

A gauche, les gros éléments de suspension arrière et la transmission à cône. A droite, l'ensemble d'allumage, d'une technique très automobile, et ci-dessous, l'imposant frein avant double came.

De toutes façons, la valeur de la chasse sera modifiée pour les machines de série.

Les pneus de notre machine étaient des Englebert, « ribbed » à l'avant, à pavés à l'arrière, pneus qu'une longue expérience ne nous a jamais permis d'apprécier. Sur sol gras, avouons-le, nous n'étions pas très rassuré et nous n'osions guère nous servir de ce frein avant, pourtant excellent et très progressif. En effet le « ribbed », pas même interrompu, monté à l'avant n'assure alors qu'une adhérence assez théorique dans le sens longitudinal.

Sur sol sec, il n'y a guère de problème, mais afin de pouvoir encore mieux utiliser le double-came, nous souhaiterions un profil de « ribbed » plus étudié. Avec le pneu de notre machine, on faisait très facilement « crier » la roue avant, ce qui est loin de prouver une adhérence exemplaire. Il y a encore d'autres problèmes à propos du freinage de la Ratier, problèmes dont nous parlerons plus loin.

Le couple de renversement est assez sensible ici, légèrement plus sensible que sur les BMW. Il est vrai aussi que la Ratier étant plus haute, même si le couple de renversement n'est pas plus important, il est ressenti de façon beaucoup plus nette. N'ayant pas personnellement une grande habitude des flat-twins, ce couple nous gêne un peu. Mais, reconnaissons que l'on s'y habitue très vite et qu'après 1.500 km au maximum, ceci est passé dans les moeurs et on n'y pense plus; tous les BMWistes seront de cet avis.

les suspensions

Ici, pas le moindre reproche à faire; la Ratier est confortable, ses suspensions sont douces, progressives et très bien amorties, ce qui est d'ailleurs indispensable pour la fourche avant de tout flat-twin qui doit assurer une adhérence parfaite de la roue avant quelle que soit la vitesse, sous peine de réactions brutales dues au couple de renversement.

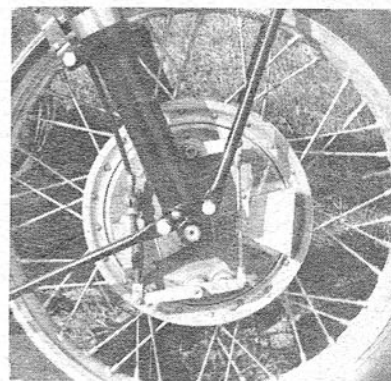
Tout ceci a été parfaitement résolu par Ratier et tant la fourche que la suspension arrière donnent toute satisfaction. A propos de la suspension arrière, notons que les éléments sont réglables par pré-compression des ressorts. Préférant, par goût, une suspension assez ferme, nous préférons, pour rouler vite, adopter une position demi-dure des éléments; mais même en les laissant en position douce, il est possible de rouler à la vitesse maximum sans que la suspension procure la moindre impression désagréable.

La Ratier "dans les coins"

Notre machine n'étant pas du modèle définitif, nous ne pourrions pas effectuer une « revue de détail » aussi complète que nous nous efforçons de le faire habituellement. Retenons cependant quelques détails, en vrac: l'étanchéité du moteur est excellente; le sélecteur, assez dur (conséquence de l'absence de démultiplication primaire, les différences de régimes entre pignons étant plus grandes) à une course trop importante vers le bas, ce qui fait que l'on racle ses chaussures par terre si l'on vire le pied sur le sélecteur; le point mort est parfois difficile à trouver au pied et le levier à main est alors le bienvenu; l'embrayage, comme toutes les autres commandes (mention spéciale à la poignée Saker à tirage rapide pour les câbles des gaz) est très doux.

★

Enfin, qualité qui nous remplit d'aise à chaque fois que nous la rencontrons: le moteur ne vibre pas, ce qui est dû ici à l'excellent équilibrage du flat-twin, équilibrage non seulement statique, mais aussi dynamique.



LES PERFORMANCES

vitesse

Vitesse maxima atteintes sur chaque rapport.

1re : 70 km/h (7.550 t/m),
2me : 105 km/h (7.140 t/m),
3me : assis : 132 km/h (6.720 t/m); couché : 139 km/h (7.080 t/m); duo : 131 km/h (6.670 t/m).
4me assis : 145 km/h (5.650 t/m); couché : 161 km/h (6.270 t/m); duo : 142 km/h (5.530 t/m).

Régimes - vitesses

