

AU GRAND PALAIS
LE XXIX^e SALON DE L'AUTOMOBILE

Le Salon de la Moto

En deux ans...



Le Salon de la Motocyclette présente d'autant plus d'importance cette année que depuis 1933 il ne nous avait pas été donné de pouvoir faire

réellement le point de la production à raison de la suppression de l'exposition correspondante de 1934. Certes, quelques renseignements nous étaient bien parvenus qui prouvaient que nos industriels ne demeureraient point inactifs; ils étaient, toutefois, de nature trop incertaine pour nous permettre de caractériser avec certitude l'allure générale de la courbe du progrès qu'on s'accordait à considérer comme croissante sans pouvoir en apporter la preuve.

Les pronostics se sont trouvés pleinement réalisés car on doit convenir que bien des problèmes techniques restés jusqu'alors en suspens sont aujourd'hui résolus sinon de façon définitive — car l'expérience prouve qu'il n'y a pas en mécanique de vérité absolue — du moins de façon satisfaisante pour l'usager, ce qui est bien l'essentiel.

Prétendre caractériser l'actuel Salon d'un seul mot serait s'attacher à un problème impossible en raison de la diversité des domaines qui sollicitèrent tour à tour l'attention des constructeurs.

Dira-t-on qu'il est celui du plus grand

rendement ? Assurément si l'on tient compte des recherches dans la voie du moteur à haute puissance massique et à rendement volumétrique accru par la possibilité d'utiliser des taux de compression élevée par suite d'un meilleur dessin de la culasse, de l'adoption de la culasse détachable et de l'emploi éventuel de la culasse en aluminium ou de ses dérivés seule capable de régulariser la quantité de chaleur à évacuer, évitant ainsi les points chauds donc reculant la limite à partir de laquelle apparaît le phénomène de détonation.

Mais ne serait-ce pas plutôt celui du confort en raison d'une part des progrès constants accomplis dans le domaine du silence — et pas seulement celui de l'échappement, car le bruit mécanique a bien aussi un mot à dire — d'autre part d'une meilleure utilisation de la puis-

sance par généralisation de la boîte à quatre rapports avec tendance à la commande au pied par sélecteur, sans compter de multiples détails sur lesquels nous aurons occasion de revenir plus avant ?

Et que ferait-on si l'on ne parlait pas de la stabilité aujourd'hui accrue par des formes plus rationnelles du cadre favorisant l'abaissement maximum du centre de gravité, par une maniabilité considérable, fonction d'un paramètre essentiel : l'angle de chasse de la fourche avant et par un système de freinage impeccable, grâce aux tambours avant et arrière à capacité d'action équivalente.

Car c'est tout cela que l'on trouve sur les machines 1935 et bien d'autres choses encore, quand ça ne serait que cette précieuse tendance de la plupart des constructeurs de concevoir des modèles où, sans rien sacrifier de la qualité, une politique commerciale judicieuse a permis d'abaisser notablement les prix, de façon à mettre la motocyclette réellement à la portée de ces deux grandes classes d'acheteurs aux capacités d'achat actuellement réduites : la classe payée et la classe ouvrière.

De quelque côté que l'on se tourne, les progrès sont patents, les méthodes excellentes, les réalisations impeccables. Et l'on pourrait pronostiquer au Salon qui s'est ouvert hier un succès décisif auprès de la clientèle, si dans les domaines qui précisément échappent au contrôle de nos industriels, chacun avait bien voulu faire, comme eux, son devoir.

Là est le nœud véritable d'une question complexe qu'on s'est plu à embrouiller on pourrait croire à plaisir. Revaloriser par une politique adroite les deux groupes les plus importants de la clientèle motocycliste, apporter de surcroît un statut plus large et plus tolérant pour la bicyclette à moteur, étendre à la motocyclette légère l'exemption de l'examen du permis de conduire enfin, voilà ce qu'on attend du gouvernement.

L'attendrons-nous longtemps encore ?

J. Bonnet.

Le Salon de la Moto

L'Auto 05-10-1935



C'est à dessein que nous commençons l'examen technique du présent Salon, par le problème du vélomoteur dont il ne faut pas dissimuler que l'im-

portance ne peut que croître dans l'avenir, s'entend au point de vue doctrine. On a dit, en effet, hier — et ce serait pratiquer la politique de l'autruche, que de s'efforcer de le nier — que les deux catégories principales d'acheteurs de motocyclettes, la clientèle rurale et la clientèle ouvrière étaient précisément celles qui se trouvaient les plus diminuées actuellement en capacité pécuniaire.

Il serait probablement vain de compter sur une revalorisation prompte et énergique pour remettre le marché sur des bases normales, tout ce qui n'est pas du domaine réel des constructeurs — et celui-ci échappe à leur contrôle — ne participant pas de la célérité qui caractérise, précisément, les méthodes de nos industriels. Un seul mot d'ordre possible en ces conditions : veiller à la plus stricte économie.

Sur ce point le vélomoteur se présente en excellente posture, et il faut convenir que dans l'ensemble la construction a su fort bien tirer parti des limites très étroites dans lesquelles il lui a fallu, par ordre, évoluer. Présenter un véhicule robuste et sûr, capable de performances journalières régulières, lorsque le poids est limité à 30 kg., la cylindrée en 100 cmc. et la vitesse à 30 km.-heure, pose une somme de problèmes techniques dont la résolution ne peut être que le fruit d'une très longue patience.

Il faut le dire et le redire afin que le public en soit bien persuadé : à l'heure actuelle le vélomoteur a derrière lui plusieurs années d'expériences pratiques sagement conduites et s'il se peut qu'il présente avec la motocyclette des différences de formes nées uniquement des limites arbitraires qui lui sont assignées, la similitude est entière quant aux solutions mécaniques.

C'est une référence de premier ordre pour l'acheteur éventuel.

Les bases du développement sont bien connues ; résumons-les rapidement.

A machine rustique destinée à être mise en des mains malhabiles, correspond obligatoirement un moteur rustique, au nombre de pièces limité et exempt de fréquents réglages. Le deux temps classique à précompression dans le carter paraît tout indiqué, alors que son emploi est peut-être discutable en d'autres cylindrées.

On a palabré longuement sur le propos de savoir s'il fallait ou non adjoindre deux vitesses au conserver la monovitesse. Vous entendez qu'au point de vue technique la chose est claire et deux vitesses valent mieux qu'une, de même que dans les cylindrées supérieures, nous dirons que quatre combinaisons à la boîte valent mieux que trois. Pratiquement, c'est une autre affaire, et la fameuse limitation de poids vien, tout embrouiller à plaisir.

On trouve, au Salon, des vélomoteurs à deux vitesses et, d'autres, monovitesse ; avec la souplesse des moteurs présents et les progrès obtenus notamment grâce à la culasse à turbulence, les deux réalisations se défendent parfaitement et l'on ne peut accorder de préférence à aucune. Au public de faire son choix selon ses préférences.

Par ailleurs, la partie cycle est traitée avec tout le raffinement désirable, et il n'est pas jusqu'à cette question du confort avec la fourche avant élastique et jusqu'au problème de la sécurité avec un système de freinage puissant et progressif qui n'aient reçu de solutions satisfaisantes.

Economique, sobre, d'un entretien nul et exempté de l'obligation du permis de conduire, le vélomoteur doit plaire à une grande masse d'acheteurs. Il reste bien entendu qu'un élargissement du statut le régissant : cylindrée maximum, 125 cmc. ; poids maximum, 45 kg. ; vitesse maximum, 45 km.-heure, suppression des pédales auxiliaires qui permettra à la fois d'affiner les formes et de serrer de plus près les problèmes constructifs demeure souhaitable et, peut-on dire, indispensable.

Mais il est sage, en cette matière, de s'en tenir au présent surtout lorsque celui-ci est, nous l'avons dit, prometteur.

J. Bonnet.

(A suivre.)

Le Salon de la Moto

L'Auto 06-10-1935

Dans le même temps que la Préfecture de Police annonçait, l'hiver dernier, son intention de poursuivre les propriétaires de motocyclettes bruyantes, les constructeurs, qui opéraient en liaison avec elle, promettaient d'accroître encore, si possible, l'efficacité des solutions adoptées, les progrès devant être constatés au Salon. De part et d'autre les promesses furent tenues, c'est-à-dire que M. Langeron prit un arrêté prescrivant les poursuites légales à partir du 10 octobre, cependant que nos industriels travaillaient sérieusement le problème du silence pour obtenir des résultats intéressants dont nous parlerons dans un prochain article.

Car il s'agit, ici, du seul silence de l'échappement.

L'envisager uniquement serait méconnaître un autre aspect non moins important du problème : le silence mécanique. On a pour accoutumé de dire qu'une motocyclette à l'échappement silencieux est le fait d'un homme de goût; ne dissimulons pas plus longtemps qu'une machine exempte de bruits mécaniques trop prononcés marque obligatoirement un rendement général accusé, le bruit, en cette matière, n'étant pas autre chose qu'un indice certain d'une vibration ou d'une faute originelle de dessin, sources de pertes à l'utilisation de la puissance.

La motocyclette souffrit longtemps de multiples bruits mécaniques dont quelques-uns, toutefois, étaient imputables à la négligence des conducteurs pour qui

resserrer un écrou paraissait tâche écrasante ou indigne de leurs soins. Si l'on ne peut exactement rien contre cet état de chose, il n'en va pas de même des précisions d'usinage et des études préalables d'établissement des organes, seules susceptibles de corriger des défauts qu'on ne peut tolérer de nos jours. Applaudissons les constructeurs de n'avoir point failli à la tâche qui leur incombait.

Car on a muselé le bruit de la distribution, d'une part, en adoucissant le profil des cames de commande, soit des poussoirs, soit de la queue des soupapes, évitant ainsi le rebondissement d'iceux; d'autre part on s'est efforcé d'enclore le mécanisme poussoir-culbuteur pour les soupapes en tête sous des carter étanches instantanément démontables, le protégeant ainsi contre les méfaits des intem-

péries, mais accroissant en même temps le silence de fonctionnement surtout lorsqu'on prévoit, ce qui est presque toujours le cas, un système de graissage additionnel; en évitant, enfin, les taux de compression trop élevés nonobstant le désir légitime d'obtenir un rendement volumétrique aussi haut que possible, car ceux-ci entraînent obligatoirement des ressorts de rappel des soupapes très durs, donc à une commande brutale.

Sur ce propos de la distribution silencieuse, il est hors de doute que, soit le deux temps, soit le quatre temps à distributeur rotatif ou à commandes des soupapes par arbres à cames en tête — mais attention, en ce cas, au dessin des deux paires de pignons d'angle nécessaires à la transmission du mouvement du vilebrequin — présentent de sérieux avantages. On sait que leur emploi est, par ailleurs, strictement limité ou pour des raisons d'ordre mécanique, ou d'ordre économique, ou, pour le distributeur rotatif, de mise au point encore insuffisante.

La chaîne, qu'elle soit considérée comme élément de transmission primaire ou comme moyen de transmission finale de la boîte à la roue arrière, a fait l'objet de sérieuses études sur ce point. C'est un des avantages du bloc-moteur — lorsque la transmission n'est pas assurée par engrenages, ce qui est l'idéal (ou du simili bloc) les deux solutions conduisent au même résultat — que de faire travailler la chaîne primaire à bain d'huile étouffant ainsi tous les bruits parasites.

On constate, au Salon, que la construction anglaise marque une nouvelle offensive en faveur de la chaîne finale sous carter à bain d'huile. C'est une solution à laquelle on répugne, en France, en raison de complications évidentes d'usinage. Le problème de silence est toutefois résolu de façon satisfaisante chez nous en assurant le graissage rationnel de cette chaîne et en surveillant le calcul du nombre de dents des pignons qui ne doit pas excéder un minimum.

Nous avons cru nécessaire d'insister sur tous ces points parce que ces solutions ingénieuses échappent, en général, à l'examen forcément superficiel du public. Il était essentiel de reconnaître les efforts des constructeurs dans un domaine particulièrement important.

J. Bonnet.

Le Salon de la Moto

L'Auto 07-10-1935

Le silence de l'échappement

Nous avons dit hier combien les travaux des constructeurs avaient été féconds dans la voie du silence mécanique, étant entendu qu'il s'agit là d'un critérium absolu grâce auquel on distingue aisément la machine de qualité participant d'une rigoureuse et constante précision d'usinage. Il nous reste, aujourd'hui, à examiner l'autre face du problème, celle du silence de l'échappement, qui témoigne d'une égale maîtrise de la part de nos industriels.

À ce sujet, il faut bien se persuader qu'il n'est guère de révolution possible dans ce domaine, ce qui signifie, en d'autres termes, que si les silencieux présentés aujourd'hui marquent un certain progrès en efficacité par rapport à ceux que nous vîmes il y a deux ans, les principes n'en demeurent pas moins identiques parce que ce problème est classique et que les voies où s'engager pour les résoudre sont prospectées depuis longtemps.

Il me souvient d'avoir précisément discuté de la question quelques jours avant le Salon avec M. Gentil, qui dirige, avec l'autorité que l'on sait, la maison Alcyon, et qui m'avouait que certains silencieux présentés dans le domaine de l'accessoire comme des nouveautés avaient été essayés par le bureau d'étude de la firme bleu ciel il y a quelques années. Il est vrai que les Alcyon ont toujours été renommées par leur silence, même au temps où la clientèle niait que ce fût là une qualité motocycliste.

On signalera toutefois une remarque curieuse que l'on peut faire au stand Terrot où l'on voit en coupe deux silencieux étudiés par M. Jean Vurpillot, et dont l'un vient d'obtenir un classement remarquable, pour un système destiné à la construction en série, au concours du T.C.F. Pour ce dernier, précisément, il se trouve que les gaz sont freinés avant la détente, puis laminés ensuite à la sortie par une queue de poisson fort bien réalisée. Or, que nous sachions, ce freinage

avant détente n'a jamais été préconisé par la technique théorique et pourtant les résultats sont là qui prouvent un réel progrès. C'est d'ailleurs au demeurant l'essentiel et nous n'avons nul besoin d'essayer d'expliquer le phénomène.

D'une manière générale, les constructeurs suivent, pour obtenir un silence satisfaisant, la marche classique qui consiste à détendre les gaz après la sortie de l'échappement en absorbant leur force vive par des dessins de chicanes qui peuvent être différents, mais dont la qualité commune est de ne plus présenter de risques de contre-pression, comme cela se produisait naguère. Il y a ensuite laminage des gaz à la sortie dans l'atmosphère et l'on obtient de la sorte une réduction considérable du bruit, réduction de nature à rendre l'emploi de la motocyclette agréable pour le conducteur et très acceptable pour les voisins.

Remarquons que, toutes choses égales d'ailleurs, un résultat supérieur sera toujours obtenu dès que l'on s'adressera au multicylindres. Ainsi Gnome-Ehône, avec ses flat-twin 500 cmc. et 750 cmc., ne manque pas de retenir l'attention sur ce point; il est vrai que la marque possède d'autres points attractifs cette année et que nous allons avoir occasion d'y revenir prochainement quand ça ne serait que pour étudier les conséquences de son effort sur le châssis-cadre en tôle d'acier emboutie qui équipe tous ses modèles. L'ensemble témoigne d'une réelle maîtrise et conduit à des formes rationnelles dont la tenue de route ne peut que bénéficier.

On comprendra que cette chronique nécessairement courte sur un sujet très vaste ne nous permette pas de citer par le menu toutes les solutions personnelles que l'on trouve sur les différents stands, dont quelques-unes sont fort originales. Nous allons d'ailleurs, dans les jours qui vont suivre, faire notre tour classique de l'exposition du Grand Palais qui nous permettra de noter, au passage, bien des détails remarquables.

Jean Bonnet.

(A suivre).

Le Salon de la Moto

L'Auto 08-10-1935

Puissance et rendement

La motocyclette étant essentiellement un véhicule à la fois rapide et économique d'emploi, voilà qui vous prouve qu'il a bien fallu, pour arriver à ce double résultat, soigner d'un même coup la puissance massique et le rendement thermique. Cette préoccupation dominante de la construction, qui fut de tous les temps, continue, comme par le passé, à demeurer le premier mot d'ordre auquel on doit impérieusement obéir.

Grande puissance massique, cela signifie obligatoirement grande vitesse de régime, équipage en mouvement alternatif léger pour combattre les forces d'inertie qui croissent comme le carré de la vitesse de rotation, dessins de culasse favorisant la turbulence des gaz et conduisant, *de facto*, à une explosion plus effective de la masse gazeuse par silleurs comprimée au maximum sans détonation, grâce à la forme hémisphérique de la culasse avec ses soupapes en tête, à l'adoption de la culasse détachable et, éventuellement à l'emploi de l'aluminium et de ses dérivés pour sa constitution.

Restent diverses formes de rendement dont le rendement volumétrique ne constitue qu'une partie. A quoi pourraient bien servir des chevaux-vapeur en quantité considérable si, d'une part, le moteur était à ce point brutal qu'on ne puisse les utiliser et si, d'autre part, on devait en perdre la plus grande partie dans les

différents organes de transformation qu'il est nécessaire de prévoir entre le vilebrequin du moteur et la jante de la roue tractrice ?

Ce qui nous conduit à cette notion essentielle de souplesse que l'on peut sauvegarder, soit en s'attaquant au problème subsidiaire du multicylindres, soit en étudiant les rapports de la boîte de vitesses, étant entendu que trois rapports valent mieux que les deux rapports naguère classiques mais que quatre rapports sont encore, dans ce domaine, préférables.

Tel est le tableau schématique que l'on peut dresser qui soit de nature à caractériser une des physionomies essentielles de la progression normale de la construction.

On peut, sur ce propos abstrait, citer de nombreux exemples concrets dont voici quelques-uns choisis parmi les plus typiques de l'actuelle exposition. C'est

Alcyon, déjà remarquable par son silence de l'échappement, puisque le système de silencieux qu'elle adopte en série fut classé premier au concours du TCF, qui présente le bloc-moteur Zurcher, à haut rendement et à boîte 4 vitesses; c'est Terrot qui annonce un gros effort sur la boîte 4 vitesses à sélecteur dont l'emploi s'étend des 300 cmc monoblocs jusqu'aux 350 cmc.; c'est Peugeot, à qui l'on devait déjà la généralisation du bloc-moteur et qui fut un des tout premiers à rendre la quatre vitesses à sélecteur accessible à la série, effort qu'il continue cette année.

Disons-nous encore Monet-Goyon et Koehler-Escoffier, avec leurs culasses en aluminium, dernier mot de la technique moderne; Motoconfort, avec son fameux bloc « M », à culbuteurs enfermés, ressorts de rappel en épingle et graissage à circulation qui témoigne d'une sérieuse étude; F.N., un des champions du bloc intégral, dont un des modèles 500 cmc. à culbuteurs, comporte un réglage instantané desdits culbuteurs par simple bouton moleté; Prester-Jonghi, la marque à qui l'on doit l'apparition en courses de vitesse du moteur à double arbre à cames en tête et qui révèle dans sa construction courante que les enseignements de la course n'ont pas été perdus.

Et voici encore Dax, avec ses 350 cmc et 500 cmc., types « Rafales », qui démontre que le moteur à surpuissance n'a plus aucun secret pour lui; Gillet-Herstal, marque belge renommée, dont le récent « mariage » avec Automoto va permettre d'accroître pour les deux marques les possibilités d'expansion que laisse prévoir une technique impeccable.

Enfin, et pour terminer cette énumération, qui ne peut avoir qu'une valeur toute relative, car il n'est pas une marque qui ne pourrait être citée valablement sur ce point, Gnome-Rhône, dont on a déjà dit l'effort sur le châssis-cadre en tôle d'acier emboutie, une des révélations du Salon, qui lance deux nouvelles 350 cmc monocylindriques d'une haute tenue mécanique et dont on n'oublie pas les séduisantes réalisations en moteur flat twin 500 cmc. — étendues cette année à la 750 cmc. de sidecar — qui demeurent les seuls exemples de la technique française qu'on puisse victorieusement opposer aux réalisations en multicylindres de la technique étrangère, soit allemande avec le flat twin BMW, le flat twin et la 4 cylindres Zundapp, soit anglaise avec la 4 cylindres Ariel.

Jean Bonnet.

Le Salon de la Moto

L'Auto 09-10-19358

Le confort

Le terme générique de confort, lorsqu'il s'agit d'un véhicule à traction mécanique, devient nécessairement vague, car il implique un certain nombre de paramètres qui caractérisent, également, d'autres qualités du véhicule considéré. Nous ne sommes pas, ici, en présence d'une définition mathématique et précise, le confort étant plus généralement une question d'appréciation personnelle essentiellement variable avec le conducteur.

Toutefois, sans prétendre discuter sur une vérité absolue, on peut poser en principe que le confort de la motocyclette dépend essentiellement de deux facteurs principaux : la facilité de commande des différents organes nécessaire à la marche, d'une part; l'habitabilité du modèle considéré d'autre part. Cette remarque nous permet de juger rapidement des progrès accomplis.

La plus grande facilité de manœuvre, en effet, implique obligatoirement que la souplesse aura été considérée comme une qualité primordiale et qu'on se sera efforcé de la pousser au maximum. Ceci veut dire, soit que nous aurons adopté un moteur souple, donc *flat-twin*, parce que c'est ce type de multicylindres qui demeure le plus facilement adaptable à la motocyclette; soit que nous aurons cherché la boîte de vitesses dont les rapports de combinaisons répondront le mieux aux nécessités de la circulation en terrain varié. Tradulsez qu'il s'agit de la

boîte à quatre rapports à laquelle nous aurons adjoint une commande au pied par sélecteur.

On pose assez souvent la question de savoir s'il ne serait pas intéressant d'appliquer à la boîte de vitesses la même technique qu'en automobile, ce qui revient à demander si la présélection ou le semi-automatisme de fonctionnement ne seraient pas accueillis avec satisfaction par la clientèle. Sans préjuger en rien de l'avenir, nous croyons que le moment serait mal venu d'émettre pareille exigence, d'abord parce que de telles solutions sont encore bien déli-

cates dans leur réalisation, qu'elles ne se prêtent pas à la construction en série — et la motocyclette ne doit pas être chère — et enfin parce qu'avec la boîte à 4 rapports, la vitesse relative faible des engrenages conduit à une facilité de commande absolue.

N'oublions pas, également, qu'une machine souple doit encore posséder des reprises brillantes et se montrer d'une excellente tenue en côte, ce qui sous-entend qu'on aura étudié de très près le rapport poids-puissance et qu'on se sera efforcé d'abaisser le poids au minimum. On note avec plaisir une tendance générale de la construction sur ce point.

L'habitabilité dépend de menus facteurs dont la somme finit par donner un total impressionnant de progrès. À côté de la grosse question de la suspension qu'il faudra bien, un jour prochain, examiner dans le sens du véritable cadre élastique, que de petits problèmes qui se posent constamment dans la pratique courante et qui ne peuvent conduire qu'à des améliorations de détail qui ne sont pas pour autant, négligeables.

On n'a point le dessein d'en énumérer ici, car l'étude, pour si brève qu'elle soit, nous entraînerait trop loin. Conseillons aux motocyclistes de se livrer à un examen détaillé des modèles présents au Salon; peut-être seront-ils étonnés de la quantité prodigieuse « d'astuces » de construction qu'ils découvriront peu à peu.

Jean Bonnet.

Le Salon de la Moto

L'Auto 10-10-1935

La sécurité

Nous avons eu occasion de voir, au cours des chroniques précédentes, que l'ensemble de la construction motocycliste avait marqué un gros effort du côté du silence de l'échappement. Celui-ci n'est évidemment pas parfait, mais il est considérable et il est probable que les conditions mêmes de la technique générale ne permettront pas de faire mieux. Affirmons que du même coup tombe une grosse objection et, disons-le tout net, une véritable légende dont on n'imagine pas aisément le tort qu'elle fit au développement de la motocyclette. Etrange destinée que celle de 500.000 conducteurs sur qui on s'obstinait à faire peser l'anathème uniquement justifié pour quelque 10.000 fous aux ébats... tonitruants.

On aimerait que dans cette chasse impitoyable aux contre-vérités qui assassinent l'essor de la motocyclette en France, celle de l'insécurité de ce véhicule fasse également partie du tableau. Nous nous sommes longuement expliqués là-dessus et à différentes reprises; il paraît toutefois qu'il faut encore taper sur le clou...

Car la motocyclette, à raison de sa maniabilité originelle qui n'a son équivalent sur aucun autre véhicule terrestre à traction mécanique, présente un coefficient de sécurité d'autant plus considérable que les industriels ont su merveilleusement tirer partie de tous les moyens mis à leur disposition pour assurer la stabilité optimum.

Les facteurs principaux gouvernant cette stabilité sont : la répartition judicieuse des masses non suspendues, qui a fait l'objet de sérieuses études; l'abaissement du centre de gravité au maximum qui conduit aux formes caractéristiques que nous voyons maintenant sur tous les modèles; l'adoption d'amortisseurs de chocs et de freins de direction,

qui provoquent un durcissement de la direction appréciable sur les mauvaises routes; un dessin correct de l'angle de chasse de la fourche avant, etc. Tout cela est parfaitement connu à l'heure actuelle.

On voudrait noter, à ce propos, l'argumentation de Gnome-Rhône, qui vient de décider d'adopter pour tous ses modèles sans exception le châssis cadre en tôle d'acier emboutie, ce qui lui permet de pousser très loin ses études sur la meilleure forme possible pour la stabilité et de la réaliser avec le maximum d'efficacité. Il est certain que l'effort est notable et qu'il ne manquera pas d'être suivi avec attention par tous ceux qui sont directement intéressés par la question.

Une autre incidente doit être faite à propos de la suspension arrière. On a dit hier que le confort serait évidemment accru par la généralisation du cadre élastique. D'aucuns objectent que la suspension arrière introduit des flottements latéraux; la remarque, vraie naguère, n'a plus de valeur aujourd'hui. Depuis plusieurs années, René Gillet construit en série des modèles de ce type qui sont de stabilité parfaite et l'on n'oublie point que le record du tour, au T.T. de l'Île de Man, circuit terrible, a été battu avec une Guzzi à suspension arrière. La conclusion est évidente.

Nous ne saurions clore cet examen de la sécurité sans louer les systèmes de freinage actuellement adoptés et qui donnent toute satisfaction. Pour notre part, il nous arrive de préconiser les freins auto-serreurs et la commande unique des deux freins par pédale compensée. C'est un raffinement dont la construction courante peut se passer aisément sans qu'il en résulte aucun dommage pour la sécurité du conducteur. Remarque essentielle qu'on se fût bien gardé de ne pas faire.

Jean Bonnet,

Le Salon de la Moto

L'Auto 12-10-1935

Le sidecar

Il fut un temps, pas très éloigné du reste, où les augures de la motocyclette s'interdisaient tacitement de parler du sidecar. A l'époque, en effet, on le considérait comme un véritable moribond et si l'on épiait son agonie, il était convenu de faire sur lui une véritable coalition de silence, ainsi qu'il sied pour qui se voit condamné au trépas. C'était aller bien vite en besogne et le présent Salon démontre que le sidecar tient encore très bien sa place, n'en déplaise à ses contempteurs.

Notons bien, du reste, qu'il n'existe aucune raison valable de penser que ce véhicule puisse un jour disparaître. Toutes choses égales d'ailleurs, en effet, il présente un coefficient de confort qui est loin d'être négligeable; ce seul fait légitime son succès actuel auprès de la clientèle et incline à penser qu'il en sera toujours de même dans l'avenir.

J'entends bien qu'on lui a reproché pas mal de défauts dont il s'est d'ailleurs à peu près débarrassé avec le temps, grâce à une progression qui a su ne pas s'interrompre. Ainsi on a pu dire de lui qu'il accroissait la consommation générale et qu'il gênait la conduite de la machine. Point n'est besoin d'être grand clerc en

la matière pour comprendre que c'était affaire, d'une part, d'étude précise de l'aérodynamisme de la forme de la caisse; d'autre part, de centrage des masses et de suspension de la troisième roue. On n'a rien à objecter aux solutions actuelles sur ces trois points principaux.

Il est relativement aisé de s'en convaincre au Grand Palais par un simple examen de ce que présentent les deux spécialistes de la question, Bernardet et Vannod. Par ailleurs, on n'oublie point que Terrot vient de sortir deux châssis de sidecar dont l'un comporte un frein sur la troisième roue et l'autre, le type léger, est à roue suspendue, ce qui supprime toute réaction sur la motocyclette; que Gnome-Rhône établit maintenant en série sa fameuse 750 cmc. flat-twin de l'armée française, précisément pour l'usage en sidecar, les types 350 cmc. et 500 cmc. s'y prêtant d'ailleurs également; que René Gillat s'est toujours signalé par ses robustes sidecars à roue suspendue donnant une tenue de route impeccable et qu'il n'est pas un constructeur de motos qui ne prévoie, pour ses modèles puissants, l'adjonction de ce véhicule.

D'autre part, l'innovation de Vannod avec sa station-service sidecar montre mieux que tous autres commentaires le développement actuel d'un véhicule condamné trop légèrement naguère à l'oubli.

J. Bonnet.

Le Salon de la Moto

L'Auto 13-10-1935

Un effort nécessaire

Le Salon de la Motocyclette vit, aujourd'hui, son dernier jour.

Pendant deux ans entiers ce sera le silence, mais on sait maintenant que derrière ce silence se cache un travail patient, tenace et constamment renouvelé dont nos industriels ont su faire leur caractéristique comme leur méthode dominante.

Que vienne une nouvelle exposition et le miracle habituel s'accomplira. On comprendra alors que la motocyclette, toujours considérée, à tort, en période de stabilisation, demeure en l'état second qui conditionne tous les progrès : celui du perpétuel «devenir».

Leur fécond pour lequel le public n'aura jamais d'admiration trop enthousiaste ; œuvre toute de puissance qui cèle beaucoup de grandeur et, faut-il dire, d'abnégation pour la cause commune ; travail nécessaire au plus grand essor du motorcycle en France, mais, hélas ! pas suffisant, maintenant, quelle qu'en soit sa force, à assurer son plein succès.

Tant que le marché est resté en son état normal, on pouvait demander à nos constructeurs d'assurer seuls leur salut en gardant la fierté de ne rien devoir à l'appui d'autrui. En présence d'une clientèle à la capacité d'achat sévèrement diminuée, il importe que chacun fasse son devoir et la défection ne vient pas des rangs de l'industrie.

La situation est trop nette pour que le temps des arguties ne soit pas supprimé ; les querelles de palais, nuisibles en ère de prospérité, seraient néfastes aujourd'hui ; cela on l'a bien compris, et il n'est pas un constructeur qui se soit refusé à l'effort nécessaire. D'où vient

que nous soyons quand même devant un mur épais, solide, impénétrable, mur qu'il faut toutefois franchir parce que derrière est le triomphe ?

L'obstacle : tout le monde le connaît, et le gouvernement tout le premier : c'est à lui et à lui seul qu'on pense lorsqu'on estime, ici, qu'il en est qui n'ont pas compris leur devoir. On attend de nos dirigeants un geste, un seul geste qui montrera de leur part un peu de compréhension, un peu de bon sens, un peu de foi aussi en l'avenir d'une industrie essentiellement nationale et qui donne la vie à des milliers d'ouvriers qui sont bien de chez nous et que l'on sauve, ainsi, du chômage.

L'heure est venue de remettre en discussion cette fameuse demande en suspension de l'examen pour le permis de conduire : là, en effet, est le véritable noeud du problème, là est le salut qui ne peut venir de nulle part ailleurs. On supplie tous ces messieurs de la commission centrale de l'Automobile de bien vouloir comprendre qu'ils n'ont plus le droit de baser leur opinion sur les légendes dont l'actuel Salon a sonné définitivement le glas ; on leur demande de ne pas faire dépendre leur vote d'une mauvaise volonté, d'une étude trop hâtive d'un problème complexe ou d'idées préconçues qui en limitent le cadre.

L'industrie motocycliste française a sa part dans l'économie générale de notre pays ; il serait temps de la revivifier comme on s'efforce de redonner vie et activité à d'autres branches plus favorisées au prix de sacrifices extrêmement lourds. Ici rien de pareil, et c'est pourquoi tout un chacun juge sévèrement l'inertie gouvernementale qui n'a pas d'excuses et qui n'en trouvera pas, quels que soient ses raisonnements.

J. Bonnet.

Le Salon de la Moto

L'Auto 14-10-1935

AU GRAND PALAIS

LE XXIX^e SALON DE L'AUTOMOBILE

a fermé définitivement ses portes hier soir

Son succès fut des plus considérables et il inaugure brillamment la série des manifestations européennes

Hier, le XXIX^e Salon de l'Automobile, des véhicules industriels, des motos, des cycles et des accessoires a vécu, dans la fièvre et dans la cohue traditionnelles en ces fins d'exposition, son dernier jour d'existence après avoir constitué, depuis le 3 octobre, une manifestation particulièrement brillante et d'importance notoire, ce qui demeure, d'ailleurs et depuis toujours, les caractéristiques dominantes du Salon de Paris.

Ainsi, selon la norme et pour perpétuer une règle qui ne s'est jamais démentie dans le temps, c'est encore à notre capitale que l'on doit d'avoir donné le ton en matière d'automobile et d'avoir inauguré, avec le maximum de succès, la série des expositions similaires d'Europe, dont la deuxième sera le Salon de Londres, à l'Olympia, qui ouvrira ses portes dans quelques jours, exactement le 17 octobre.

Du point de vue national, il est incontestable que ce XXIX^e Salon a marqué, dans tous ses domaines, la vitalité de l'industrie française, qui traverse les pires difficultés avec la confiance sereine et la tranquille énergie de ceux qui sont persuadés qu'un sort toujours meilleur est au bout de leurs efforts. Du point de vue international, on n'essayera pas de nier que l'importance de la participation étrangère fut grande, et que les principales maisons d'Europe attachent un grand prix à figurer à l'exposition de Paris.

Ditons-nous que le public a parfaitement répondu à ce qu'on attendait de lui et que, sans posséder de chiffres officiels, on peut estimer que le nombre des entrées est à peu près comparable à celui qu'on put enregistrer l'an dernier à pa-

reille époque ? S'il existe une différence, ce qui est probable à mesurer l'affluence qui a marqué les derniers jours, soyez sûr qu'elle est positive. C'est le meilleur gage que l'on puisse donner du succès remporté.

Enfin, il reste à signaler que l'organisation matérielle fut une fois encore à hauteur de la tâche entreprise. Luxe intelligemment compris, décorations générales de haut style plaisamment exécutées, commodités de toutes sortes offertes au public; ensemble, en somme, de belle tenue tel qu'on pouvait le souhaiter pour une exposition de l'envergure de celle-ci.

Mais les responsables de cet état de choses nous sont bien connus et nous savons, particulièrement, que sous l'active direction du secrétaire général, M. Paul Dotin, toute une phalange d'organisateurs dévoués a été groupée depuis longtemps. Il n'en faut pas plus pour

que rien ne soit laissé au hasard et pour que tout aille au gré du public. C'est un travail toutefois qui a exigé pour sa mise au point parfaite de longues années d'expérience.

Il convient de ne pas l'oublier à l'heure où chacun peut en constater les heureux résultats.