

LA 600 RATIER C-6



SANS LA LIBERTÉ DE BLAMER
IL N'EST PAS D'ÉLOGE FLATTEUR
BEAUMARCHAIS

*Soutient-elle
la comparaison
avec
les productions
étrangères ?*

★

LE MOTEUR

C'est un flat-twin, très compact d'allure et particulièrement net. Pour chaque cylindre, l'alésage est de 72 mm et la course de 73 mm, ce qui nous donne donc un moteur très légèrement « longue course », puisque le rapport course/alésage est de 1,013.

Avec 7,9 à 1 de taux de compression, la puissance, mesurée en sortie de la boîte de vitesses, est de 32 CV pour un régime de 6.500 t/m, soit une puissance spécifique légèrement supérieure à 54 CV/litre.

Le carter, en une seule pièce, est coulé en alliage d'aluminium.

Les manetons sont emmanchés à la presse sur le vilebrequin : les bielles sont montées, à leur tête, sur 12 galets de 7x10 mm, taille très respectable. A l'arrière du vilebrequin se trouve le volant, en acier, monté sur cône et claveté. Ce volant porte le disque d'embrayage, le plateau et le contre-plateau.

Les soupapes sont commandées par tiges et culbuteurs, ces derniers montés sur aiguilles. L'arbre à cames, unique, est entraîné par pignons à taille hélicoïdale et tourne sur des roulements à billes. Au bout de l'arbre à cames est monté le reniflard rotatif.

L'alimentation du moteur est assurée par deux carburateurs Bing de 26 mm de diamètre de passage des gaz, de gicleur principal de 130. Deux tubulures en matériau synthétique réunissent les carburateurs au filtre à air, situé au-dessus de la boîte de vitesses.

L'allumage est du type batterie-bobine, la dynamo (75 watts) étant montée en bout de vilebrequin et rechargeant la batterie (de 14 ampères/heure, mais pouvant être livrée en 24 ampères/heure sur demande). Le rupteur — qui ressemble fort à un distributeur de moteur de voiture — est monté en bout d'arbre à cames, à l'avant du bloc-moteur, dans le même carter que la dynamo. Ce carter comporte deux petites aérations destinées à ventiler l'équipement électrique.

les transmissions

L'embrayage, fonctionnant à sec, est à disque unique.

La boîte de vitesses est logée dans un carter en alliage d'aluminium boulonné au carter moteur. Cette boîte, à quatre rapports, est commandée par sélecteur, placé à gauche.

Du type en cascade, cette boîte res-

DÉPUIS longtemps déjà on avait cherché à doter nos services publics (gendarmerie, police, douanes, etc...) d'une machine répondant aux exigences d'emploi de ces services, donc d'une grosse cylindrée rapide... et de construction nationale, cette dernière condition répondant évidemment à un compréhensible souci d'indépendance vis-à-vis du pays producteur.

L'usine Ratier, mondialement connue pour ses réalisations d'hélices d'avion — travail qui exige une précision que l'on n'imaginerait pas toujours facilement — a été amenée à mettre « la technique de l'aviation au service de la motocyclette », ainsi que le dit le slogan de la marque, en prenant la suite de CEMEC.

Si, à leur origine, les CEMEC faisaient appel, pour leur construction, à de nombreuses pièces provenant des flat-twins germaniques, les techniciens de l'usine Ratier allaient refonder entièrement ces machines dont toutes les pièces — à l'exception des traditionnels accessoires tels que silencieux, guidon, équipement électrique, etc... — sont produites à l'usine de Montrouge.

Animée par des hommes qui connaissent la valeur des enseignements de la compétition, l'usine engageait des prototypes de ses machines dans de nombreuses épreuves de vitesse, remportant plusieurs victoires (la dernière en date étant celle des « Deux Heures » où Tano s'octroyait la catégorie 500 sport à 124,579 km/h de moyenne).

Ratier ne cherchant pas à produire des machines réservées uniquement aux administrations, au dernier Salon de Paris se trouvaient exposées sur le stand de la marque deux dérivés sport des 500 et 600 normales, dérivés qui, par leurs caractéristiques et leurs puissances, ne pouvaient pas manquer d'intéresser la clientèle des sportifs.

Répondant à notre désir d'essayer cette prometteuse machine, l'usine Ratier nous confiait pour quelques temps une 600 cc de pré-série que nous avons soumise à nos tests habituels. Mais, avant de vous livrer nos impressions au guidon de cette machine, nous allons d'abord la décrire.

SEULE GROSSE MOTO FRANÇAISE...