

# CYCLOMOTO

*magazine*

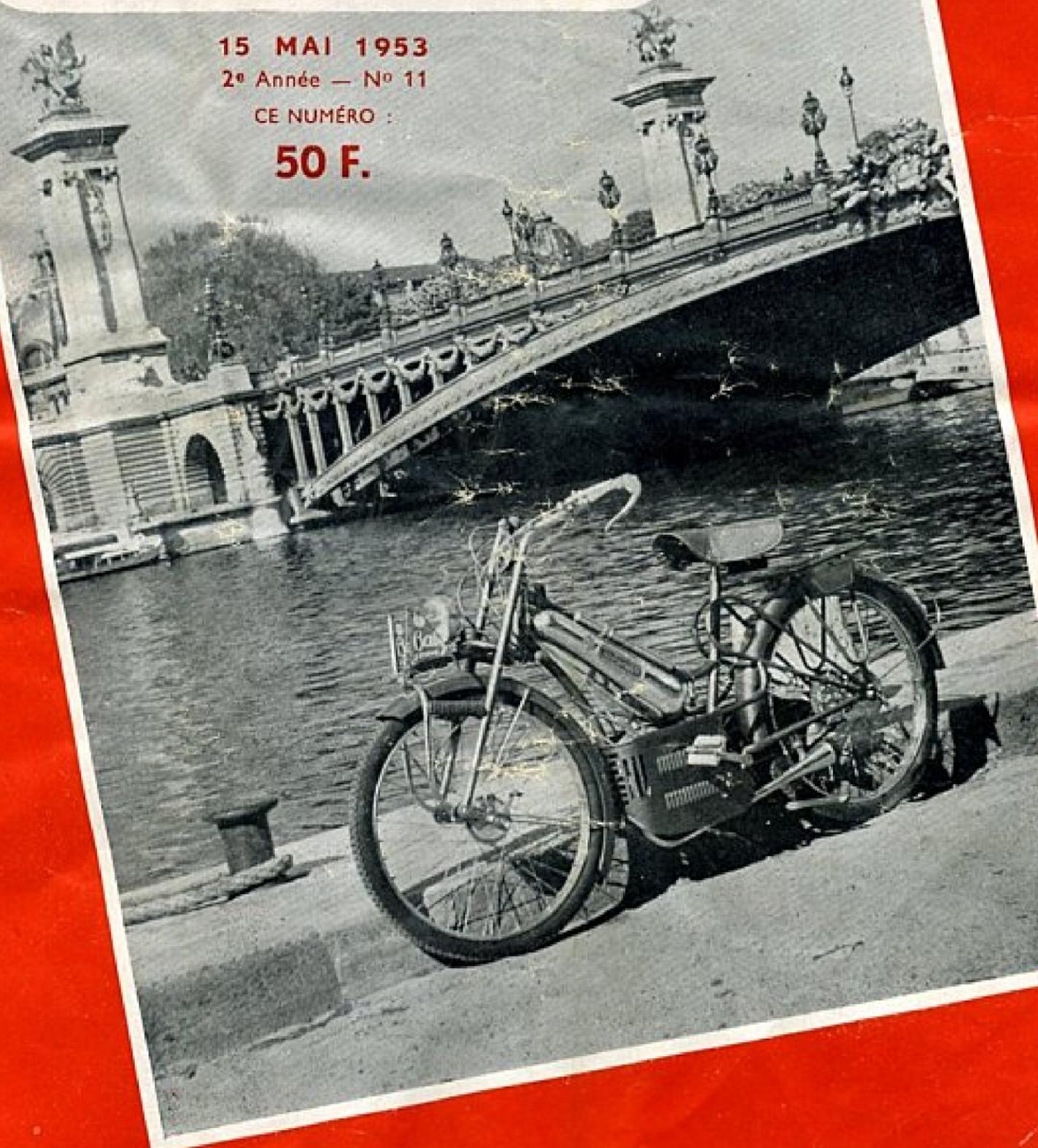
*revue*

15 MAI 1953

2<sup>e</sup> Année — N<sup>o</sup> 11

CE NUMÉRO :

**50 F.**



# ESSAI

# du BABYMOTO

L'industrie stéphanoise du cycle a acquis une très grande renommée par l'ampleur de sa production. Il suffit d'évoquer le nom seul de St-Etienne pour que se présente à notre esprit l'image de notre première bicyclette et aussi... celle de notre première carabine à air comprimé.

Le rôle des industriels de cette ville a été très grand au moment de la diffusion du cyclomoteur et on ne compte plus les créations mises sur le marché depuis la fin de la guerre.

Les Etablissements Roger Breton ont créé le Babymoto qui est un cyclomoteur dont la formule se rapproche beaucoup de celle de la motorette. C'est un modèle Monochaine 53 à suspension avant et guidon scooter qui a été aimablement mis à notre disposition pour en faire l'essai, par Moto-Vanves-Sport, agent concessionnaire de la marque à Paris, 1 Bd Brune (14<sup>e</sup>).

## CARACTERISTIQUES GENERALES

Cette machine est équipée du moteur Vap DT (double transfert) 48 cmc., dont nous avons déjà parlé à

propos de notre essai de l'Alcyonnette (voir « Cyclomoto » N° 8).

Rappelons que c'est un deux temps de 40 mm. d'alésage et 38 mm. de course. Sa puissance est de 1,75 CV à 5.500 t.-m. Les avantages de ce moteur sur l'ancien modèle Vap 4 sont une plus grande puissance, grâce au meilleur remplissage assuré par le double transfert, un excellent refroidissement et un calaminage moindre, propriétés qu'on retrouve sur tous les deux temps à pistons plats.

L'allumage se fait par volant magnétique, mais il n'assure malheureusement pas l'éclairage. Et cependant il fait fonctionner l'avertisseur « Campanelclax ». Un carter attenant à celui du moteur contient les engrenages démultiplicateurs et l'embrayage à cône de friction commandé par levier placé sur le côté gauche du guidon. Le système d'entraînement breveté de Babymoto permet de n'utiliser qu'une seule chaîne allant du moteur à la roue arrière. Le pédalier est relié au pignon de sortie du démultiplicateur par une courte chaîne et une roue libre.

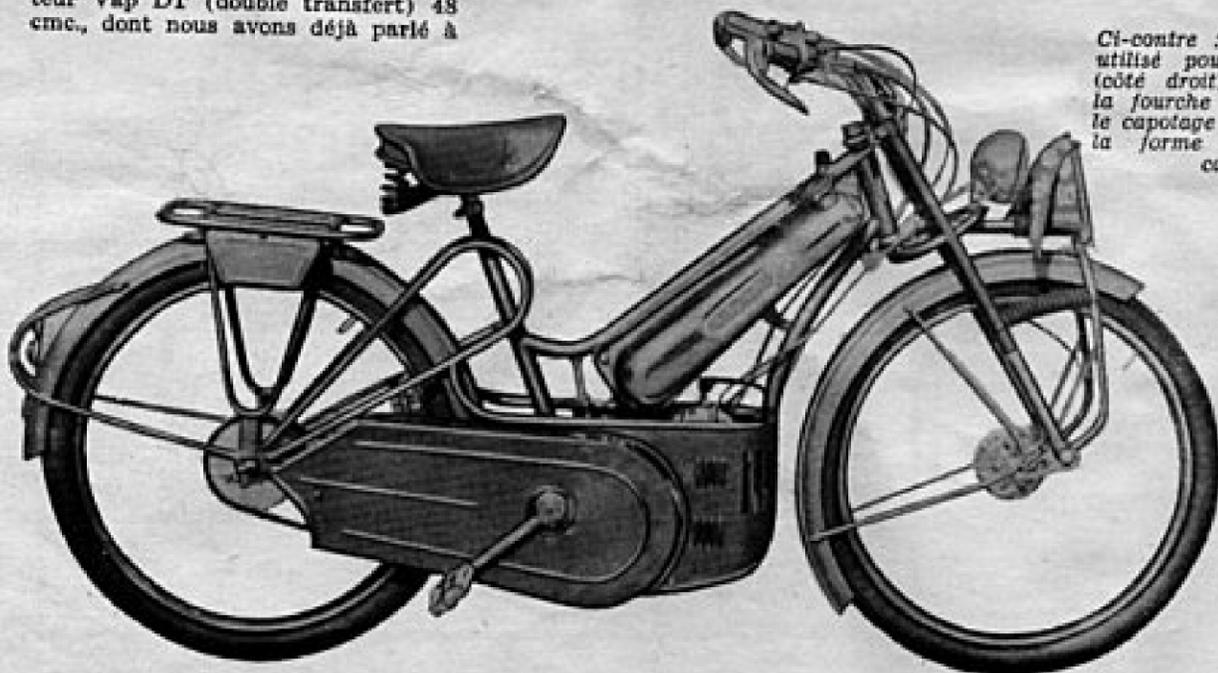
Le réservoir de carburant, entièrement chromé sur cuivre, est d'une contenance de 5 l. 200. Le tube supérieur du cadre a été aménagé en petit réservoir d'huile et peut contenir la dose nécessaire à préparer 5 litres de mélange.

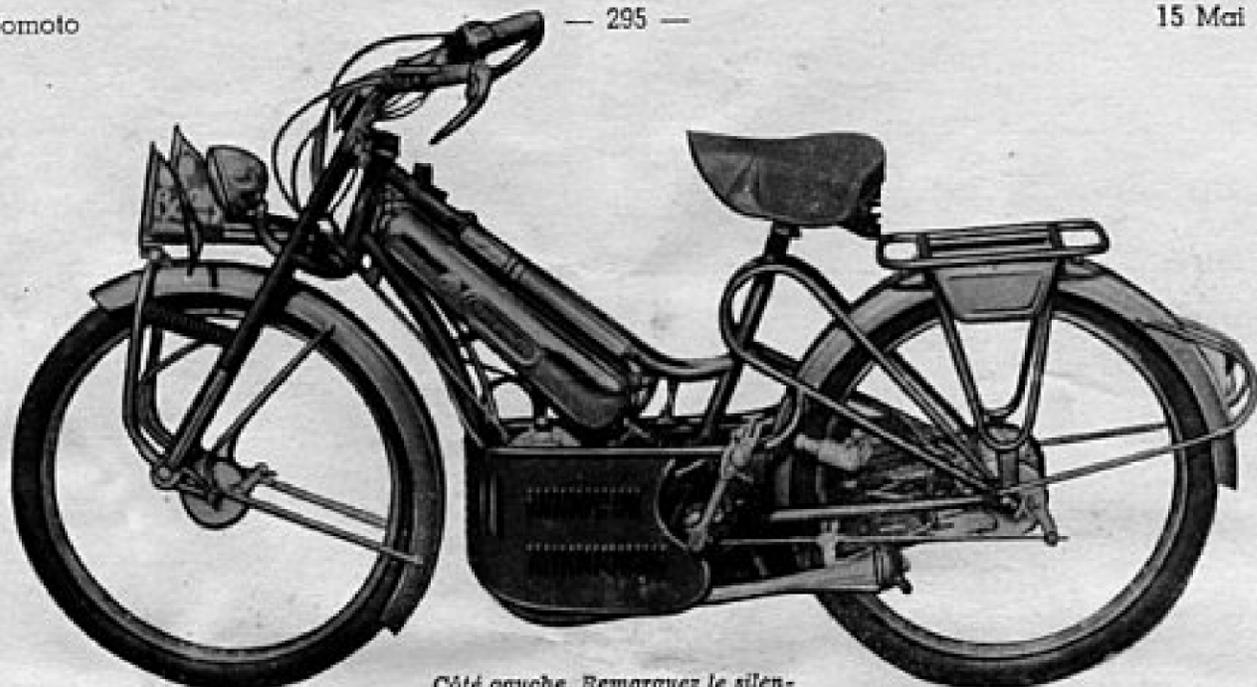
Le silencieux chromé Wilman assure au ralenti un silence parfait du moteur, qui surprend très agréablement. A plein régime, le bruit est encore amorti de façon appréciable. Le capotage ainsi que le carter de la chaîne de transmission protègent efficacement des projections d'huile. Ils s'enlèvent facilement et permettent un accès facile aux organes moteurs.

Le cadre est, à notre avis, un peu lourdement réalisé. Les circonvolutions de certains tubes ne sont pas faites pour alléger l'ensemble ni pour lui donner de l'élégance.

La fourche avant, de forme assez bizarre, est du type à roue tirée. Elle procure à l'utilisateur un grand confort et nous l'avons particulièrement appréciée sur de mauvais pavés. Son élasticité est assurée par un ressort et deux sandows.

*Ci-contre : le Babymoto utilisé pour nos essais (côté droit). Remarquez la fourche à roue tirée, le capotage du moteur et la forme curieuse du cadre.*





*Côté gauche. Remarquez le silencieux Wilman formé tromblon et la dynamo assurant l'éclairage.*

Le guidon est du genre scooter réglable en hauteur et en écartement. La selle est une selle vélomoteur très large.

Quant au freinage, il est assuré par des freins tambours « Maxi » (92 mm. à l'avant et 115 mm. à l'arrière). Les pneus sont du type vélomoteurs : 600 x 55.

#### ESSAI GENERAL

Pour démarrer avec le Babymoto, on peut employer plusieurs méthodes :

1<sup>o</sup> Le cyclomoteur étant sur la béquille, moteur embrayé, on utilise la pédale comme on ferait d'un kick-starter. Le démarrage s'effectue à la première sollicitation, même le moteur étant froid, pourvu qu'on prenne la précaution de fermer le volet d'air.

2<sup>o</sup> Le démarrage style cyclomoteur, c'est-à-dire en décompressant au moyen de la gâchette placée sous la poignée tournante de commande des gaz, puis en pédalant. Dès qu'une vitesse suffisante a été atteinte, on lâche le décompresseur en accélérant légèrement. Là aussi, le moteur répond immédiatement.

3<sup>o</sup> Et enfin, la troisième méthode, qui est celle que nous avons adoptée, consiste à marcher (nous disons bien marcher) en poussant le cyclomoteur décompressé. Au bout de trois pas, on lâche le décompresseur en accélérant très légèrement et le moteur démarre illico. A ce moment on a le choix entre sauter en voltige sur la selle, ou bien débrayer, s'arrêter et enfourcher le cyclomoteur.

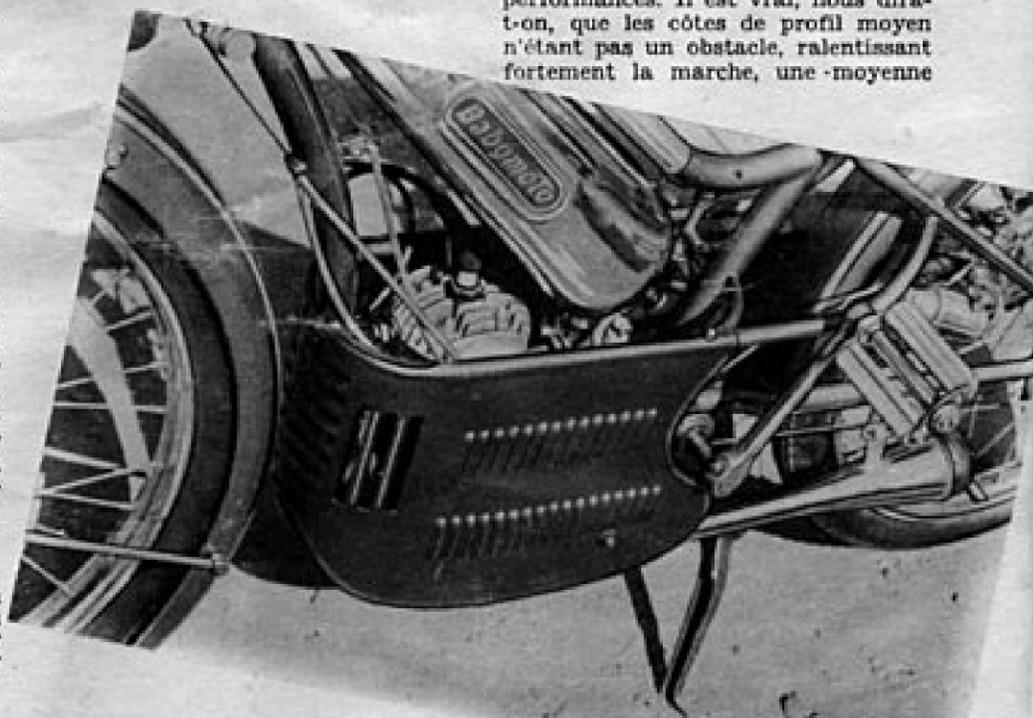
*Le capotage du moteur, qu'on aperçoit ci-contre, ne gêne en rien le refroidissement et, pour l'enlever, il suffit de retirer quatre écrous.*

Quelle que soit la méthode employée (et c'est le point sur lequel nous voulons insister) nous avons pu constater avec quelle facilité s'opérait la mise en route. De tous les cyclomoteurs que nous avons essayés, le Babymoto est certes celui avec lequel nous avons eu le moins de mal à mettre le moteur en marche.

Dès qu'on roule, on est frappé par la douceur des commandes, l'efficacité du silencieux et le confort assuré par la fourche avant. Nous avons cependant un reproche à faire et c'est la tendance à la vibration du

capotage du moteur à un certain régime, aux alentours de 35 kmh. et aussi lorsqu'on coupe les gaz. Cette vibration se fait sentir même sur les pédales et provoque de désagréables sensations dans les pieds.

Le rapport de démultiplication finale, étant donné que l'ensemble de la machine est relativement lourd, a été établi très court : 19 à 1. Si cela permet pratiquement de rouler à très faible allure sans à-coups du moteur et de grimper les côtes jusqu'à 8 % sans nécessité de donner un seul coup de pédale, la vitesse de croisière et la vitesse de pointe ne sont pas extraordinaires. Cela nous a été d'autant plus sensible que le Vap DT avec sa puissance de 1,75 CV nous faisait espérer de meilleures performances. Il est vrai, nous dirions, que les côtes de profil moyen n'étant pas un obstacle, ralentissant fortement la marche, une moyenne



honorable peut néanmoins être réalisée sur route. Mais, pour notre goût personnel, nous aurions préféré aller un peu plus vite sur les parties plates.

C'est pourquoi nous avons éprouvé beaucoup plus de plaisir à utiliser le Babymoto en ville qu'à rouler sur la route. Cette démultiplication excessive provoque la marche sur 4 temps du moteur dès qu'on dépasse 40 à l'heure et ce n'est que lorsqu'il y a une pente à monter que le Vap tourne rond.

La démultiplication est courte, nous le répétons ; mais il est certaines côtes à très fort pourcentage (au-dessus de 8 %) qui demandent cependant l'appoint du pédalage. A ce moment l'ampleur et le confort de la selle deviennent une gêne pour appuyer sur les manivelles et, de plus, le facteur poids de l'ensemble joue son rôle. L'effort cycliste proprement dit devient alors assez pénible.

Il n'est pas douteux que pour la circulation urbaine, le rapport moteur-roue AR de 19 à 1 est très commode. Il permet de rouler au pas d'un homme et, à ce moment, on peut obtenir de très franches reprises par simple ouverture des gaz.

#### VITESSE ET FREINAGE

Après avoir couvert environ 500 kms en rodage, la vitesse maxima atteinte sur une route absolument plate a été de 47,500 kmh., le moteur, à ce moment-là, tournant alternativement sur 2 et sur 4 temps, à 7.700 t.-m.

Sur route légèrement en montée (environ 1 1/2 à 2 %), nous avons réussi 49 kmh. (régime 7.950 t.-m.).

Les distances minima de freinage obtenues en roulant à 40 kmh. ont



Ci-dessus : remarquez la forme de la fourche à roue tirée et celle du guidon genre scooter.

été les suivantes : frein AR seul, arrêt en 13,80 mètres. - Frein AV seul, arrêt en 22,15 mètres. - Les deux freins ensemble, arrêt en 10,20 mètres.

Le diamètre du tambour de frein AV est nettement insuffisant.

A remarquer que chaque fois que nous avons fait les essais de freinage en utilisant le frein AV, nous n'avons pas débrayé, car la commande de débrayage se trouve du

même côté que celle du frein AV et la manœuvre des deux commandes en même temps est absolument impossible.

Le levier de débrayage est muni d'un clapet permettant de conserver le moteur débrayé, mais lorsqu'on roule dans cette position il est très difficile à la main gauche d'atteindre le levier inversé de commande du frein AV.

#### CONCLUSION

Le Babymoto, type Mono-chaine 53, est vendu, prix de détail, 65.900 frs. C'est, en conclusion, un cyclomoteur aux caractéristiques intéressantes pouvant plaire à beaucoup d'usagers. L'agrément de sa conduite en ville, son extraordinaire stabilité, due à l'excellence de sa fourche à roue tirée, la protection efficace offerte par le capotage du moteur et son aspect solide contribueront certes à sa diffusion dans la région parisienne.

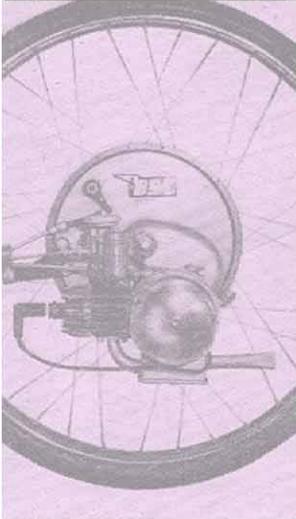
Et si, un jour, les constructeurs montent dans ce même cadre le Vap à 2 vitesses, dont on parle beaucoup, le Babymoto sera alors une véritable petite moto apte à tous usages : ville, route, travail et tourisme.

HERVE



Ci-contre : on aperçoit au-dessus du réservoir le tube supérieur du cadre servant de réserve d'huile.

# IceniCAM Information Service



[www.icenicam.org.uk](http://www.icenicam.org.uk)