressort lorsque le cycliste tire vers l'extérieur la commande en matière

plastique. et au contraire s'escamote si on pousse ledit levier en plastique vers l'intérieur, permettant ainsi de dégager le pied en le glissant vers l'arrière.

La manoeuvre peut paraître délicate, mais il suffit d'un peu d'habitude. Le poids de la paire de ces pédales est de 330 grammes, mais on « économise » le poids des cale-pieds et des courroies, soit 145 grammes. Si nous comparons ce système avec l'ensemble classique monté avec les pédales les plus légères actuelles (270 g), on gagne ainsi 85 grammes, le poids des cale-chaussures s'équilibrant ; autre avantage de ce système, une meilleure pénétration dans l'air. Cet ensemble est évidemment prévu pour la course et, à notre avis, plus particulièrement pour un record de l'heure. ou une poursuite sur piste.

4. Nouvelle potence (brevetée) CINELLI avec serrage invisible du cintre. Ce serrage s'effectue par une vis à tête 6 pans creux placée verticalement sous la potence.

Cette vis tire sur un plot taraudé, dont une face est en biseau (visible ici au-dessus de la potence). Ce plot est placé à l'intérieur de la potence dans un logement où il peut coulisser d'avant en arrière et de haut en bas.

Un logement prévu dans l'oeil de la potence reçoit une demi-bague crantée à l'intérieur, et ayant à l'extérieur une rampe en biais, correspondant au plot.

Dans l'ordre de montage des pièces, on place dans son logement le plot que l'on arrête grâce à la vis inférieure par un ou deux filets, on pose ensuite la demi-bague dont la rampe est alors en face du plot en la faisant entrer dans son logement, on met le cintre en place, et, en serrant la vis, on immobilise celui-ci en toute sécurité. On remarque devant l'oeil un ajour bouché par une pièce en matière plastique : cet ajour est nécessaire pour l'usinage.

Ajoutons, après cette longue explication, que, si le principe est ici correctement indiqué, le dessin des pièces composant cette potence n'est peut-être pas très exact, ayant été fait de mémoire, car M. Cinelli avait besoin de son prototype et ne pouvait nous le confier.

5. Tête de fourche en fourreaux profilés sur la bicyclette CINELLI étudiée pour le record de l'heure.

Afin d'améliorer la pénétration dans l'air, la tête est profilée en forme d'aile d'avion, suivant la coupe A-B et les fourreaux, réalisés suivant cette forme par COLUMBUS. sont également aérodynamiques.

Précisons que, sur cette machine, les roues sont d'un diamètre un peu plus faible que la normale (700-c) et que le moyeu avant est plus étroit de 25 mm que la largeur courante, tout cela afin d'améliorer la pénétration dans l'air.

6. Nouvelle pompe de course REG vue au stand RAMPINELLI ; la poignée inférieure est dotée d'un nouveau raccord fixe formant bloc, et assurant le positionnement au-dessus de la boîte de pédalier.

7-8. Tête de fourche et boîte de pédalier ROTO, réalisée en alliage acier-chrome-nickel, d'après le procédé de micro-fusion.

La découpe, les ajours et les épaisseurs n'ont pas besoin d'être retouchés à la lime, d'où gain de temps appréciable pour la fabrication d'un beau cadre.

On remarque les allègements en creux, au nombre de 8, sous la boîte de pédalier.

Noticed at the Milan Salon

1-2-3. CINELLI pedal "SPRINT M 71" seen here from below and above, and, figure 3, the special plastic cleat to be nailed under the shoe.

The shoe is attached to the pedal by means of two dovetail joints which require the foot to slide forward to engage the grooves of the cleat on the edges of the pedal.

The pedal is stopped by a small "man", visible in view No. 2, which comes out when the rider pulls the plastic lever outwards and retracts when the plastic lever is pushed inwards, allowing the foot to be released by sliding it backwards.

The manoeuvre may seem tricky, but it only takes a bit of practice.

The weight of the pair of these pedals is 330 grams, but you "save" the weight of the toe clips and straps, which is 145 grams. If we compare this system with the classic system fitted with the lightest pedals currently available (270 g), we save 85 grams, as the weight of the cleats is balanced; another advantage of this system is that it provides better aerodynamics. This set is obviously designed for racing and, in our opinion, more particularly for a record time or a pursuit on the track.

4. New (patented) CINELLI stem with invisible handlebar clamping.
The handlebars are tightened with a Allen screw placed vertically under the stem.

This screw pulls on a threaded stud, one side of which is bevelled (visible here above the stem). This stud is placed inside the stem in a housing where it can slide back and forth and up and down.

A recess in the eye of the stem accommodates a half notched ring on the inside, with a bevelled ramp on the outside, corresponding to the stud. In the order in which the parts are assembled, the stud is placed in its housing, which is stopped by the lower screw with one or two threads, the half-ring is then placed with the ramp facing the stud and inserted into its housing, the handlebar is placed in place, and, by tightening the screw, the handlebar is securely locked in place. In front of the eye one notices an opening closed by a plastic part: this opening is necessary for machining.

Let us add, after this long explanation, that, if the principle is correctly indicated here, the drawing of the parts composing this stem is perhaps not very accurate, having been made from memory, because Mr. Cinelli needed his prototype and could not entrust it to us.

5. Profiled fork head on the CINELLI bicycle designed for the hour record.

In order to improve aerodynamics, the head is shaped like an aeroplane wing, following the A-B cut, and the blades, made in this shape by COLUMBUS, are also aerodynamic.

It should be pointed out that the wheels on this machine have a slightly smaller diameter than normal (700-c) and that the front hub is 25 mm narrower than the standard width, all to improve aerodynamics.

6. New REG racing pump seen at the RAMPINELLI stand; the lower handle is fitted with a new fixed coupling forming a block and ensuring positioning above the bottom bracket.

7-8. ROTO fork head and bottom bracket, made of steel-chrome-nickel alloy using the micro-fusion process.

The cutting, the cut-outs and the thickness do not need to be retouched with a file, thus saving a lot of time in the manufacture of a beautiful frame.

You can see the 8 cut-out out weight reductions under the bottom bracket.

[19731201 Le Cycle No 145 Vol 28 p037](#)

Sur la MOTOBECANE « type Ocana », on voyait des raccords à longue pointe pour le cadre en tubes REYNOLDS « 531 » et, parmi la série complète CAMPAGNOLO, cette double manette aux leviers ajourés « maison ».

Beau cadre LEJEUNE, raccords ajourés en coeur,. réalisé en tubes, SUPER-VITUS « 971 », et roulement de direction STRONGLIGHT « PROFESSIONNEL ».

On the MOTOBECANE "type Ocana", there were long point lugs for the REYNOLDS "531" tube frame and, among the complete CAMPAGNOLO series, this double lever bracket with "à la maison" cut-out levers.

Beautiful LEJEUNE frame, with cut-out lugs in the shape of a heart, made of SUPER-VITUS tubes "971", and STRONGLIGHT "PROFESSIONAL" headset.

[19731201 Le Cycle No 145 Vol 28 p039](#)

La nouvelle manette double SIMPLEX équi paît l'ensemble « SUPER L.J. » du type à « rétrofriction », ce qui signifie qu'elle est conçue de façon à supprimer la friction du levier lorsque l'on monte les vitesses une friction prédéter minée ne subsistant que lorsqu'on descend les vitesses. Aussi le papillon de réglage est-il supprimé.

Le dérailleur HURET « JUBILEE » en dural reste le plus léger du monde. Voici, lors du dernier Tour de France, un de ces appareils équipant la GITANE de Zoetemelk; on remarque le flasque porte galets qui a été « orné » de petits trous.

Le dérailleur SIMPLEX « SUPER L.J. » en dural qui équipe entre autres les cycles de compétition PEUGEOT, et qui est devenu champion de France 1973 avec Bernard Thevenet, est un classique modèle à parallélogramme, de la même conception que les « PRESTIGE » en résine industrielle de la marque. Le voici monté sur une des nouvelles pattes forgées SIMPLEX.

The new SIMPLEX dual lever is fitted to the "SUPER L.J." assembly of the "retrofriction" type, which means that it is designed to eliminate lever friction when shifting up a pre-determined amount of friction that only remains when shifting down.

Therefore, the butterfly adjustment is removed.

The HURET "JUBILEE" dural dérailleur remains the lightest in the world. Here is, during the last Tour de France, one of these devices equipping Zoetemelk's GITANE; one notices the roller cage which was "decorated" with small holes.

The SIMPLEX "SUPER L.J." dural dérailleur which, among other things, equips the PEUGEOT racing cycles, and which became French champion in 1973 with Bernard Thevenet, is a classic parallelogram model, of the same design as the brand's industrial resin "PRESTIGE" dérailleurs. Here it is mounted on one of the new SIMPLEX forged dropouts.

[19731201 Le Cycle No 145 Vol 28 p041](#)

Le dérailleur CAMPAGNOLO, riche d'un palmarès inégalé, n'a été que peu modifié dernièrement, ainsi l'avantage apporté par les deux supports en Titane est surtout une plus grande robustesse des articulations.

NERVAR, sur un pédalier en alliage léger à double plateau, avait adapté un disque protège-pantalon faisant office de carter, lui aussi en alliage léger. La fixation est réalisée par vis PARKER sur le grand plateau.

The CAMPAGNOLO derailleur, which has an unrivalled track record, has only been slightly modified lately, so the advantage brought by the two Titanium supports is above all the greater strength of the joints.

NERVAR, on a light alloy double crankset, had adapted a light alloy pant protector disc acting as a crankcase. The fixing is made by PARKER screws on the large chainring.

[19731201 Le Cycle No 145 Vol 28 p043](#)

Deux réalisations SOLIDA des Etablissements HAUBTMANN.

En haut, un couple acier avec manivelle sertie sur la grande couronne, la petite étant rapportée par trois vis.

En bas, un couple enfant, réalisé suivant la même technique, manivelle de 130 et dentures de 40-32.

Pédalier STRONGLIGHT, manivelle acier à trois branches forgées, et double plateau en alliage léger, ensemble destiné aux belles machines demi-course et cyclotourisme.

A droite, le moyeu arrière CAMPAGNOLO compétition, version classique, universellement répandu.

Two SOLIDA productions by HAUBTMANN company.

At the top, a steel couple with a crank set on the large ring, the small one being attached by three screws.

At the bottom, a child couple, made using the same technique, with a 130 crank arm and 40-32 teeth.

STRONGLIGHT crankset, forged three-branch steel crank, and double light alloy chainring, a set designed for beautiful half-racing and cyclo touring machines.

On the right, the CAMPAGNOLO racing rear hub, classic version, universally popular.

LES ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES AU SALON DE PARIS

Sans chercher à concurrencer les dérailleurs spéciaux étudiés pour la compétition, le sport et les machines luxueuses, BELRI a créé un ensemble de dérailleurs avant et arrière en acier, très robustes, et d'un perfectionnement sûr.

Ci-dessous, cette nouveauté T.A. présentée au Salon, consiste en une trousse d'outillage très complète. destinée au montage, démontage et réglage des pédaliers, et composée d'outils originaux et de haute qualité, dignes des productions réputées signées T.A.

Création STRONGLIGHT : un roulement de pédalier type « COMPETITION » s'alliant parfaitement avec les jeux de pédalier « 99 » et « 49 », et complétant, avec le jeu de direction « COMPETITION » un ensemble de qualité internationale.

Présentée au Salon de Paris, au stand CANETTI, voici la roue-libre REGINA à corps acier et couronnes dural, ne pesant que 200 g.

ACCESSORIES AND PARTS AT THE PARIS SALON

Without seeking to compete with the special derailleurs designed for competition, sport and luxury machines, BELRI has created a set of front and rear derailleurs in steel, which are very sturdy, and are sure to be perfected.

Below, this T.A. novelty presented at the Salon, consists of a very complete tool kit for the assembly, disassembly and adjustment of cranksets, made up of original and high quality tools, worthy of the renowned T.A. productions.

STRONGLIGHT creation: a "COMPETITION" type bottom bracket that perfectly matches the "99" and "49" cranksets and, together with the "COMPETITION" headset, completes a set of international quality.

Presented at the PARIS Salon, at the CANETTI stand, here is the REGINA freewheel with steel body and dural sprocket, weighing only 200 g.

[19731201 Le Cycle No 145 Vol 28 p047](#)

POUTRAIT-MORIN a lancé au Salon une série de cale-pieds gainés, sans courroie, destinés aux jeunes et aux usagers qui ne cherchent pas le rendement maximum, mais une possibilité de pédaler correctement. Voici donc les MINI-CHRISTOPHE, No 44, en haut, type standard, No 43, en bas, pour pédale à catadioptré, le No 45 étant prévu pour pédale à bloc caoutchouc.

En bas, la nouvelle courroie de cale-pied CHRISTOPHE.

Les moyeux MAILLARD « 700 » destinés au service des courses professionnelles sont maintenant dotés d'un nouveau blocage rapide, manette cintrée et contre-écrou plastique.

Naturellement, corps en alliage léger et roulements rectifiés.

Les pédales CAMPAGNOLO série « ULTRA-LEGERE », avec cage en titane nervurée ne pèsent que 270 grammes la paire.

POUTRAIT-MORIN launched at the Salon a series of gaited, strapless toeclips designed for young people and users who are not looking for maximum performance, but for the possibility of pedalling correctly. Here are the MINI-CHRISTOPHE, No. 44, top, standard type, No. 43, bottom, for pedal with reflector, No. 45 being designed for pedal with rubber block.

At the bottom, the new CHRISTOPHE foot strap.

The MAILLARD "700" hubs for professional racing are now equipped with a new quick-release, curved lever and plastic lock nut.

Naturally, light alloy body and ground bearings.

The CAMPAGNOLO "ULTRA-LIGHT" series pedals with ribbed titanium cage weigh only 270 grams per pair.

LES ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON DE PARIS

Le nouveau frein WEINMANN « SYMETRIC » est réalisé pour garantir un mouvement d'ouverture et de fermeture simultané des mâchoires permettant une excellente transmission de la puissance d'action.

Tige de selle MILREMO en alliage léger, avec chariot incorporé, d'un montage et d'un réglage simple, efficace et rapide.

Ci-dessus, levier de frein MAFAC « COMPETITION », dont la cocotte en alliage léger (comme la poignée), est entièrement recouverte d'une gaine souple en caoutchouc noir.

Jeu de direction CAMPAGNOLO, série « ULTRA-LEGERE ». Les deux cuvettes principales sont en titane, avec chemin de roulement en acier ; le contre-écrou et la rondelle à méplat sont en titane. La cuvette fixe, à jupe ajourée, et la bague de fourche sont en acier. Le poids, sans les billes, est de 110 grammes.

ACCESSORIES AND PARTS AT THE PARIS SALON.

The new WEINMANN "SYMETRIC" brake is designed to guarantee a simultaneous opening and closing movement of the pads for an excellent transmission of the operating power.

Light alloy MILREMO seatpost, with built-in carriage, for simple, efficient and quick assembly and adjustment.

MAFAC "COMPETITION" brake lever on top, with a light alloy bracket (like the handle), completely covered by a soft black rubber hood.

CAMPAGNOLO headset, "ULTRA-LEGERE" series. The two main cups are made of titanium, with steel raceways; the locknut and flat washer are made of titanium. The fixed cup, with cut-out sleeve, and the fork ring are made of steel. The weight, without the balls, is 110 grams.

LES ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON DE PARIS

A gauche, pièce C.L.B. permettant le montage facile de garde-boue avec un frein arrière de course à axe horizontal.

Ci-dessus, serrage rapide CORBELETTA s'adaptant sur les moyeux à axe plein, en remplacement des papillons.

A gauche, levier de course WEINMANN ajouré, avec détendeur instantané et réglage de câble en matière plastique, pesant 100 grammes pièce.

Ci-dessus, le levier C.L.B. « SULKY » à cocotte en matière plastique, le plus léger du monde : 65 grammes.

Levier de course perforé CAMPAGNOLO, série « ULTRA-LEGERE », pesant 110 grammes pièce.

ACCESSORIES AND PARTS AT THE PARIS SALON.

On the left, C.L.B. part allowing the easy assembly of fenders with a horizontal axis rear brake.

Above, CORBELETTA quick release to fit solid axle hubs, replacing the butterflies.

On the left, WEINMANN slotted racing lever, with instant release and plastic cable adjustment, weighing 100 grams each.

Above, the C.L.B. "SULKY" lever with plastic bracket, the lightest in the world: 65 grams.

CAMPAGNOLO drilled racing lever, "ULTRA-LEGERE" series, weighing 110 grams each.

LES ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON DE PARIS

Guidon de course C.T.A. No 17 avec potence en alliage léger, expandeur et serrage à 6 pans creux, modèle 128 bis.

La potence T.T.T. ultra-légère était exposée aux stands F.A.D.I.M.E.C.A. et MILREMO.

Nouvelle potence course PIVO, expandeur et serrage de cintre avec tête noyée à 6 pans creux, réalisée en toutes longueurs courantes.

A.V.A. a réalisé ce nouvel ensemble en alliage léger : potence couse à expandeur noyé avec tête à 6 pans creux, vis de serrage à tête noyée, et cintre « Franco-Belge » gravé à long renfort central.

ACCESSORIES AND PARTS AT THE PARIS SALON.

C.T.A. No. 17 racing handlebar with light alloy stem, expander and Allen clamp, model 128 bis.

The ultra-light T.T.T. stem was exhibited at the F.A.D.I.M.E.C.A. and MIL-REMO stands.

New PIVO racing stem, expander and handlebar clamp with recessed head with Allen head, made in all common lengths.

A.V.A. has produced this new light alloy unit: stem with a sunken expander with a Allen head, sunken head clamping screw and handlebars « Franco-Belge » engraved with a long central reinforcement.

[19731201 Le Cycle No 145 Vol 28 p057](#)

Rene Herse

Ci-dessus, la bicyclette de 6,800 kg suspendue sous son peson.

Ci-dessous, détail de la direction du cadre soudo-brasé, tubes REYNOLDS 3/10, et manette double HURET « JUBILEE », un peu allégée par une vis molettés en dural

Above, the 6,800 kg bicycle hanging under its weighing scale.

Below, detail of the headtube of the filletbrazed frame, REYNOLDS 3/10 tubes, and double lever HURET "JUBILEE", slightly lightened by a dural knurled screw.

1974

Jan. Febr. [March](#) [April](#)

[19740101 Le Cycle No 146 Vol 29 p029](#)

Ci-contre, voici le roulement de pédalier CAMPAGNOLO série « ultra-légère », dont le poids a été réduit de 140 grammes par rapport au modèle classique en acier. Sur ce jeu, les cuvettes et l'axe sont en titane, avec chemins de roulement Frétés en acier.

Les vis de fixation des manivelles restent en acier.

Au centre à gauche, la chemise en matière plastique assurant l'étanchéité du roulement, indispensable dans le cas d'un cadre avec boîte à billes ajourée.

Ci-dessous, ce que contient le coffret de roue-libre MAILLARD « 700 », acier ou dural. On note la gamme de sept couronnes permettant de choisir le développement le plus approprié, une bague intercalaire et un démonte roue-libre.

This is the CAMPAGNOLO "ultra-light" series bottom bracket, whose weight has been reduced by 140 grams compared to the classic steel model. In this set, the cups and axle are made of titanium, with steel races. The crank fixing screws remain in steel.

In the centre left, the plastic sleeve that seals the bearing, which is essential for a frame with a cut-out bottom bracket shell.

Below, the contents of the MAILLARD "700" freewheel set, steel or dural. We note the range of seven sprockets allowing to choose the most appropriate development, an spacer ring and a freewheel dismantler.

[19740101 Le Cycle No 146 Vol 29 p031](#)

LES ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON DE PARIS

Ci-dessous, nouvelle selle IDEALE No 4 avec dessus en « RILSAN », dont l'aspect est semblable à celui du cuir naturel.

Il existe un modèle route homme et un modèle dame correspondant.

Après des essais satisfaisants, la commercialisation doit être effective au début de 1974.

Nouveau guidon de compétition AVA en alliage léger, potence à expander noyé à 6 pans creux, de toutes longueurs, et cintre avec renfort central gravé, forme franco-belge.

Le frein cantilever MAFAC est souvent adopté sur des machines de compétition ultra-légères, ainsi que sur des modèles destinés au cyclo-cross, en raison du dégagement très important autour de la roue.

ACCESSORIES AND PARTS AT THE PARIS SALON.

Below, the new IDEALE No. 4 saddle with "RILSAN" top, which looks like natural leather.

There is a men's road model and a corresponding ladies' model.

After satisfactory tests, the product is to be marketed at the beginning of 1974.

New AVA competition handlebars made of light alloy, stem with a sunken Allen head expander, all lengths, and handlebars with engraved central reinforcement, Franco-Belgian shape.

The MAFAC cantilever brake is often adopted on ultra-light competition machines, as well as on cyclocross models, because of the very large clearance around the wheel.

LES ACCESSOIRES ET PIECES DETACHEES AU SALON DE PARIS

Le tout nouveau modèle de pompe MILREMO à fixation automatique sur le cadre, sans aucun support.

Un des modèles de garde-boue CAGNION en acier inoxydable présenté au Salon de Paris 1973.

Voici le prototype du bloc-dynamo CIBIE de forme résolument moderne, avec carter en matière plastique.

La dernière dynamo VITALUX, corps en matière plastique, chrome pour la partie supérieure, noir pour la partie inférieure, est du type à aimant 8 pôles. Sa rotation est très douce, et son poids n'est que de 165 grammes.

Cette toute nouvelle tige de selle T.T.T. n'était pas au Salon de Paris, mais fut présentée à Milan. Elle ne pèse que 250 grammes, et permet un montage et un réglage de la selle très faciles.

Sa longueur utile est de 160 mm.

ACCESSORIES AND PARTS AT THE PARIS SALON.

The brand new MILREMO pump model with automatic attachment to the frame, without any brackets.

One of the CAGNION stainless steel mudguards presented at the 1973 Paris Salon.

Here is the prototype of the CIBIE dynamo with a modern shape and a plastic casing.

The latest VITALUX dynamo, plastic body, chrome for the upper part, black for the lower part, is of the 8-pole magnet type. The rotation is very smooth and the weight is only 165 grams.

This brand new T.T.T. seatpost was not at the Paris Show, but was presented in Milan. It weighs only 250 grams and is very easy to mount and adjust.

Its usable length is 160 mm.

[19740101 Le Cycle No 146 Vol 29 p035](#)

Serrage de selle très « italien » et raccords ajourés en forme de coeur, remarqués sur un cadre LIMONGI exposé au stand CANETTI.

Very "Italian" saddle clamp and heart-shaped cut-out lug, noticed on a LIMONGI frame exhibited at the CANETTI stand.

[19740301 Le Cycle No 147 Vol 29 p011](#)

Ces trois croquis du frein compétition ZEUS à tirage central montrent les principales caractéristiques de cette très belle réalisation.

Le levier, allégé de nombreux trous, est garni d'un appuie-main en gomme noire et d'un système de détension du câble avec rampe et double bouton molleté.

A droite, nous voyons l'aspect très ramassé du frein dont les articulations et les porte-patins sont serrés par la même clé à 6 pans creux. Notons les guide-roues en fil d'acier, simplement enfoncés dans les patins à larges pastilles.

A gauche, on remarque la fixation de l'axe par une cheminée écrou à 6 pans creux, serré toujours par la même clé.

La paire de freins complète, avec transmissions, ne pèse que 690 grammes.

These three drawings of the ZEUS racing brake with central pull show the main features of this very nice design.

The lever, lightened by numerous holes, is fitted with a black rubber handrest and a cable release system with ramp and double knurled button.

On the right, we see the very compact aspect of the brake, whose pivots and brake shoe holders are tightened by the same Allen key. Note the steel wire wheel guides, which are simply pushed into the large pads.

On the left, the axle is fixed with a hexagon nut, tightened with the same Allen key.

The complete pair of brakes, with transmissions, weighs only 690 grams.

[19740401 Le Cycle No 148 Vol 29 p057](#)

Quelques détails remarqués chez constructeurs

Sur cette GITANE spéciale cyclo-cross, le petit tube cintré brasé sous le raccord de selle sur le tube horizontal et le tube de selle facilite le transport de la bicyclette sur l'épaule, lors des passages à pied. Le frein est un MAFAC type Cantilever.

Ci-dessous, arrière du seul cadre en titane, marque SPEEDWELL exposé au Salon de Paris par André BERTIN. On sait que ce cadre est soudé à l'autogène sous atmosphère neutre, et que, par conséquent, il n'y a pas de raccords. On remarque le diamètre très important des haubans.

Ci-contre, à droite, direction d'un cadre compétition LEJEUNE en tubes REYNOLDS ; longs raccords à l'italienne, freins MAFAC cantilever, guidon PIVO et direction CAMPAGNOLO ultra-légère en titane.

Some details noticed at the manufacturers...

On this GITANE special cyclo-cross, the small curved tube brazed under the seat lug on the top tube and the seat tube facilitates the transport of

the bicycle on the shoulder, at the time of the passages on foot. The brake is a MAFAC Cantilever type.

Below, rear of the only titanium frame, SPEEDWELL brand, exhibited at the Paris Salon by André BERTIN. This frame is autogenously welded in a neutral atmosphere, so there are no lugs. One can notice the very large diameter of the seatstays.

Opposite, on the right, the steering of a LEJEUNE competition frame made of REYNOLDS tubes; long Italian-style lugs, MAFAC cantilever brakes, PIVO handlebars and ultra-light CAMPAGNOLO headset in titanium.

[19870901 Cyclotourisme No 348 Sept Oct 1987 p063](#)

Daniel Rebour

Daniel Rebour nous a quittés, l'été dernier, dans la plus grande discrétion, comme il l'avait désiré.

Journaliste et dessinateur, Daniel Rebour était collaborateur depuis 1946 de notre confrère « Le Cycle », dont il fut le rédacteur en chef. Grand pratiquant lui-même, conseiller des constructeurs comme des champions, il était connu jusque dans le grand public pour ses nombreux ouvrages sur le vélo, très documentés, et sur tout magistralement illustrés. Des dizaines de milliers de cyclotouristes puisèrent dans ses fameux dessins, d'un style inimitable, non seulement bien des enseignements utiles, mais aussi une part de rêve et d'amour du vélo.

Selon ses vœux, les obsèques civiles de Daniel Rebour ont eu lieu dans l'intimité et la simplicité ; la fédération y était représentée par le président de l'association Neufchâtelloise Cyclo.

Daniel Rebour left us last summer, in the greatest discretion, as he had wished.

Journalist and draughtsman, Daniel Rebour was a colleague since 1946 of our friend "Le Cycle", of which he was the chief editor. A great cyclist himself, adviser to manufacturers as well as champions, he was known to the general public for his numerous books on cycling, well documen-

ted and, above all, masterfully illustrated. Tens of thousands of cyclists found not only useful information in his famous drawings, but also a part of their dream and love of cycling.

In accordance with his wishes, Daniel Rebour's civil funeral took place in an intimate and simple manner; the federation [FFCT, Fédération Française de Cyclo Tourisme] was represented by the president of the Neufchâtelloise Cyclo association.

Some family data:

Father:

Raoul Joseph Rebour

* Nov. 23th, 1879 + March 17, 1952

Teacher, "Senior Writer, Department of Public Works", in house lawyer, poet, author, feminist newsletter editor, local politician (far left) in Paris

<https://maitron.fr/spip.php?article128340>

Mother:

Pauline Étiennette Marie Rebour, born Boyenval

* Dec. 1878 + March 2nd, 1956

Teacher, lawyer, leading suffragette

<https://maitron.fr/spip.php?article231453>

Both were teachers in Le Havre until around 1910 - 1915 and then moved to Paris and changed their professions.

Daniel Robert Marcel Rebour

* Nov. 11th, 1908 + May 12th 1987

(the date of passing away is correct here, "two years ago" is not correct in Herlihy's Rebour article in 1993 Bridgestone catalog as well as "1991" in van der Plas' Rebour book)

Wife:

Simone Rebour, born Francais

* March 17th, 1911 + July 23rd, 2003

Brother:

Rodolphe Henri Maurice Rebour

*** Jan 26th, 1907 + Nov 24th, 1999**

Sister-in-law:

Antoinette Juliette Marie Josephine Rebour, born Bertschi

*** Feb. 8th, 1910 + Feb. 10th, 1999**

Niece:

Martine, lives somewhere in the south of France

The birth and passing away dates are official and public data and can be found here:

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/fichier-des-personnes-decedees/>

Follow this link, zoom in the left side,

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k4684328s/f1.item.zoom>

L'Auto Aug. 3rd 1925