

avant son sommet et de déboucher sur une route où la circulation est assez importante. La partie chronométrée de la côte s'arrête évidemment avant ce croisement, mais ne laisse guère de place pour freiner, car avec une grosse cylindrée, on finit la montée à une vitesse de 125-130 km/h. Aussi pour une fois, vous ne trouverez pas le temps des montées solo, car nous ne les avons pas effectuées, ne pouvant le faire, vu l'importance de la circulation.

De toute façon, le temps réalisé en duo (70+55 kg) permet de situer les aptitudes de cette machine en côte, puisque 17" nous ont suffi, ce qui représente une moyenne de 74,1 km/h, moyenne réalisée départ arrêté. Ce temps est celui nécessaire, dans les mêmes conditions, pour gravir la côte avec la 452 Horex et la 600 Matchless twin. Seule machine à faire mieux, la « Constellation » se contente de 16" 3/5.

le freinage

Voici, à partir d'une vitesse de 50 km/h, les distances nécessaires à l'arrêt :

Frein AV : 11,9 m (décélération moyenne 8,10 m/s²).

Frein AR : 19,15 m (décélération moyenne 5,05 m/s²).

Les deux freins : 10,40 (décélération moyenne : 9,25 m/s²).

Nous voyons donc que le freinage est très bon avec les deux freins, excellent avec le frein avant et moyen avec le frein arrière. Les très bons résultats du frein avant sont évidemment dus au double-came, mais aussi au fait que, la machine étant haute, au freinage, la charge sur la roue avant devient supérieure à la normale, alors que la roue arrière est très déchargée et l'adhérence du pneu arrière au sol plus faible que la normale.

Avec les machines de série, plus basses que la notre, nul doute que le freinage de l'arrière soit amélioré, ce qui réduira encore la distance d'arrêt avec les deux freins, distance déjà excellente.

consommation

Voici la consommation en litres aux 100 km relevée à différentes vitesses :

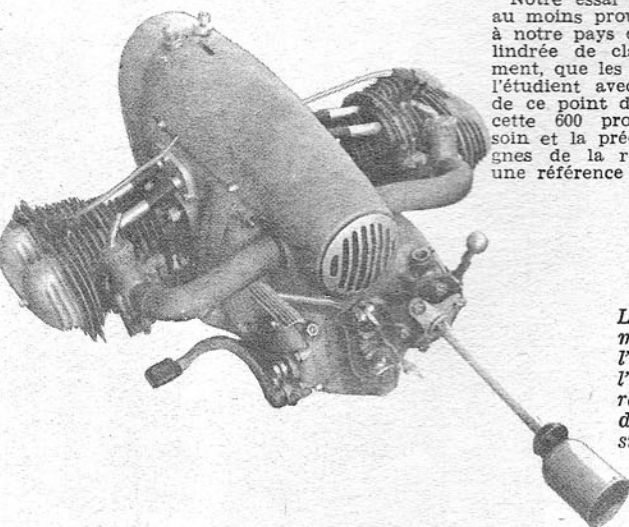
50 km/h : 2,2 l

60 km/h : 2,2 l

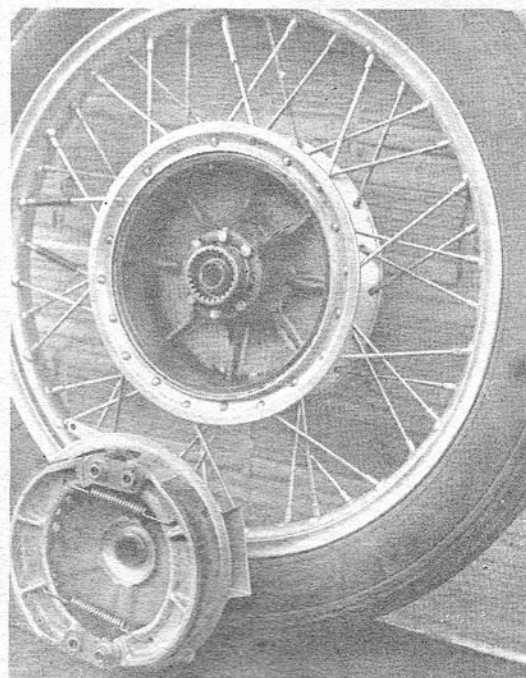
70 km/h	: 2,7 l
80 km/h	: 2,9 l
90 km/h	: 3,35 l
100 km/h	: 4,7 l
110 km/h	: 5,75 l
120 km/h	: 6,6 l
130 km/h	: 7,75 l
140 km/h	: 8,75 l

Consommation normalisée : 6,2 l à 109 km/h.

Si, à grande vitesse, la consommation est assez importante, ceci est tout à fait normal, car il faut « nourrir » la cavalerie nécessaire. De toutes façons, la Ratier est très sobre, consommant moins, de 70 à 100 km/h que la 600 Matchless, consommant moins, de 50 à 90 km/h que la 125 Motobécane sport ! Un bon point de plus pour la Ratier.



L'ensemble moteur-transmission. La prise d'air, à l'arrière du bloc, sert à l'alimentation des carburateurs, comme au refroidissement de la bobine, située juste derrière la grille.



Voici, démonté, l'efficace moyeu - frein qui équipe cette machine.

LA 600 RATIER PEUT SATISFAIRE BIEN DES EXIGENCES

Les performances de cette machine, vous les avez encore présentes à l'esprit : elles sont du niveau des meilleures productions étrangères et la Ratier n'a aucun complexe à avoir de ce côté-là.

Bien sûr, tout n'est pas parfait sur cette 600 (quelle machine est réellement parfaite ?), mais nos critiques les plus importantes n'ont de valeur que pour la machine de nos essais, puisque des améliorations seront apportées aux modèles de série (diminution de la hauteur de la machine, nouvelle étude de la direction, etc...).

Notre essai de la 600 Ratier nous aura au moins prouvé qu'il était très possible à notre pays de produire une grosse cylindrée de classe, à condition, évidemment, que les responsables de la machine l'étudient avec le sérieux nécessaire. Et de ce point de vue, les performances de cette 600 prouvent amplement que le soin et la précision du montage sont dignes de la réputation de Ratier. C'est une référence de poids !

C. C.