



Ci-dessus: l'auteur, au moment où il remporta deux records mondiaux de vitesse sur motocyclette, en 1916. À gauche: le voici qui prouve qu'il peut encore réussir quelques acrobaties... La moto est une «Triumph» anglaise, modèle 1953.

Par Floyd Clymer

Ancien coureur professionnel et détenteur de plusieurs records mondiaux de son époque, Floyd Clymer est parfaitement qualifié pour nous parler des motocyclettes que 1953 propose aux amateurs.

Les Motocyclettes aux États-Unis

C'EST en 1916, à Dodge City, dans le Kansas, que j'ai remporté deux records mondiaux de vitesse sur piste en motocyclette. J'ai couvert ce jour-là les 100 miles en 71 minutes 45 secondes et ai atteint la vitesse maximum de 133 kilomètres-heure. J'étais monté sur une Harley Davidson de 999,600 cm³ de cylindrée (61 pouces cubiques) qui ne possédait ni boîte de vitesse, ni débrayage.

L'an dernier, Bobby Hill, sur une Norton, (fabrication anglaise) a roulé sur 200 miles (321,86 km) à la vitesse moyenne de 133 km/h, au cours des épreuves de Dodge City, épreuves un moment abandonnées, mais reprises maintenant. Il n'y a guère de progrès, me direz-vous? Mais vous ignorez le plus beau de l'histoire: la Norton a une cylindrée qui n'est que la moitié de celle de ma vieille Harley, et elle possédait débrayage et boîte de vitesses.

Cette anecdote pourrait résumer en quelques mots toute l'histoire de la motocyclette au cours des 37 dernières années. On y voit des moteurs de plus en plus petits, avoir de plus en plus de puissance et d'efficacité, en devenant de plus en plus compacts. En règle générale, les motos de compétition d'aujourd'hui font de meilleures performances que les motos des années 1930 et suivantes, dotées d'une cylindrée deux fois plus grande.

Ces considérations jointes à d'autres, font que la moto retrouve en ce moment aux U.S.A. un regain de popularité. La vente s'en était effondrée juste après 1930; pourtant ce fut un succès extraordinaire que celui remporté en 1901 par un marchand de bicyclettes, lorsqu'il demanda de fabriquer une bicyclette à moteur, qui devait être l'ancêtre des « Indian » d'aujourd'hui.



Le public s'intéresse de plus en plus aux courses de motocyclettes. C'est une Harley Davidson qui est ici en tête.

Deux ans plus tard, trois frères : William, Walter et Arthur Davidson, associés à William S. Harley, tous mécaniciens ou dessinateurs industriels, décidèrent de se lancer dans le domaine de la moto et sortirent une Harley-Davidson expérimentale. En 1907, la Harley-Davidson Motor Company fut créée officiellement et dès 1917, cette firme était devenue la plus importante usine de fabrication de motocyclettes de tous les Etats-Unis.

Il y avait pourtant d'autres usines; il y en avait même partout et, rien qu'aux Etats-Unis, plus de cent marques lançaient leurs machines sur le marché, avaient leurs propres modèles portant le nom de la maison.

Juste avant 1920, toujours aux Etats-Unis, la vogue de la moto battait son plein. La moto est un sport qui vous passionne et vous fascine à un point que ne saurait comprendre un non-initié. Un vrai motocycliste préférera rouler sur sa moto plutôt que dans la plus somptueuse voiture. On explique parfois cette fascination, cet enthousiasme, en disant que la moto a servi de transition entre le cheval et l'automobile. Il est des hommes qui recherchent cette sensation de tenir un brave animal entre leurs jambes et qui, pourtant, doivent bien admettre que nous vivons à l'âge de la mécanique : la moto leur offre alors un compromis; on l'enfourche comme un cheval et le conducteur fait partie intégrante d'un ensemble, il suit les mouvements de sa monture comme un bon cavalier suit ceux de la sienne.

Enfin, quelle qu'en soit la raison, la moto avait du succès à la fin de la première Grande guerre. Puis, les ventes diminuèrent, et, pendant la dépression des années 1930, deux grandes firmes seulement pu-

rent résister : Harley Davidson et Indian. Les ventes de toutes les marques tombèrent à quelques milliers par an, Harley Davidson en produisant environ 70 %, et Indian 30 %.

Juste avant le début de la deuxième Guerre Mondiale, on importa aux Etats-Unis quelques centaines de motocyclettes anglaises qui, sans aucun doute, furent la cause du renouvellement de l'intérêt que le public porta à la pratique du sport motocycliste. Peu de temps après la guerre, de nombreux commerçants se mirent un peu partout à vendre des motos anglaises et c'est par milliers que les jeunes gens s'enthousiasmèrent pour la

Cette forme particulière du moto-cross qu'est l'ascension d'une colline, est la suprême épreuve d'habileté et de puissance. Les motocyclistes ont toujours été fort intéressés par cette compétition.





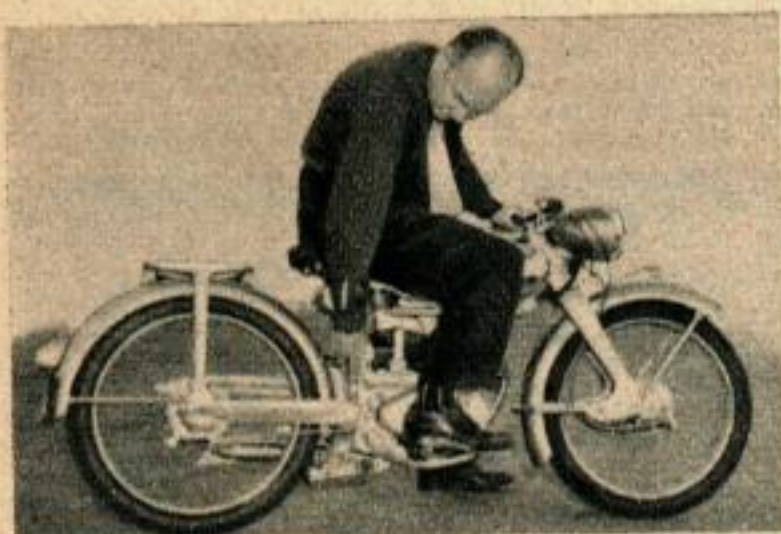
La moto italienne la plus populaire en Amérique est la Guzzi. Le moteur de 500 cm³ est placé horizontalement.



Une des motos les plus rapides du monde est la Vincent (anglaise) de 999,50 cm³ de cylindrée. Le moteur est suspendu au-dessous et en avant du cadre.



Ci-dessus, l'Ariel «Square 4» (Anglaise) dégage une puissance très régulière qui en fait une machine absolument passionnante à conduire.

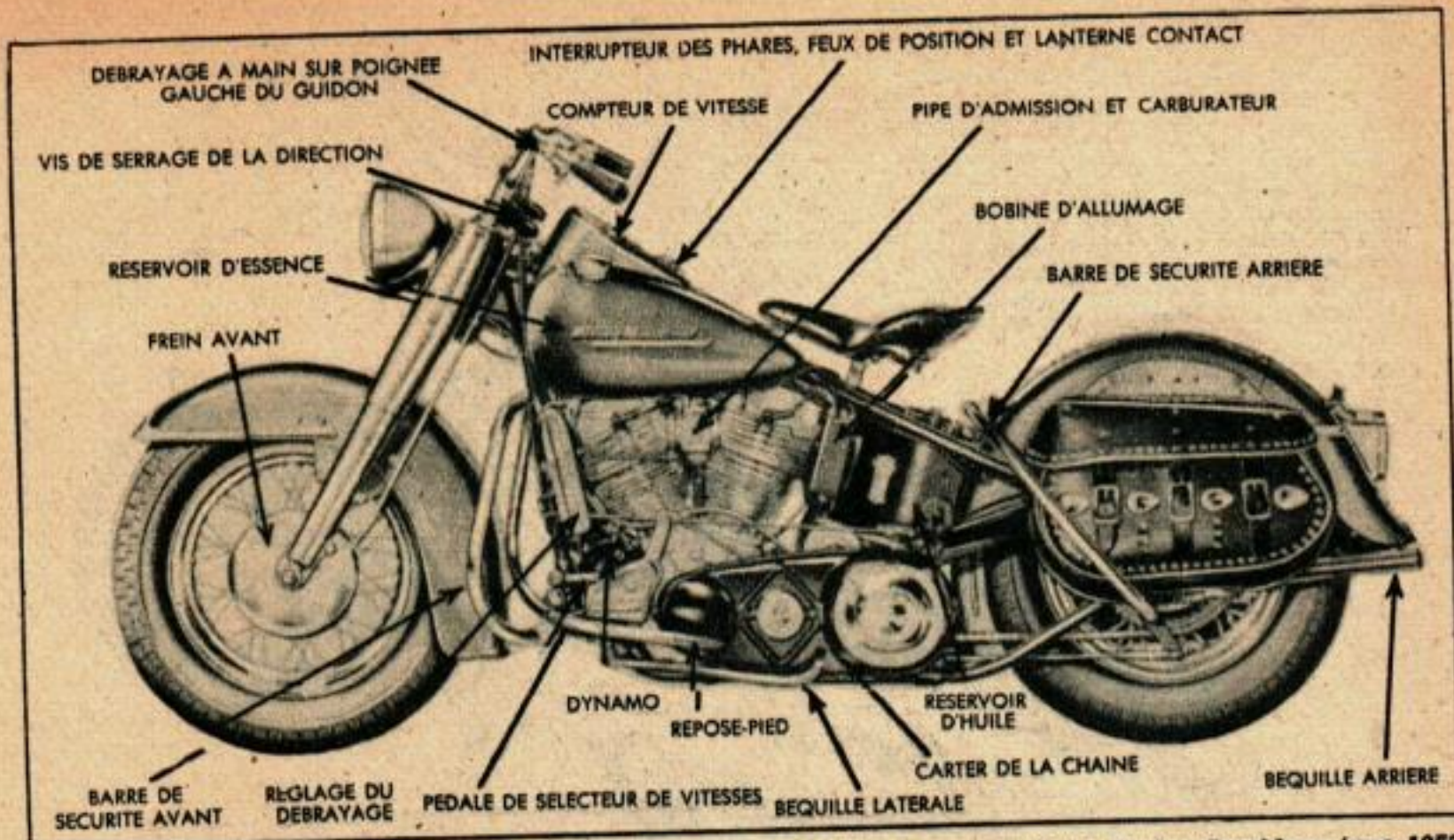


Les marques allemandes se répandent actuellement aux U.S.A. Voici la nouvelle NSU «Fox», à monocylindre quatre temps. Le conducteur en règle la suspension. Ci-dessous: également de fabrication allemande, le side-car Steib, monté sur une moto anglaise Triumph «Thunderbird».



Nouvelle venue dans le domaine des motos américaines voici la «Mustang» monocylindre. Ci-dessous deux B.S.A. anglaises: la «Bantam» (125 cm³) à gauche et la «Golden Flash» (650 cm³) à droite. Cette dernière a un tuyau d'échappement surélevé.





Ce croquis montre les principales parties visibles sur le flanc gauche d'une Harley Davidson type 1953 «Big Twin» 1.200 cm³.

conduite de ces engins. En ce moment même, l'enthousiasme — et les ventes — ont atteint un paroxysme jamais égalé aux U.S.A.

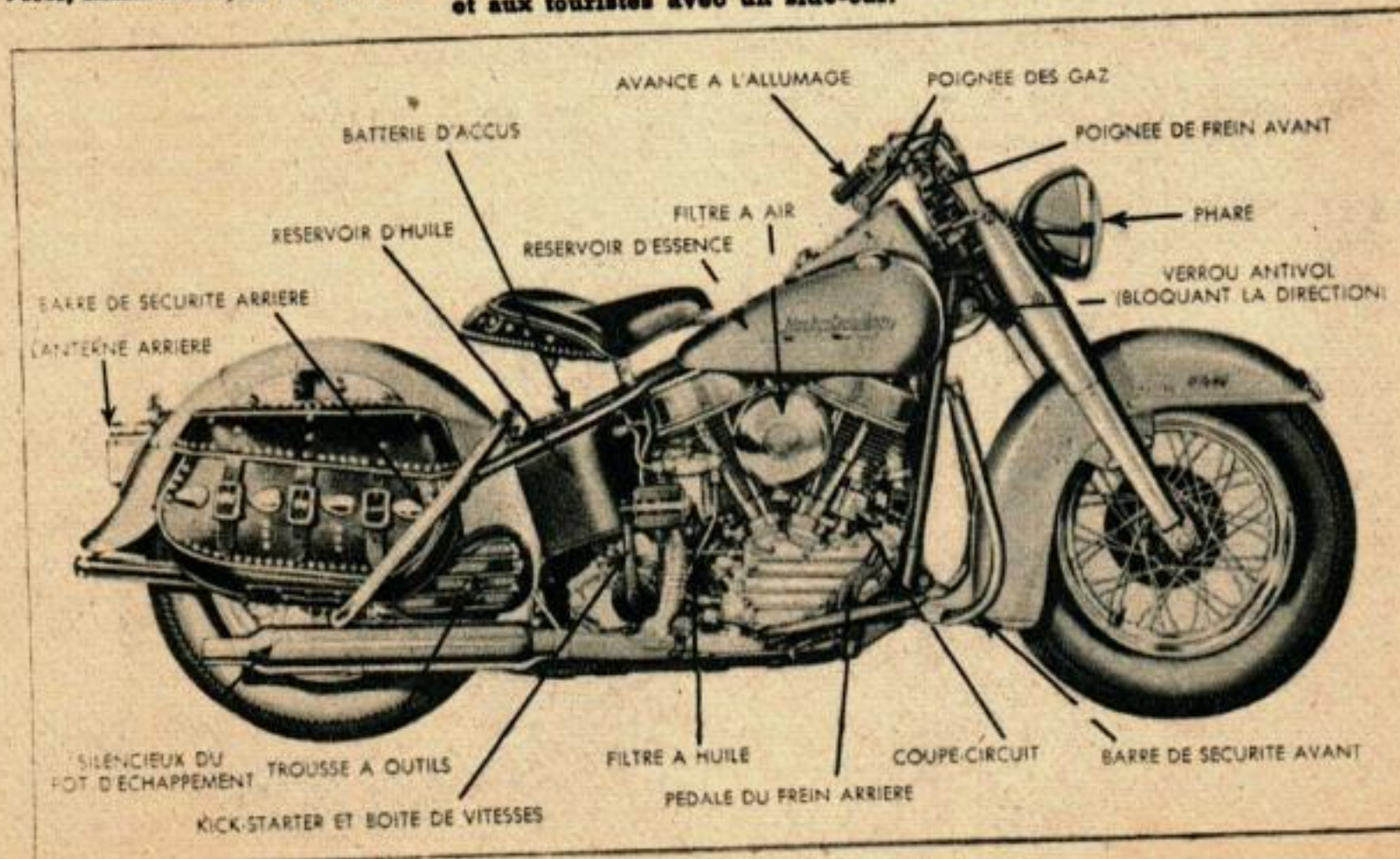
Harley Davidson reste la grande firme américaine; par contre, si elle fabrique encore ses motos, la firme Indian s'est fait octroyer le monopole de revente de très nombreuses marques anglaises, y compris Norton, Matchless, AJS, Excelsior, Royal Enfield et Vincent. C'est pourquoi les concessionnaires de la

marque « Indian » vendent également une ou plusieurs marques européennes.

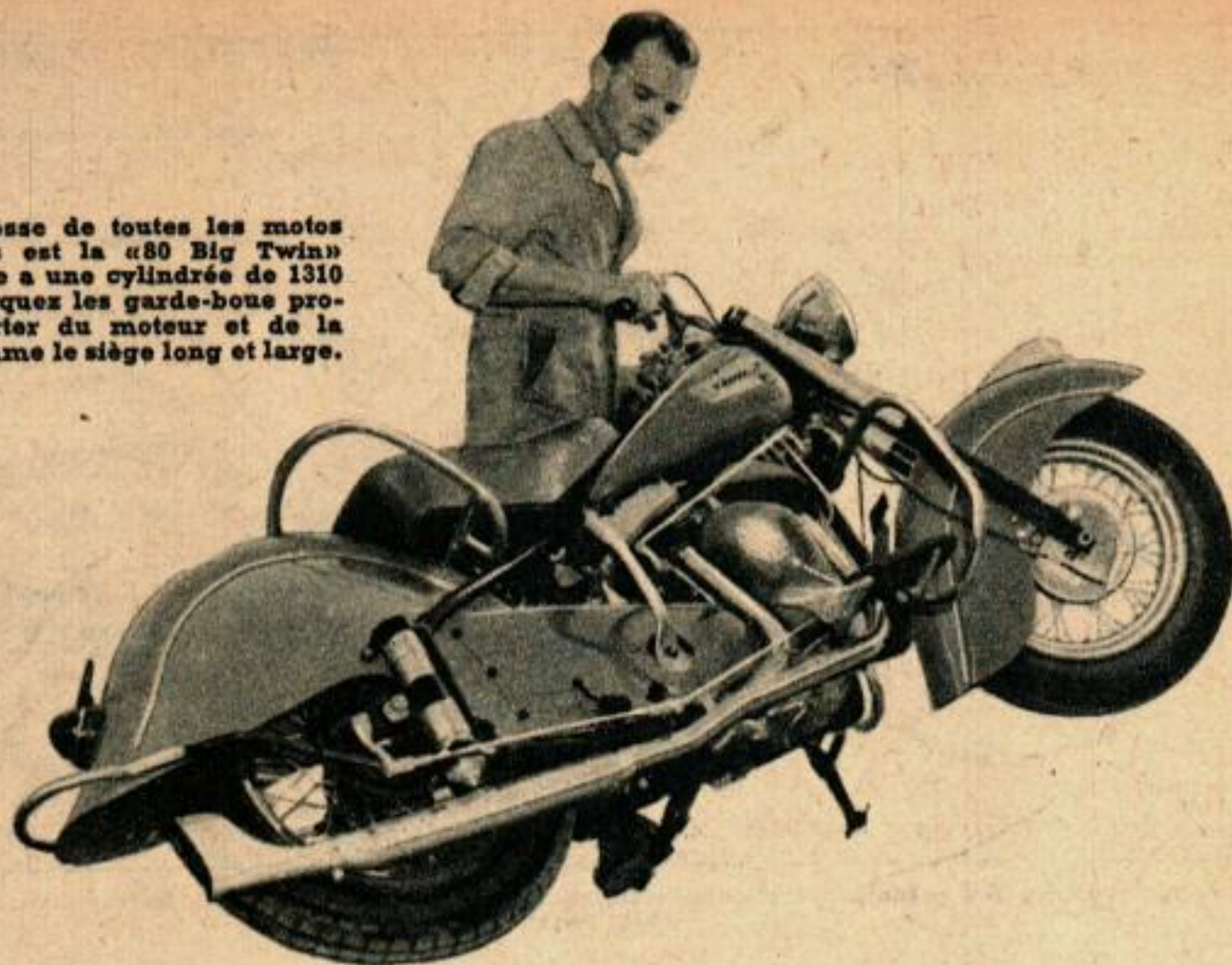
Il y a quelques autres marques aux États-Unis, telles que Servi-Cycle, Powell et Mustang. Il y a aussi un certain nombre de scooters, dont l'intérêt principal est d'offrir aux amateurs une « initiation » qui les amène à désirer plus tard un engin plus puissant et plus rapide.

A part les nombreuses marques anglaises trouvées sur le marché des U.S.A., on ne trouve

Voici, maintenant, le côté droit de la même moto. Cet engin sert aux sportifs, à la police ou aux commerçants et aux touristes avec un side-car.



La plus grosse de toutes les motos américaines est la «80 Big Twin» de 1953. Elle a une cylindrée de 1310 cm³. Remarquez les garde-boue profilés, le carter du moteur et de la chaîne, comme le siège long et large.



qu'un nombre assez restreint de marques étrangères. Signalons, cependant, quelques spécimens venant d'Allemagne, d'Italie, de France, d'Autriche, de Tchécoslovaquie et de rares modèles suisses, belges et japonais.

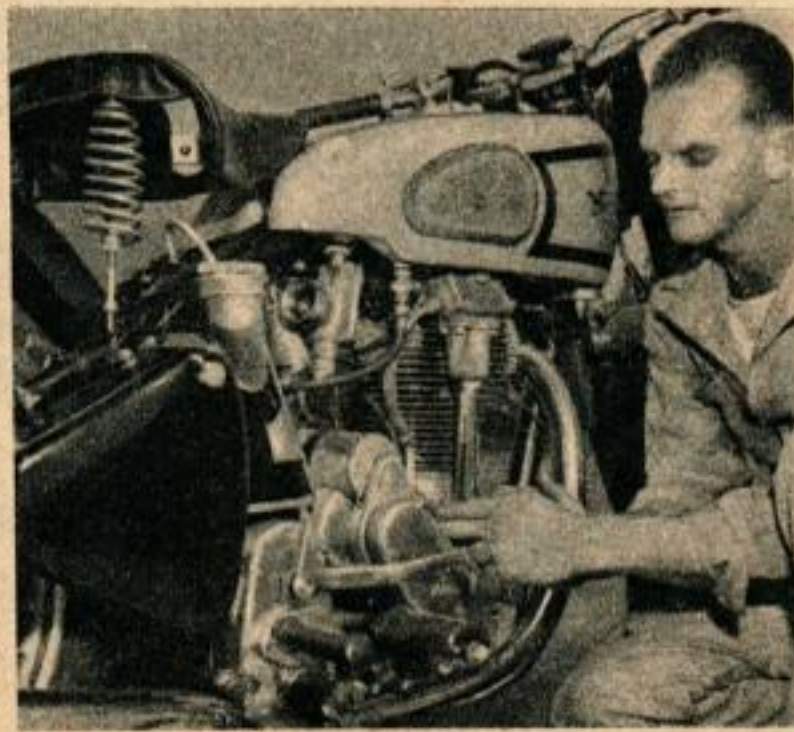
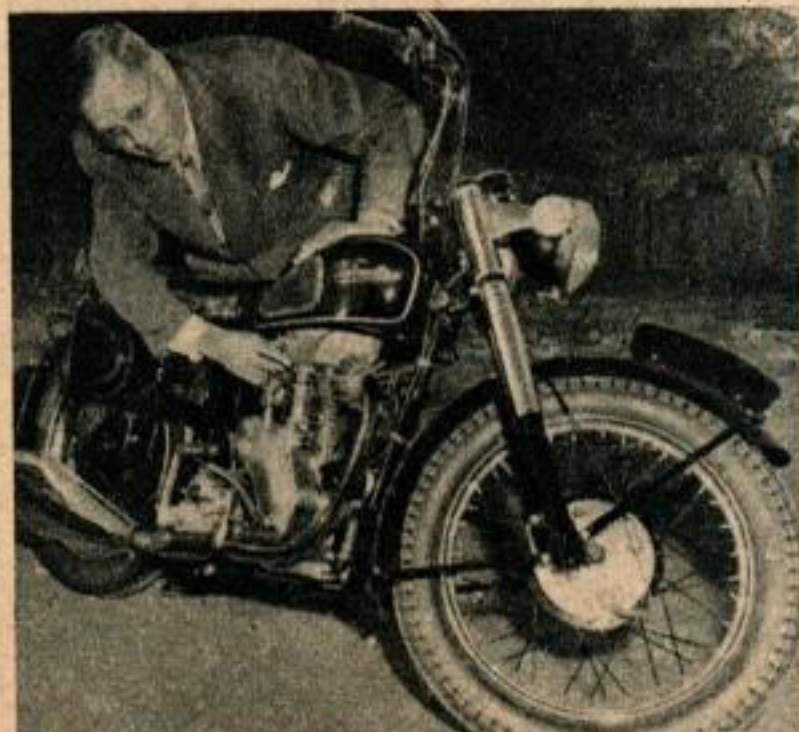
Si, dans le domaine de l'automobile, la compétition semble être centrée autour de la puissance, les constructeurs de motos paraissent ne rechercher qu'à obtenir un fonctionnement, un rendement sans cesse supérieur pour des moteurs assez petits. A part l'Indian « Chief », dont le moteur de 1.310 cm³ est le plus gros construit à ce jour, les constructeurs tentent de fabriquer des moteurs

de plus en plus petits. La machine Harley Davidson « K » équipée du nouveau moteur de 737 cm³ à deux cylindres, va pulvériser bien des records actuellement détenus par des machines de 1.000 ou 1.200 cm³ de cylindrée. De même les petites motos anglaises à un ou deux cylindres ont emporté un grand nombre de records.

Les conceptions britanniques ont eu, aux États-Unis, une certaine influence car, si les modèles importés sont tous plus légers que les grosses bi-cylindres fabriquées là-bas, l'Indian « Warrior » de 500 cm³ à deux cylindres verticaux comme les motos anglaises. Quant

Clymer (l'auteur) désigne du doigt la culasse de belle taille de la moto anglaise «Velocette», fort populaire aux USA, dont le moteur est un monocylindre à arbre à cames en tête.

La moto qui a remporté les courses les plus populaires de l'année, ouvertes à toutes les motos du monde, c'est la «Norton», qui a une cylindrée de 500 cm³.



à la petite Indian « Brave », bien qu'elle porte la marque « Indian », elle est simplement équipée d'un moteur monocylindrique de fabrication anglaise.

Les autres motos américaines à deux cylindres, ont un moteur en V, de l'Indian de 1310 cm³ ou de la Harley Davidson de 1200 jusqu'à la Harley Davidson « K » de 737 cm³. Les traits saillants dus à l'influence européenne sont : le sélecteur de vitesses au pied (monté maintenant sur Indian et Harley Davidson), la suspension arrière et la fourche avant télescopique. D'autres marques étant récemment créées en Angleterre, on voit des ingénieurs s'intéresser à la moto et leurs trouvailles sont parfois fort appréciées aux États-Unis.

Les grandes marques anglaises vendues aux U.S.A. sont B.S.A. et Triumph, toutes deux fabriquant des moteurs à deux cylindres verticaux de 655 cm³ de cylindrée. Les autres marques anglaises populaires sont A.J.S., Ariel, Matchless, Norton, Royal Enfield, Sunbeam, Velocette et Vincent. Il y en a d'autres, mais celles que je viens d'énumérer assurent 95 % des importations de motos anglaises entrant aux U.S.A.

Les fameux moteurs anglais Villiers, à 2 temps, équipent bien des petites motos britanniques et sont importés isolément. Le moteur le plus rapide, conçu pour les courses de vitesse sur pistes courtes, est — depuis 20 ans, d'ailleurs — le moteur anglais JAP du nom de son inventeur J. A. Prestwich. Quelques centaines de ces moteurs sont installés sur cadres spéciaux de motos de compétition.

Le Japon a repris sa production, mais n'a fait que peu d'affaires avec les U.S.A. La plupart des marques japonaises sont des motos monocylindriques de faible poids. On commence cependant à voir la nouvelle Meguro, à deux cylindres verticaux et 650 cm³.

L'industrie allemande s'est relevée avec une vitesse surprenante et a des firmes qui sortent actuellement plus de motos par mois qu'elles n'en sortaient avant guerre, et cela bien que la plupart des usines allemandes aient été terriblement bombardées au cours de raids aériens. La fameuse B.M.W. à transmission par arbre latéral, les N.S.U., Horex, Zundapp et DKW sont des motos dont la vente accuse une augmentation continue aux États-Unis.

La Tchécoslovaquie s'est taillé aussi une part du gâteau en amenant ses Jawa et CZ en Amérique, malgré le rideau de fer; mais le chiffre de vente en est actuellement décroissant.

Parmi les marques italiennes, il en est une qui domine les autres de loin : la Guzzi. Cette firme produit une excellente machine qui offre plusieurs caractéristiques peu orthodoxes : le modèle de 500 cm³, par exemple, a un moteur horizontal et son volant n'est même pas caché par un carter, ce qui est vraiment rare pour une motocyclette moderne. La conception italienne est en général, peu en rapport avec celle des marques anglaises ou américaines. Les Gilera et MV Agusta



Vue avant de la « Big Twin » Harley Davidson. Notez l'énorme fourche télescopique avant assurant une meilleure tenue de route.

ont 4 cylindres avec des arbres à cames en tête. Elles sont conçues pour la course et ont fait leurs preuves en réussissant des performances exceptionnelles aux courses européennes. Quelques modèles de ces engins se trouvent aux États-Unis, en général destinés aux courses dans les catégories des 500 cm³. Elles sont, en effet, très chères et guère à la portée du motocycliste moyen. L'Italie s'est surtout signalée par des douzaines de nouvelles motos fantastiques, par ses scooters et ses vélos-moteurs.

La Puch, de fabrication autrichienne, est réellement originale car son moteur à deux temps comporte deux pistons en un seul cylindre. Elle a beaucoup de succès dans quelques États de l'Amérique du Nord.

La France a sorti également un certain nombre d'engins nouveaux, mais surtout dans la toute petite cylindrée (petites motos, vélomoteurs et scooters). On trouve aux États-Unis quelques Peugeot ou Motobécane ainsi, d'ailleurs, que des Saroléa ou FN de fabrication belge, mais dans ce domaine, les chiffres n'accusent qu'un très faible pourcentage des importations totales. La plupart des marques françaises et belges suivent, en général, la tendance anglaise, avec des systèmes de suspension avant et arrière parfois fort bizarres.

Il y a maintenant aux États-Unis tellement de courses toutes différentes qu'il serait vain de vouloir en cet article donner les résultats même des plus connues. Signalons, cependant, que les Harley Davidson ont été particulièrement brillantes, et détiennent en ce moment 14 championnats de course sur piste. Les Triumph et B.S.A. ont également remporté un bon nombre de premières places en différentes catégories et d'autres marques européennes ont, aux États-Unis, remporté des premières places au cours de rencontres

(Suite page 140)

Les motocyclettes aux États-Unis

(Suite de la page 27)

nationales ou régionales. Les Indian ont été bien placées sur le mile et le demi-mile lancés.

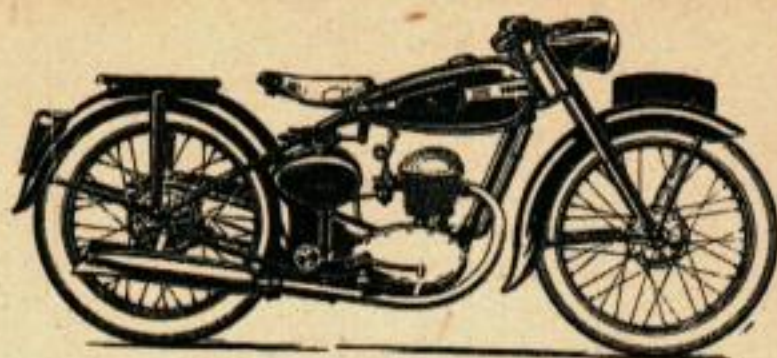
Les marques anglaises ont remporté la palme au cours des rencontres (professionnels et amateurs) sur le 100 et le 200 miles, rencontres qui ont lieu chaque année à Daytona Beach, en Floride. Régulièrement, tous les ans, c'est la Norton, type « International » de 500 cm³ à arbre à cames en tête, qui gagne ces courses. C'est également cette moto anglaise qui, presque toujours, remporte la première place aux courses annuelles de l'Ile de Man en Angleterre.

Nul ne peut prédire exactement ce que sera la motocyclette de demain, mais il apparaît certain que nous verrons des progrès extraordinaires. Si l'on en juge par les tendances actuelles, on peut, dans les quelques années qui viennent, espérer pouvoir enfourcher une moto dont le moteur sera deux fois moins volumineux, mais dont les performances seront deux fois meilleures que celles de nos motos d'aujourd'hui. Je crois que l'on essaiera d'augmenter la puissance, non en augmentant les dimensions du moteur (ce qui se fait en ce moment dans l'industrie automobile), mais en recherchant des cylindrées de plus en plus petites.

MARQUE	PAYS	CENTIMÈTRES - CUBES														au-dessus
		125	150	165	175	200	250	350	500	600	650	750	1 000	1 200		
A.J.S.	Angleterre							1 cyl.	1 cyl. et bicyl.							
AMBASSADOR	Angleterre					1 cyl.										
ARIEL	Angleterre							1 cyl.	1 cyl. et bicyl.				4 cyl.			
AUTOMOTO	France				1 cyl.											
B.M.W.	Allemagne						1 cyl.		bicyl.	bicyl.						
B.S.A.	Angleterre	1 cyl.					1 cyl.	1 cyl.	1 cyl. et bicyl.	1 cyl.	bicyl.					
C.E.	Tchécoslovaquie	1 cyl.														
D.E.W.	Allemagne	1 cyl.				1 cyl.	1 cyl.									
DOT	Angleterre	1 cyl.				1 cyl.										
DOUGLAS	Angleterre							bicyl.								
EXCELSIOR	Angleterre	1 cyl.				1 cyl.	bicyl.									
F.N.	Belgique						1 cyl.	1 cyl.	1 cyl. 480 cc							
FRANCIS-BARNET	Angleterre	1 cyl.				1 cyl.										
GILLET	France	1 cyl.					1 cyl.									
GNOME ET RHONE	France	1 cyl.														
HARLEY-DAVIDSON	États-Unis			1 cyl.							bicyl. 45 cc in.		bicyl. 74 cc in.			
HOREN	Allemagne							1 cyl.	bicyl.							
INDIAN	États-Unis					1 cyl. 218 cc			bicyl.						bicyl. 80 cc in.	
JAMES	Angleterre	1 cyl.				1 cyl.										
JAWA	Tchécoslovaquie						1 cyl.	bicyl.	bicyl.							
JONGHY	France						1 cyl.									
MATCHLESS	Angleterre							1 cyl.	1 cyl. et bicyl.							
MOTOBÉCANE	France	1 cyl.			1 cyl.											
MOTO GUZZI	Italie	1 cyl. 65 cc					1 cyl.		1 cyl.							
MUSTANG	États-Unis							1 cyl. 318 cc								
NORTON	Angleterre							1 cyl.	1 cyl. et bicyl.	1 cyl.						
N-S-U.	Allemagne	1 cyl. 100, 125				1 cyl.			1 cyl.							
PANTHER	Angleterre						1 cyl.	1 cyl.		1 cyl.						
PEUGEOT	France				1 cyl.											
PUCH	Autriche	1 cyl.	1 cyl.				1 cyl.									
ROYAL ENFIELD	Angleterre	1 cyl.					1 cyl.	1 cyl.	1 cyl. et bicyl.			bicyl. 700 cc				
SAROLEA	Belgique	1 cyl.						1 cyl. 380, 400	1 cyl. et bicyl.	1 cyl.						
SERVI-CYCLE	États-Unis	1 cyl.														
SUNBEAM	Angleterre								bicyl.							
TERROT	France	1 cyl.														
TRIUMPH	Angleterre		1 cyl. *						bicyl.		bicyl.					
VELOCETTE	Angleterre					bicyl.		1 cyl.								
VINCENT	Angleterre								1 cyl.				bicyl.			
ZUNDAPP	Allemagne					1 cyl.				bicyl.						

* Nouveau modèle Due Spring, 1953.

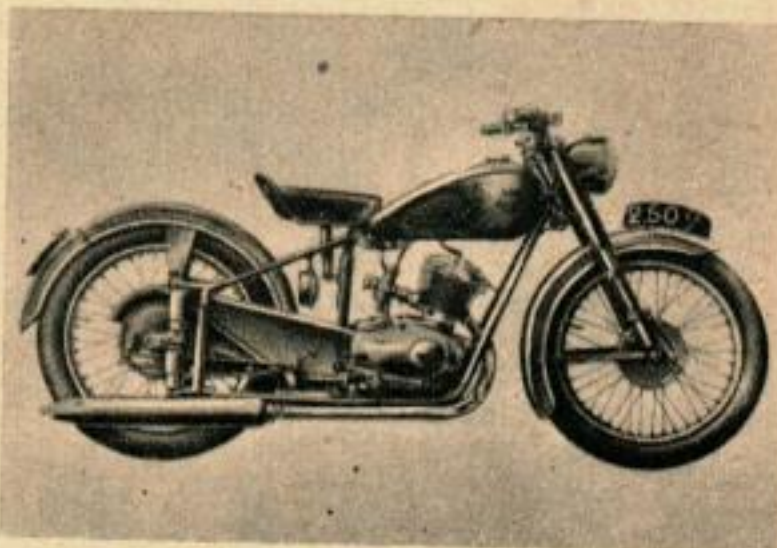
Motocyclettes françaises



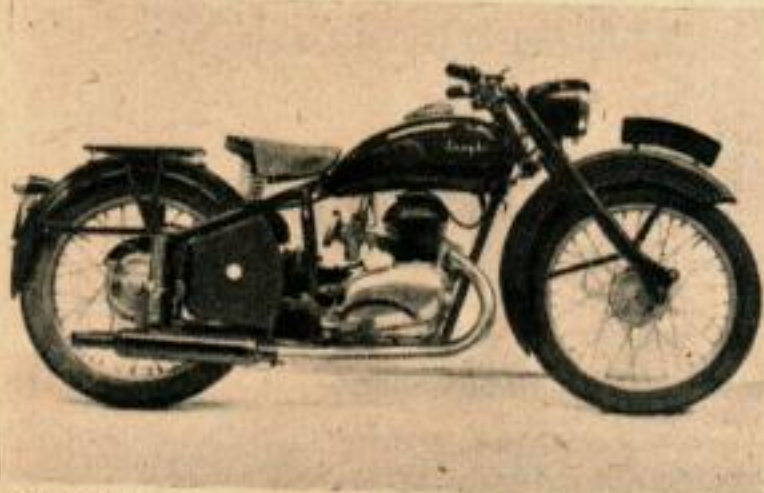
TERROT : 125 cm³, type ETM, bloc moteur 4 temps, monotube à soupapes en tête, sélecteur au pied, fourche télescopique à grand débattement.



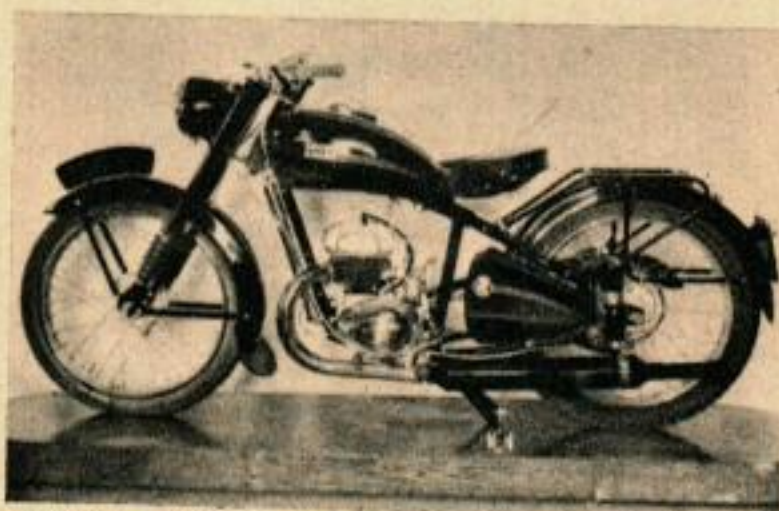
AUTO MOTO : 175 CHL 4, 175 cm³, 4 temps, moteur AMC à culbuteurs, 4 vitesses par sélecteur, suspension AR avec correcteur Grégoire.



RENÉ GILLET : A-51, 250 cm³, fourche type télescopique, moteur 2 temps, changement de vitesses commandé par sélecteur au pied.



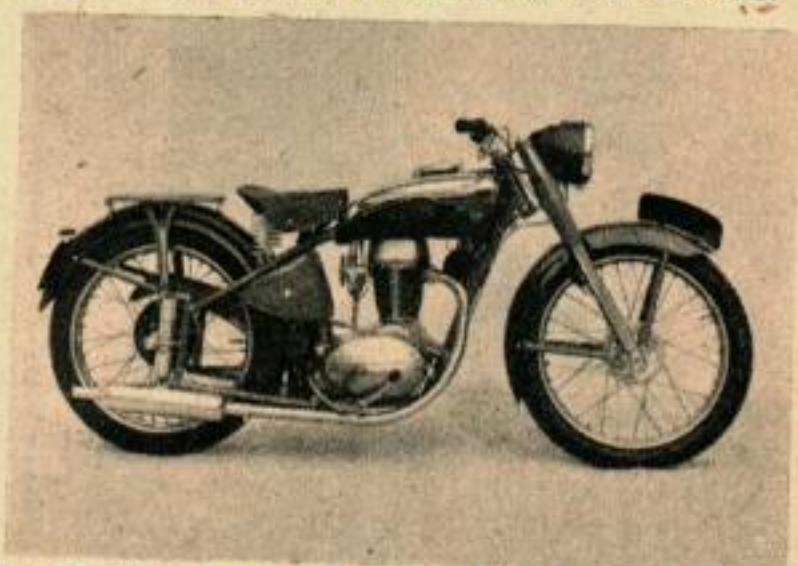
JONGHY : 250 cm³, 2 temps, double échappement, 4 vitesses commandées par sélecteur au pied.



GNOME & RHONE : R. 4C, 2 temps, fourche télescopique, freins avant et arrière 130 mm de diamètre.



PEUGEOT : 176 TC 4, 175 cm³, 2 temps, double échappement, suspension arrière télescopique à tension réglable.



MOTOBÉCANE : type Z2C, 175 cm³, « Mobysport », 4 temps à culbuteurs enfermés, suspension arrière, fourche élastique télescopique à bain d'huile, 4 vitesses commandées par sélecteur au pied.