

DÉTAILS SUR le nouveau poids plume de Harley

Mise à l'épreuve du nouveau « M-50 », la réplique de Harley Davidson aux fameux vélomoteurs importés du Japon.

Par S. JAMES

rédacteur des sports de plein air de « M.P. ».

COMME le dragon réticent, Harley Davidson s'est finalement décidé à produire une mobylette de 2,5 CV baptisée « M-50 ». Après avoir utilisé ce nouvel engin pendant toute une journée, dans des conditions très diverses, j'étais impressionné.

Il est fort bien conçu et le cadre en tubes d'acier donne une impression de solidité qu'on ne sent pas devant beaucoup de modèles en tôle emboutie.

Il est également très maniable. La selle est placée assez bas pour vous permettre de poser les deux pieds au sol et de le pousser ainsi sans difficulté. J'ai été particulièrement étonné par la facilité du démarrage. Il y a quelques années, j'étais propriétaire d'une « Jawa », et il fallait quelques bonnes ruades pour la faire partir. Le « M-50 » lui, démarre toujours du premier coup et on peut aussi le faire démarrer facilement à la main. Cela est attribué au faible alésage du moteur à deux temps et

La mobylette « M-50 » de 50 cm³ est assez puissante pour vous permettre de manœuvrer dans la circulation, bien que sa vitesse de pointe soit seulement 65 km/h environ. Elle est si légère que vous pouvez la pousser avec les pieds pour vous faufiler dans un embouteillage.



au grand volant magnétique de 23 watts, 6 volts, équipé d'une bobine de haute tension qui donne une étincelle très nourrie à l'allumage. Le changement de vitesse, l'embrayage, l'accélérateur et les freins sont tous commandés par les poignées de guidon, ce qui ajoute encore à la simplicité. Les trois vitesses avant sont numérotées, le point mort se trouvant entre la première et la seconde. Cela élimine complètement le débrayage au pied qui peut embarrasser un novice et le changement au pied qui peut être vraiment difficile à passer. Sur le « M-50 », tout est sous la main. Un enfant pourrait le manœuvrer.

Le moteur est un 50 cm³, Harley Davidson « Aermacchie », ce qui soulève la question que H.D. n'est pas tout à fait un débutant dans ce domaine. Depuis un certain nombre d'années, ils produisent une petite mobylette en Italie pour le marché européen, bien qu'ils refusent obstinément de lui donner le nom de motocyclette. Ils ont gardé le même moteur ainsi que le carburateur Dellorto pour le « M-50 », tout le reste étant de conception nouvelle.

L'huile du moteur est mélangée dans le réservoir avec l'essence. Le bouchon de réservoir est un petit godet et on ajoute quatre mesures d'huile de densité 40 chaque fois qu'on fait le plein.

L'accélération est lente mais constante, ce

Un petit numéro d'équilibriste involontaire se produit quand, avec le pignon de piste monté, l'auteur Stuart James met les gaz pour grimper une côte.



Pour rouler sur piste, le circuit d'échappement doit passer par-dessus le moteur. Il faut alors allonger le tuyau d'échappement. Le grand pignon de piste fait plus que doubler la démultiplication.

qui est en vérité un facteur de sécurité dans une motocyclette. Vous pouvez laisser glisser l'embrayage sans qu'il vous échappe. D'autre part, en seconde, on peut avoir assez de vitesse pour avoir la certitude de pouvoir éviter un autre véhicule. En partant de l'arrêt, j'ai pu atteindre la vitesse de pointe de 65 km/h après avoir parcouru seulement un peu plus de la moitié d'un pâté de maisons. On ne peut pas battre des records avec ça, mais c'est suffisant pour la sécurité.

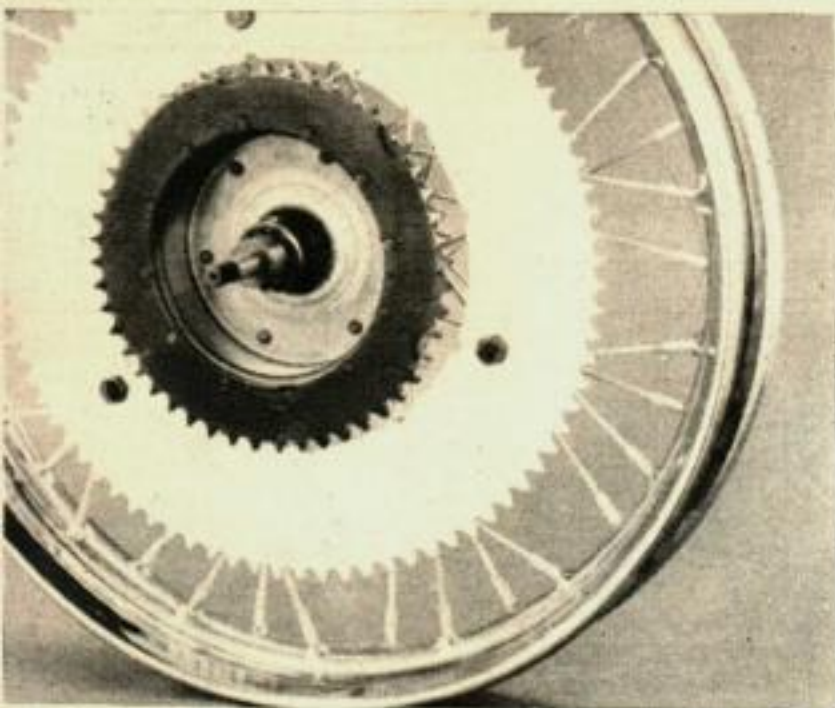
Les vitesses passent facilement dans les deux sens bien que j'aie eu une petite secousse quand j'ai rétrogradé de la troisième à la première. La suspension utilise des fourches télescopiques à l'avant et à l'arrière. J'ai passé tous les nids de poule que j'ai pu trouver à grande vitesse et les secousses furent très légères. On trouve dans l'accélérateur à poignée un facteur de sécurité, car il se met automatiquement au ralenti quand on le lâche. Pour le régler pour la vitesse de croisière sur route libre, il faut visser un verrou à la main.

Les freins du « M-50 » sont doux et progressifs, très avantageux sur le gravier où un freinage brusque vous enverrait dans le décor. Depuis la plus grande vitesse de 65 km/h, on peut faire un arrêt brusque sur 4,50 m.

Après avoir roulé dans les rues de Milwaukee (Wisconsin), où il donna un roulement exceptionnellement stable et exécuta des virages parfaits à près de 60 à l'heure, j'emmenai le « M-50 » dans un terrain vague couvert de mauvaises herbes derrière les ateliers H.D. pour voir son comportement en terrain varié.

Et c'est ici que ressort un trait unique du « M-50 » : sa conversion de véhicule de ville en véhicule de piste.

En roulement normal en ville, le grand pignon de piste, qui porte 66 dents, est dé-



Le pignon de piste est verrouillé en réserve sur les rayons de la roue. Les mêmes boulons servent à le fixer sur le pignon de ville quand vous voulez faire du cross-country.

gagé et verrouillé sur les rayons de la roue arrière. Pour transformer l'engin en véhicule de piste, on déverrouille le grand pignon de ville. On ajoute un bout à la chaîne et on monte un galet plastique pour permettre à la chaîne allongée de rouler par-dessus l'appuie-pied. Ce travail prend à peu près une demi-heure et vous êtes prêt, ensuite, à faire du « cross country ».

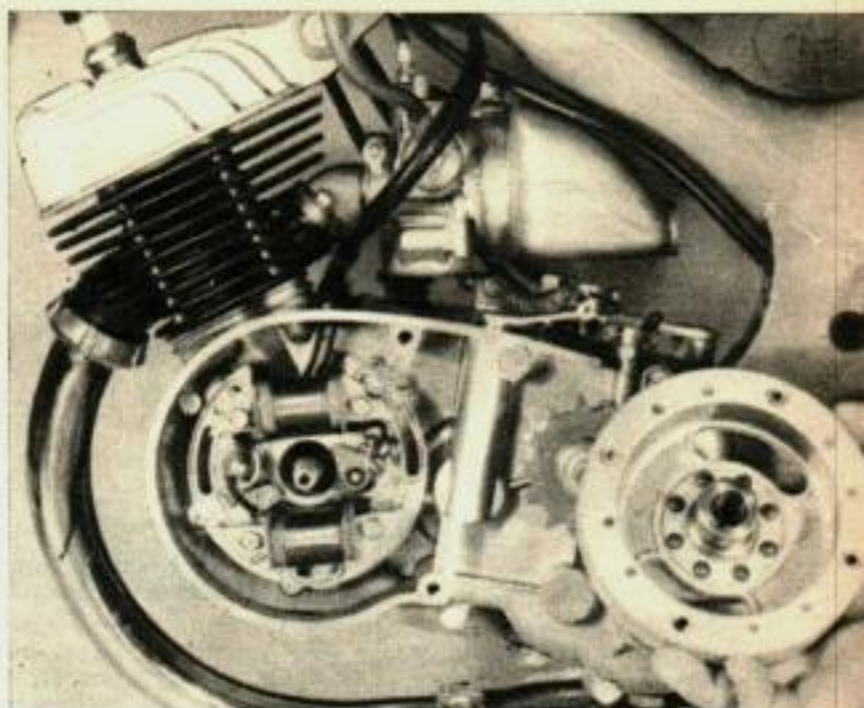
Si on veut utiliser le « M-50 » sur les chemins de campagne, le tuyau d'échappement doit passer par-dessus le moteur. Il faut alors ajouter un bout de tuyau.

Avec le grand pignon de piste, le « M-50 » devient tout à fait surprenant. En première, il a tendance à se soulever sur la roue arrière. Il traverse la broussaille avec la plus grande facilité, fait un slalom entre les rochers et les arbres. Il s'enlise dans le sable mou, mais dans ce cas, vous le soulagez en mettant les pieds au sol et vous le poussez en utilisant l'accélérateur. A un moment donné, je me suis trouvé suspendu sur un tronc d'arbre couché, mais le « M-50 » ne pèse que 47 kg et j'ai pu le faire passer sans trop de difficulté (je ne pèse que 70 kg). Le grand pignon réduit la vitesse maximale, bien entendu. Elle devient alors de 32 km/h environ.

Cet engin grimpe une côte de 45 degrés avec facilité, mais si la pente est plus forte la roue avant se soulève.

Faire du cross-country avec ce petit engin, c'est excitant et amusant et vous en revenez avec une grande admiration pour lui.

J'ai quand même quelques critiques à formuler. Le moteur n'est pas protégé par une plaque de garde, quoique la hauteur hors-sol soit de 14 cm, je crois qu'il risque d'être endommagé si on passe accidentellement sur un gros caillou. J'en ai parlé aux ingénieurs de H.D. Ils ont dit qu'ils ne pensaient pas que cela arriverait, mais que si des cas de



Le volant magnétique de 23 watts, 6 volts, se voit attribuer le mérite du démarrage facile du « M-50 » avec le petit diamètre du piston — à peine 39 mm.

ce genre se produisaient, ils ajouteraient une plaque de garde. J'ai parlé également de l'absence de porte-bagages à l'arrière de la selle, et on m'a donné l'assurance que les prochains modèles de « M-50 » auront la selle plus avancée et un porte-bagages sur le garde-boue arrière.

Une des grandes qualités du « M-50 », c'est sa sobriété. Avec un plein de 6 litres, il fait une moyenne (roulement en ville) d'environ 70 km/h par litre. Et son principal attrait comme véhicule de promenade sera sans doute son prix au départ — 1 125 F — la moto la moins chère du marché américain.

C'est sensationnel. Il y a un an seulement, si vous aviez cité une de ces petites motos monocylindriques, les « Jawa », « Honda » et autres « Yamaha », aux gens de Harley Davidson, ils auraient ricané avec mépris. La marque « H.D. » a toujours signifié vitesse et puissance. La firme toute entière, depuis les employés de bureau jusqu'au directeur général, est fière des résultats obtenus dans les épreuves comme les 100 de Daytona, les ascensions de montagne et les traversées de désert. Dans le lexique des deux-roues, « Harley Davidson » a pour synonyme : « grosse moto », et ils ne voudraient pas que ce soit autre chose.

Pas pour les grands chefs

« Franchement, m'a dit une personnalité de Harley Davidson quand je lui ai parlé du « M-50 », je n'en voudrais pas même comme cadeau. C'est tout juste un jouet. Une moto, ça doit pouvoir filer. »

J'ai cité cette déclaration à l'un des ingénieurs de H. D. et il en a ri.

« Vous avez parlé avec un type qui a littéralement fait ses débuts avec des trophées

(Suite page 116)

Caractéristiques du Harley-Davidson « M-50 »

Type de moteur : 2 temps ;
Alésage et course : 39 × 42 mm ;
Cylindrée : 49,66 cm³ ;
Taux de compression : 9,5 à 10,1 ;
Embrayage : à plusieurs plateaux baignant dans l'huile ;
Entraînement primaire : engrenage hélicoïdal ;
Entraînement final : chaîne unique (13 mm) ;
Transmission : 3 vitesses sur l'élément moteur, disposition en cascade des engrenages, changement sur le guidon avec deux câbles vers la transmission ;
Démultiplication moyenne des vitesses :
1^{re} : ville 31,483, piste 74,203 ; 2^e : ville 17,675, piste 41,662 ; 3^e : ville 11,671, piste 27,511 ;
Diamètre du frein : 104 mm à l'avant et à l'arrière ;
Dimensions du pneu : 50 × 455 mm ;
Empattement : 1 140 mm ;
Hauteur de selle : 74 cm ;
Hauteur hors-sol minimale : 14 cm ;
Poids : 47 kg ;
Plein d'essence : 6 litres ;
Équipement électrique, allumage, volant magnétique : 23 watts, 6 volts, avec bobine haute tension. Phare parabolique, feu rouge, feu d'arrêt et klaxon.

Détails sur nouveau poids plume de Harley

(Suite de la page 51)

de course, dit-il. Tout ce qui a moins de 900 cm³, c'est un jouet pour lui. Il regarde même avec dédain notre modèle S.C.A.T. qui est pourtant une moto respectable. Mais je vous dirai ceci : quand nous avons décidé de sortir ce petit 50 cm³, il n'a pas cessé de nous faire la vie dure pour être assuré que nous mettrons la qualité Harley Davidson dans ce petit engin. C'est ce que nous avons fait.

Je lui ai demandé si à son avis, du point de vue de la mécanique, le M-50 était supérieur en qualité et en performance à d'autres poids légers de la même catégorie.

« En toute franchise, je l'ignore, dit-il. Mais je ne le crois pas. Certaines de ces machines étrangères sont très bonnes. Ce que nous avons voulu faire c'est sortir une machine qui soit à bas prix et fasse honneur en même temps aux traditions de bonne fabrication de H. D. Nous savons que nous avons réussi. »

Pour ma part, j'en suis tout à fait convaincu.