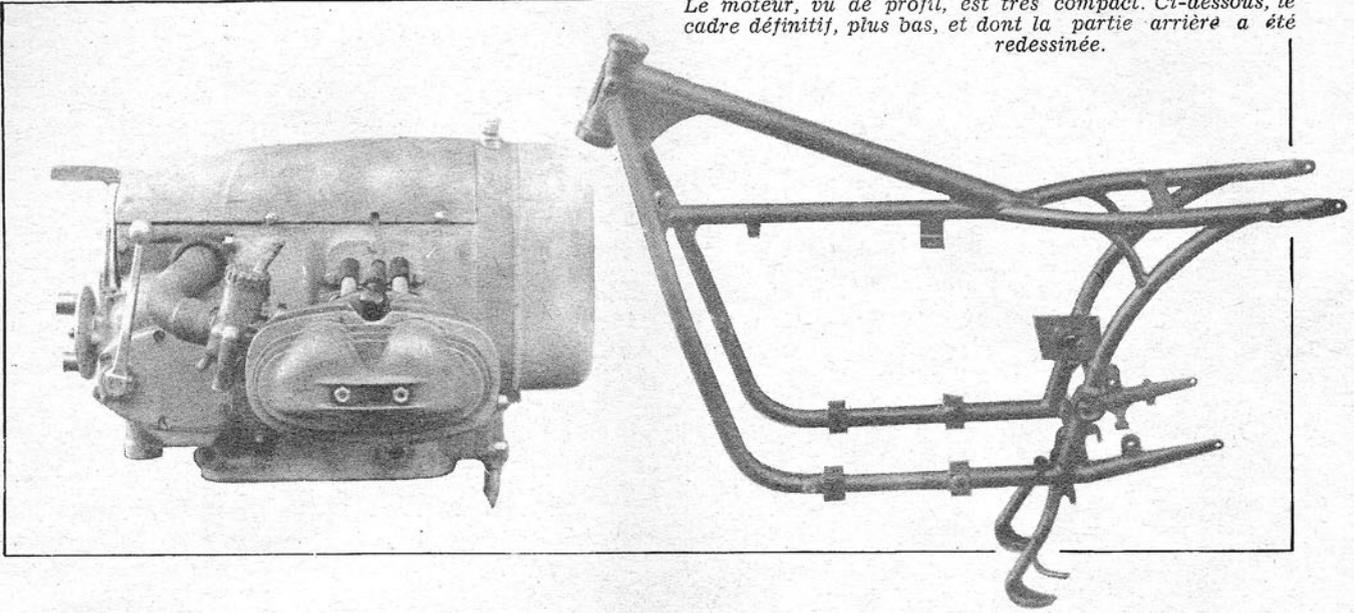


Le moteur, vu de profil, est très compact. Ci-dessous, le cadre définitif, plus bas, et dont la partie arrière a été redessinée.



au chapitre du silence

... La Ratier ne mérite que des éloges. Nous trouvons ici deux silencieux Wilman, chromés, dont l'efficacité est à citer en exemple. Ici, comme sur les BMW, les tubes d'échappement sont reliés entre eux par un tube transversal, sous le moteur. Pour chaque explosion, c'est donc deux silencieux qui amortissent le bruit de l'échappement et les résultats sont très satisfaisants. Bien que très silencieuse, la Ratier plaira aussi aux sportifs pour qui un bruit d'échappement sonore évoque la compétition, car le pilote entend très bien son moteur qui ronfle agréablement. Mais, pour quelqu'un d'arrêté au bord de la route, cette machine ne se signale que lorsqu'elle est à 20 ou 30 mètres et, sitôt passée, on ne l'entend plus longtemps.

Les bruits mécaniques sont, eux aussi, très faibles : on entend la distribution, et le travail des pignons à taille droite des intermédiaires de la boîte, mais ceci d'une façon très normale : il faut vraiment y faire attention. A part ceci, aucun « couinement », grincement ou sifflement ne vient troubler la sérénité du pilote qui serait très « relax »... si la position était meilleure. Expliquons-nous :

la position

La machine est haute, nous l'avons déjà dit, mais nous savons aussi que les modèles de série seront plus bas de 3 cm. Mais ce n'est pas tant la hauteur que nous trouvons gênante que le manque d'harmonie entre la position donnée par la selle et les repose-pieds et celle donnée par le guidon. En effet, pour être installé confortablement sur la selle, il faut s'asseoir légèrement en arrière. La selle (le réservoir fait 24 litres, ne l'oublions pas) est déjà assez en arrière, de même que les repose-pieds (qui ne peuvent pas, à cause des carburateurs et de leurs tubulures, être plus en avant). On obtient donc, par la position en selle, par la position des repose-pieds, une position assez « sport », buste incliné en avant. Mais, là où les choses se gâtent,

c'est que le guidon est large et bien dessiné pour une position « tourisme », mais évidemment pas pour une position « sport ». Le résultat pratique de tout ceci est que l'on obtient une position fatigante : ou l'on se met très en avant sur la selle dont les arêtes font que l'on a très vite mal à l'intérieur des cuisses, ou l'on s'assoie en arrière et l'on est alors vite fatigué également, le poids du corps reposant sur les poignets et les bras étant trop écartés.

Au Salon de Paris 1958, la 600 sport exposée sur le stand de la marque était munie d'un petit guidon (également un Saker) qui devait beaucoup mieux convenir. De toutes façons, ne donnons pas une importance exagérée à notre critique, car au chapitre des prochaines modifications nous trouvons, outre l'abaissement de la selle précitée, un nouveau dessin de la partie arrière du réservoir, un guidon qui sera plus étroit, etc...

sur la route

Faire « un peu de route » avec cette 600 fait aussitôt oublier que la position n'est pas parfaite. On s'aperçoit tout de suite que l'on est au guidon d'une « méchante bécanne » dont les accélérations, la vitesse, le freinage et le confort sont particulièrement remarquables.

Les accélérations, voici certainement ce qui intéresse le plus les amateurs de grosse cylindrée. A ce point de vue, la 600 Ratier n'a pas été oubliée par les bonnes fées qui ont présidé à sa naissance. Sur la route, « sauter » une voiture ne demande que le temps d'ouvrir les gaz, et le dépassement est effectué sans avoir pris le moindre risque. Disons que les accélérations de cette machine rappellent le décollage « aux freins » d'un avion sur un terrain court : la seule différence c'est qu'en avion, on s'aplatit contre le dossier du siège, alors qu'ici, on sent ses bras s'étirer d'une façon anormale. Et il faut vraiment faire attention pour ne pas trop lever la route avant !

La vitesse permise par cette machine dépasse évidemment les possibilités de nombre de routes. Vous trouverez plus loin les maxima relevés sur chaque rapport, ainsi que tous nos chiffres habituels. Disons cependant que cette 600,

très bien refroidie (de ce point de vue, le flat-twin est sans concurrence) soutiendrait indéfiniment une vitesse de 125-130 km/h chrono sur la route, vitesse parfois bien au-delà des possibilités du réseau routier et de la circulation que l'on trouve en France.

Le freinage lui aussi est à la hauteur des performances de la 600 Ratier. A l'avant, c'est un double came de 200 mm de diamètre qui se charge de la décélération. Mais, ce double came est réglé de telle façon qu'il soit très doux, très progressif et en le conjuguant avec le frein AR, on obtient de très bons résultats.

la tenue de route

La tenue de route est bonne ; on peut pencher en virage sans inquiétude, mais il faut tenir compte, pour parler de la tenue de route, de trois facteurs : la direction, les pneus, le couple de renversement.

La direction de notre machine donnait une impression de « lourdeur ». Expliquons-nous : à basses vitesses, une moto ne va jamais rigoureusement droit ; elle « serpente » plus ou moins, mais ceci est tout à fait normal et se rattrape tout seul, la chasse, l'angle de la colonne de direction étant étudiés pour cela. Si, à basse vitesse, sur une machine normale, on remue le guidon de façon à faire « zig-zaguer » la machine, la moto reprend d'elle-même sa trajectoire dès que l'on lâche le guidon. Sur la Ratier, il en est bien sûr de même, mais on a l'impression d'une direction trop serrée (lorsque l'on penche la machine, à l'arrêt, la route avant ne « tombe » pas du côté intérieur). Ceci fait que l'amplitude des mouvements de la machine est beaucoup plus importante que normalement ; au lieu d'une simple réaction du guidon, c'est une réaction de toute la machine, qui est lente à reprendre sa trajectoire. Entendons-nous bien, la machine ne « guide » pas (on pourrait même dire qu'elle ne « guide » pas assez), les mouvements qu'elle est obligée de faire pour « se rattraper » sont plus importants qu'il n'est de règle, mais ceci n'est pas très grave ; lors des essais de vitesses maxi ceci nous est arrivé et il a suffi de laisser la machine se remettre dans sa trajectoire, sans chercher à la forcer.