

REVUE MENSUELLE

MOTOCYCLES

DIRECTEUR : MAX ENDERS

4^e ANNÉE — N° 41

1^{er} AOUT 1950



30_F

5.000 K^m
sur

AUTOMOTO

175^{cm}
A.M.C.

AYANT commandé une 175 Automoto et n'ayant pu l'avoir pour mon départ en vacances, Marcel Pahin, le sympathique agent de la marque à Paris, qui est la complaisance même, me prête un de ses blocs 175 A.M.C. qu'il monte sur un cadre de 150. Je prends la route le vendredi de la Pentecôte avec une machine ayant environ 800 kilomètres.

La moto est lourdement chargée, deux personnes : 160 kilos, plus 20 kilos de bagages répartis dans deux grosses sacoches en cuir et un sac en toile mis en travers maintenu avec des sandows.

ITINÉRAIRE

Paris, Nyon, Lausanne, Brig, Simplon, Milano, Piacenza, Parma, Modena, Bologna, Firenze (Florence), Sienna, Viterbo, Roma, Napoli, Sorrento et Salerno.

Retour : Sorrento, Roma, Pisa, la Spezia, Genova, la Riviera Italienne, Cannes, Aix-en-Provence, Vallée du Rhône, Saint-Etienne, Vichy et Paris.

Je ne donnerai donc que quelques détails de route car il faudrait un volume pour tout décrire.

Première étape : Paris-Champagnole. Cette étape est sans histoire, sauf un orage à Dôle. Vitesse de croisière 70/75, le moteur tourne très bien à cette vitesse.

Deuxième étape : Champagnole-Sierre. Nous traversons la pittoresque région du Jura : Saint-Laurent, col de la Savine, Morez, les Rousses, puis c'est la frontière à La Cère. Les douaniers regardent simplement si le numéro du moteur correspond bien à celui de notre carnet de passage en douane et si nous sommes assurés

(l'assurance est obligatoire en Suisse), ce qui nous prend un quart d'heure environ. Nous montons sur le col de la Givrine. Nous croisons un troupeau de vaches aux cornes fleuries et aux cloches de toutes grosseurs au cou. Les conducteurs du troupeau en vestes tyroliennes nous souhaitent la bienvenue. Des chalets coquets en bois bordent la route. Nous atteignons la Givrine, et c'est la descente sur Nyon. Quelques averses, mais l'éclairage est magnifique, le lac se détache sur un fond de montagnes. De Nyon nous suivons les bords du lac.

Lausanne, visite rapide et c'est Montreux. Nous quittons le lac avec regret et remontons la route de la Vallée du Rhône : route plate et très bonne. Nous dînons et couchons à Sierre, bonne table et bons vins. Impressions d'étape : la moto monte très bien les cols moyens (1.200 mètres), la moyenne n'en parlons pas, car nous nous arrêtons souvent pour jouir des paysages, visiter



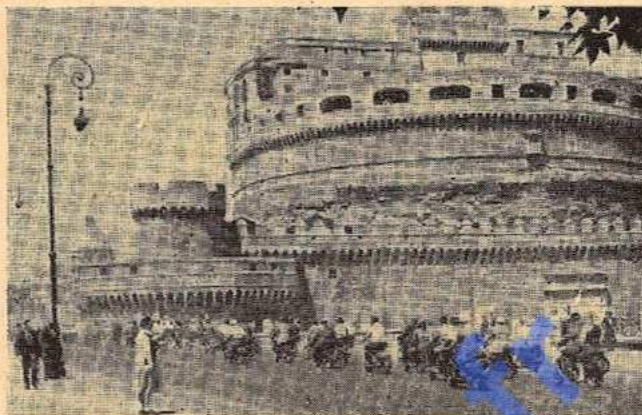
Au col du Simplon



Au bord du lac Léman.

les villes et prendre des photos. Cependant, dans un passage sans intérêt, 60 kilomètres sont franchis facilement dans l'heure.

Troisième étape : Sierre-Arona. De Sierre à Brig c'est toujours la Vallée du Rhône. Dans Brig, contact brutal avec la montagne, nous passons en première, la route est ravinée avec des cailloux roulants; puis c'est la longue montée en lacets; dans les parties bonnes, nous montons en deuxième le moteur ne chauffe pas et tire bien malgré la charge. Brig dans le bas diminue de plus en plus et nous arrivons en haut du Simplon-Pass (2.008 mètres). La neige vient jusqu'à la route, nous soufflons un peu, l'air est très frais. Je craignais un peu cette montée avec le moteur 175 A.M.C. et sa charge, mais tout s'est bien passé. La descente est sans histoire : la route est bien meilleure, plus large et les



A Rome on voit couramment des clubs de scooters organiser des manifestations de grande envergure, qui réunissent un grand nombre de participants

pentes moins raides. Nous roulons maintenant dans les gorges de Gondo, très pittoresques, il fait chaud. Des emplacements bétonnés sont prêts sur la route à recevoir des rails antichars, et on voit quelques casemates à flanc de rochers. Nous avons roulé en Suisse le jour de la Pentecôte et nous avons croisé beaucoup de motocyclistes suisses avec leur fusil de guerre sur le dos qui revenaient du tir : contraste brutal avec un pays qui respire la tranquillité. Puis c'est la frontière suisse-italienne, le Val di Verdo, nous traversons Domodossola et nous suivons la Vallée d'Ossola, nous arrivons au lac Maggiore, Stresa, ville balnéaire, la vue est magnifique sur les îles Borromées. La circulation motocycliste est intense sur les bords du lac, une quantité énorme de scooters, il y en a partout. Séduit par la beauté du lac nous nous arrêtons et couchons à Arona.

Quatrième étape : Arona, Reggio-Emilia. Nous quittons le lac et prenons l'autoroute, bordée de panneaux publicitaires, jusqu'à Milano. Visite du château, du Duomo tout en marbre blanc; la Scala est très endommagée, l'intérieur n'existe plus (en reconstruction). Nous roulons maintenant dans la plaine du Pô, région agricole très fertile et très bien arrosée. Après Piacenza nous nous arrêtons pour nous reposer et retendre la chaîne. Il fait chaud. Nous traversons Parma et nous couchons à Reggio-Emilia dans un ancien palais transformé en hôtel.

Cinquième étape : Reggio-Firenze. Nous roulons toujours dans la plaine, c'est Modena et son superbe Duomo (basilique), puis Bologna.

Après une visite rapide de Bologna nous nous dirigeons sur Firenze, nous quittons la plaine pour traverser les Appennins. Il y a de très fortes rampes suivies de descentes rapides, aucun travail de terrassements pour essayer de niveler un peu la route. Cols de 900 à 1.000 mètres, il fait très chaud et orageux, le moteur se comporte très bien et nous arrivons à Firenze (Florence) où nous séjournons plusieurs jours.

Sixième étape : Firenze-Roma. Parcours montagneux également, mais moins dur. Sienna, nous visitons sa place et son Duomo. Ville très curieuse, perchée sur une colline, ancienne rivale de Firenze. Nous traversons ensuite une région très pittoresque sur les hauteurs des villages souvent fortifiés. Nous arrivons au grand lac de Bolzena. Un serpent se dresse brusquement au milieu de la route, d'instinct nous faisons une embardée mais sans mal. Nous montons à Montefiascone, située sur le bord d'un grand cratère occupé par un lac aux pentes boisées. Puis Viterbo, Monterosi et nous descendons dans la plaine de Roma, nous traversons la capitale et allons coucher au Lido di Roma où nous passons quelques jours.

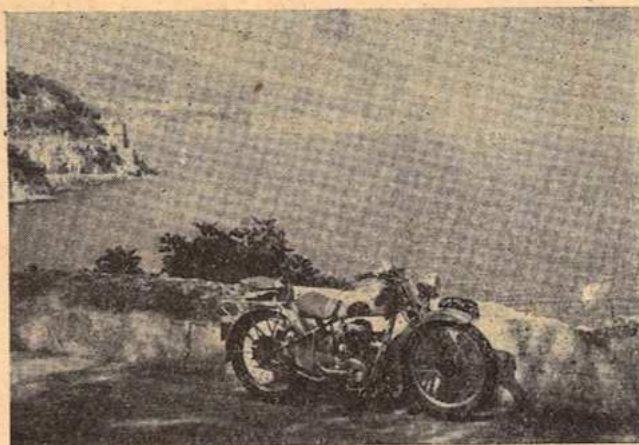
Séjour au Lido di Roma. Pour nous rendre à Roma, nous prenons l'autoroute et mettons une demi-heure pour gagner le centre de la ville. Le samedi 3 juin, nous avons la chance de nous trouver devant le Castel San Angelo pour voir passer le grand rallye organisé par tous les motoclubs italiens. Les motocyclistes presque tous en combinaison bleu ciel avec des foulards aux couleurs de leurs clubs vont se faire bénir place Saint-Pierre. C'est un défilé de plusieurs milliers de motos et de scooters. Un char romain est tiré par trois Guzzi. Nous les suivons place Saint-Pierre.

C'est une ambiance extraordinaire, les motos tournent, pétaradent, les klaxons retentissent, notre Saint-Père le Pape apparaît, il donne sa bénédiction acclamé par la foule.

Septième étape : Roma-Sorrento. Nous prenons la Via Appia, route droite dans les anciens marais Pontins. A Terracina nous longeons la mer, puis petit parcours de montagne jusqu'à Formia où nous retrouvons la mer, qu'il fait chaud, il est midi et nous sommes obligés de coller, avec la crème solaire, du papier pour nous protéger le nez qui nous brûle. Nous arrivons à Napoli que nous traversons car nous voulons déjeuner à Sorrento. La traversée de Napoli est pénible au milieu des tramways, des gens qui circulent dans tous les sens, de grandes dalles basculées et de rails sortant du sol. J'admire la maniabilité des scooters qui se fauillent partout malgré les trous. De Napoli à Pompéi nous prenons l'autoroute passant au pied du Vésuve, mais de Pompéi à Sorrento la route à flanc de colline est très sinueuse et a de longs passages de dalles mauvaises.

Sorrento est un séjour enchanteur dans cette baie de Napoli. Les couchers de soleil prennent des teintes presque irréelles, passant de l'orangé au violet; à gauche Capri disparaît dans la brume, devant nous toute la baie s'illumine, le Vésuve se profile sur le ciel, c'est féérique. De Sorrento nous visitons Napoli, Pompéi et faisons le tour de la presqu'île par Salerno. La route en corniche qui nous ramène à Sorrento et passe par Amalfi nous offre des points de vue admirables sur le beau golfe de Salerno. Nous passons quelques jours de repos à Sorrento. Nous vérifions la moto, rien n'a bougé, ni les écrous de culasse, ni les culbuteurs; nous retendons simplement la chaîne. Mais hélas, il faut songer au retour d'autant plus que les liras commencent à s'épuiser. Le retour s'est effectué par : Roma, Grosseto, Livorno, Pisa, Genova, la Riviera italienne, Cannes où nous passons quelques jours; nous regagnons Paris par Aix-en-Provence et la route bleue en faisant un petit crochet par Vichy.

En Italie nous avons été accueillis très aimablement. Les Italiens, fervents motocyclistes, partout où nous nous



Au bord du Golfe Salerno

arrêts nous demandaient les caractéristiques de la machine. Sur les routes, peu de voitures mais par contre beaucoup de gros camions Diesel avec remorques marchant facilement à 70.

En tout nous avons fait, y compris les excursions, environ 5.000 kilomètres en quatre semaines sans aucun incident mécanique, nous avons même eu la chance de ne pas crever. Ce moteur 175 A.M.C. se prête parfaitement au grand tourisme à deux et s'est très bien comporté dans des conditions très diverses de lieux et de température.

Nous avons une démultiplication arrière de 18×46 ; la vitesse de route agréable est de 70/75, la consommation d'essence est d'environ 3 litres, la carburation était un peu riche malgré l'aiguille descendue au maximum. Le moteur ne consomme pas d'huile (1 litre seulement par vidange tous les 1.500 kilomètres). Les vitesses passent bien et sont bien étagées, le cadre Automoto 150 tient admirablement la route et sa fourche à parallélogrammes à ressort central enroulé est meilleure que beaucoup de fourches télescopiques.

P. de la B.

LE VÉLO SERWA...

Un 38^{cmc.} qui a fait ses preuves.



LE VÉLO SERWA

LA performance accomplie au Bol d'Or par le cyclomoteur Velo Serwa a attiré sur lui l'attention des amateurs de moteurs auxiliaires.

Si les trois Vap Vedette s'y sont classés avant lui, on doit tenir compte qu'il avait avec ses 38 cmc. à lutter contre des 50 cmc.

Il ne cherchait d'ailleurs pas une victoire qu'il ne pouvait espérer que par une défaillance de ses concurrents. Son ambition était de faire une belle démonstration. Il l'a réussie en

soutenant sur les 24 heures un bon 40 de moyenne.

Les observateurs ont suivi sa marche avec d'autant plus d'attention que ce moteur est, dans cette catégorie, le seul 4 temps à culbuteurs fabriqué en France.

Le Serwa a été lancé, il y a plusieurs années et d'ailleurs présenté dans « Motocycles ». A l'origine c'était un moteur adaptable à tous vélos. Certains constructeurs dont Alcyon l'avaient adopté. Il était placé sur le côté gauche de la roue arrière qu'il entraînait par l'entremise d'une poulie

à gorge trapézoïdale. Deux galets de rapports différents pouvaient, par basculage du moteur, s'accoupler l'un ou l'autre avec la poulie donnant ainsi deux vitesses, le point mort étant obtenu par la position horizontale qui dégageait les deux galets.

Le Veloserwa type US.50 est un cyclomoteur complet d'une autre formule. Logé à la base du cadre spécial, il entraîne la roue arrière par une chaîne indépendante du pédalier.

Le cadre a été établi spécialement; il est du type mixte avec, à l'avant, une petite fourche télescopique. Un capo-