



Décidément, les motocyclistes français ne trouvent pas la perfection chez les constructeurs de motocyclettes. Je n'ose pas dire, car on m'accuserait de mensonge, le nombre de lettres que je trouve journalièrement dans mon courrier, me vantant les mérites d'une nouvelle invention, cyclecars, motos, suspensions arrières, que sais-je ?

Beaucoup de lecteurs m'ont demandé pourquoi *Moto Revue* insérerait beaucoup moins qu'auparavant, les communications des lecteurs ; nous insérons moins pour ne pas insérer plus ; il faudrait une revue deux fois plus épaisse pour contenir tous les projets de machines nouvelles que je reçois à jet continu.

Ce qui, sans aucun doute, éveille le plus l'attention des chercheurs, c'est la suspension arrière. Ce problème n'étant pas encore résolu d'une façon définitive, les inventeurs ont la partie belle et ils en profitent ! J'en reçois de toutes les sortes : à boudins, à lames, pneumatiques, verticales, horizontales ; c'est effrayant ce que ce problème peut être résolu de façons différentes ! Et naturellement elles représentent, toutes, et de l'aveu de l'inventeur, la perfection ultime !

Et cependant 70 pour cent des constructeurs montent des cadres rigides... Routine, clairvoyance, ou simplement économie ? Voilà un problème que je ne chercherai pas à éclaircir !

Nos confrères anglais se sont toujours beaucoup occupés de l'art de virer à motocyclette. Il n'est pas un seul numéro qui ne contienne au moins deux ou trois photos, prises dans une quelconque épreuve, représentant un conducteur « négociant » (je traduis le mot anglais) une épingle à cheveux. Toutes les courses de vitesse anglaises voient le public massé aux virages difficiles, prenant le plus grand intérêt à la façon dont les coureurs abordent la courbe. Et ceux-ci mettent tout leur amour-propre à faire du travail d'art !

Et ici revient la discussion entre les deux façons de virer : pencher le corps dans le sens de la machine ou, au contraire, balancer l'inclinaison de la moto en portant le poids du corps dans l'autre sens. La première méthode est généralement celle adoptée par nos coureurs français, la seconde par les anglais.

Il m'a été donné de voir virer le coureur anglais considéré comme le plus expert dans l'art de virer, en même temps qu'un des plus audacieux en course ; je parle de Dixon, qui, au dernier T. T., a fait passer le frisson dans le dos de tous les spectateurs. Il aborde les virages à toute vitesse et procède par une série de patinages de sa roue arrière, son corps faisant avec la machine un V très ouvert, pendant que celle-ci est avec le sol à un angle de près de 50°. Je ne me souviens pas avoir vu aborder des virages à la vitesse où Dixon les aborde, avec un mépris du danger absolument stupéfiant et semblant avoir à cœur de détruire toutes les idées connues sur la stabilité, l'équilibre et l'adhérence des roues au sol.

A propos de Dixon, je ne veux pas laisser passer l'occasion de parler d'une transformation qu'il a faite tout dernièrement à son sidecar et qui intéressera sans doute, j'en suis certain, tous nos lecteurs qui usent de l'Harley Davidson.

On sait que la roue arrière de cette machine, lorsque l'on roule à bonne vitesse sur une route particulièrement mauvaise, quitte fréquemment le sol : il en résulte des à-coups qui ne présentent pour le touriste aucune espèce d'importance, mais en ont une très grande pour le coureur qui ne doit pas perdre une fraction de seconde.

Ceci posé, je surprendrai peut-être beaucoup de motocyclistes en leur apprenant que le sol du grand autodrome anglais de Brooklands est assez raboteux, et, loin de présenter une belle surface plane, est, par un usage intensif de la piste et l'usure du ciment due aux intempéries, parsemé de trous peu profonds mais suffisants pour faire quitter le sol à la roue arrière des grosses machines de sidecar.

Le remède était simple mais il était assez osé de l'employer : rendre la roue du side motrice au même titre que celle de la moto. Dixon a donc monté sur sa roue et sur son châssis deux pignons réunis par une chaîne, le petit étant relié à la boîte à vitesse par un arbre qui traverse le châssis du side dans sa largeur. Cette adaptation a été rendue possible par le fait que, en Angleterre, le sidecar de la Harley est monté à gauche.

Si des lecteurs se sentent l'envie d'en faire autant, ils le peuvent ; le procédé a fait ses preuves et donné d'excellents résultats.

Je n'ai jamais eu l'habitude de dénigrer un confrère, estimant cette façon d'agir un peu mesquine. Mais vraiment, il y en a qui vont un peu fort, par ignorance je pense, et c'est uniquement pour éclairer la lanterne du rédacteur de la revue *Floral* que je me permets de livrer à la curiosité de nos lecteurs le petit poulet suivant :

« La multiplicité des épreuves sportives organisées depuis quelque temps en ce qui concerne le motocyclisme et ses dérivés, cyclecars, sidecars, etc., risque fort d'aller à l'encontre du but poursuivi par les organisateurs. La récente course Paris-Pyrénées-Paris, en est un exemple frappant. Onze concurrents ont pu terminer l'épreuve. Je sais que le nombre des partants n'était pas très important non plus. Mais enfin, il faut avouer que de toute façon ce résultat est maigre ! Pourquoi vouloir prouver qu'une petite voiture, simplement construite pour rendre d'appréciés services dans un rayon de 30 à 50 kilomètres, est capable de tenir la route comme une grosse voiture ? Les déboires seront grands si l'on veut s'engager dans cette voie. Mieux vaut faire connaître, de suite, au public, ce que l'on peut tirer comme avantage de ces véhicules modestes et démocratiques et non pas lui conter des balivernes. Que les constructeurs et les organisateurs se souviennent de la *Tortue qui voulait se faire aussi grosse qu'un bœuf* ! »

Ainsi, voilà à quoi aboutissent tous nos efforts et tous ceux des constructeurs dans l'esprit de certains !

Huit cyclecars ont pris le départ dans notre épreuve : cinq sont arrivés en bon état, pénalisés uniquement pour de petits retards dus au temps et à l'état effroyable des routes des Pyrénées : un seul fut immobilisé par une panne irrémédiable, les deux autres furent victimes d'emboutissements, l'un avec un charretier, l'autre avec un groupe de vaches et cependant, après réparation, terminèrent officiellement avec les machines encore en course !

Et ce sont ces véhicules de tourisme qui ont parcouru 2.500 kilomètres qui sont uniquement capables de rendre d'appréciés services dans un rayon de 30 à 50 kilomètres !

Certes, je ne voudrais pas comparer un cyclecar à une Rolls Royce, mais enfin, il ne faut pas non plus le comparer à une petite voiture électrique à accus ! Je ne vois qu'un conseil à donner au rédacteur très mal informé de *Floral*, outre celui de demander leur avis à des propriétaires de cyclecars : c'est d'en acheter un pour son usage personnel, non pas un tacot d'il y a dix ans, mais une bonne machine de marque connue ; il en tirera pour lui-même d'utiles enseignements et de loyaux services et fera, j'en suis convaincu, un fervent adepte de notre sport.