Moto revue

38e ANNEE. — 25 MARS 1950. — N° 974

HEBDOMADAIRE
Tous les samedis

LE NUMERO :
25 frs

LA NORTON TWIN « DOMINATOR »

TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2e)

Le moto-ball, tout comme le moto-cross, a ses instants très spectaculaires et émotionnants.

LES MODELES 1950 SUR LA ROUTE

La 500 cc. Norton "DOMINATOR" TWIN

La silhouette de la « Dominator » offre une belle impression d'équilibre et de puissance.

IL existe bien des catégories de motocyclettes, depuis le 100 cmc. 2 temps économique, jusqu'à la 1.000 cmc. polycylindre ; chaque usager peut choisir ce qui convient aux trajets qu'il désire accomplir et, hélas, à son portefeuille. Suivant le modèle choisi, on est en droit de s'attendre à une certaine somme de satisfactions.

Le motocycliste qui a pu prendre la 500 Twin « Dominator » est en droit d'en exiger le maximum, et il ne saurait être déçu.

Naturellement, comme nous n'avons pas l'habitude de porter un jugement sur l'affirmation de catalogue ou publicité, toujours et forcément élogieux, nous avons tenu à faire l'essai du dernier modèle de la grande marque anglaise.

Arrivée matinale chez Garreau, l'agent général de Norton en France, où nous savons trouver une « Dominator » tout juste rôdée ; essence (ordinaire), vérification de l'huile et de la pression des pneus, et départ au kick, après avoir fermé l'air et réduit l'avance.

Un petit tour avant de prendre le chemin de l'autoroute, pour se mettre en main la 500 « twin ». Tout de suite, et sans faire monter le régime, le moteur froid, nous nous rendons compte de ses accélérations surpuissantes tout en restant progressives, et de sa souplesse.

Pourtant, le frein avant semble faible et nous en faisons la remarque à « Tatave » Lefèvre, celui-ci, en 10 secondes, effectue le réglage nécessaire, et cet inconvénient disparaît.

Enfin, départ pour l'autoroute, par notre chemin habituel, déjà utilisé il y a quelques jours avec la Vincent « Black Shadow ».

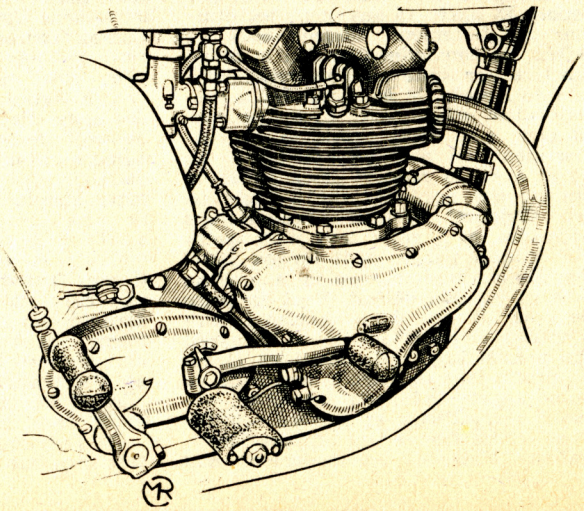
Ce petit parcours dans Paris donne un certificat incontestable de souplesse et de maniabilité ; bien que le moteur encore trop froid, ne puisse donner son meilleur ralenti, nous pouvons apprécier l'agrément en ville d'une machine docile, souple et capable des plus brillantes accélérations.

Donnons comme exemple le fait suivant : Lefèvre, faisant le trajet avec nous, mais monté sur sa 1.000 Vincent, accélère brusquement après la Porte de Versailles, sur les mauvais pavés. Nous ouvrons en grand et la grosse bicylindre fait jeu égal avec la Dominator, tout au moins jusqu'à ce que nous passions la prise ; voilà qui en dit long, pour celui qui connaît les possibilités de la Black-Shadow !

La souplesse de la Norton est grande, il est possible, même à l'essence ordinaire, de descendre en prise à 20 à l'heure, et d'augmenter l'allure progressivement, sans changer de vitesse ; évidemment l'accélération ne saurait être franche, et il convient alors de passer en 3e, et même en 2e. Il est d'ailleurs extrêmement facile de changer de rapport grâce à la boîte Norton et à son sélecteur si aisé à manœuvrer avec le bout de la chaussure, aussi bien en appuyant pour monter la gamme qu'en levant pour rétrograder, et ceci sans que le talon quitte le repose-pieds.

A 50 à l'heure, l'accélération est parfaite en 3e, et en prise, à partir de 70, la Dominator « bondit » franchement si on ouvre les gaz ! Grâce à son excellent refroidissement et à l'avance automatique, nous n'avons constaté aucune tendance au cliquetis.

Sur l'autoroute de l'Ouest, la vitesse réalisable est certes supérieure de beaucoup à celle que peut faire la « twin », mais à côté des voitures rapides qui circulent, accélérateur au plancher, la Dominator semble un bolide avec son bon 140 obtenu en position touriste ; nous n'avons pas dépassé cette vitesse, car, sans coussin ar-



Le bloc de la « twin » vu du côté droit. Noter la position bien étudiée de la pédale du sélecteur, facile à manœuvrer sans que le talon quitte le repose-pieds.

L'ECHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

rière, il nous était impossible de nous mettre à plat, condition nécessaire à l'obtention de la vitesse maximum.

La tenue de route et le confort sont parfaits à toutes les allures, bien supérieures à ce que l'on rencontre sur les autres modèles de la marque. Aussi bien en ligne droite qu'en virage ou en courbe, sur bon terrain ou dans les trous, aucune réaction ne se fait sentir dans la direction, bien que, suivant notre habitude, le frein de direction soit complètement desserré.

La position a certainement été étudiée avec le plus grand soin, car, sensiblement différente de celle standardisée actuellement (guidon demi-relevé et selle assez en avant), elle assure une parfaite tenue, aussi bien en ville qu'en route.

En lisant la description technique, vous pourrez vous rendre compte que les rapports 2e-3e-4e sont très serrés, et cela procure une grande facilité de conduite rapide sur route, l'écart faible entre les vitesses ne rendant pas le rétrogradage en côte fastidieux, mais au contraire permet de conserver au moteur un régime économique et puissant, tout en gardant une vitesse remarquable.

Côté suspension, les ressorts, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière sont assez durs, et, à faible vitesse sur mauvaise route, l'on rebondit franchement mais à vitesse de route, la suspension retrouve son aisance et les irrégularités du sol sont absorbées sans effort et sans que la tenue de route s'en ressente le moins du monde.

Guidon, repose-pieds sont bien étudiés, la garde au sol suffisante pour prendre les courbes au maximum d'inclinaison. L'allure générale est nette, élégante et toujours très caractéristique de la célèbre marque anglaise.

Pour conclure, une des plus brillantes montures que nous ayons essayées, aussi agréable en ville qu'en tourisme, au flâneur qu'au sportif aimant la vitesse.

Daniel REBOUR

CARACTERISTIQUES

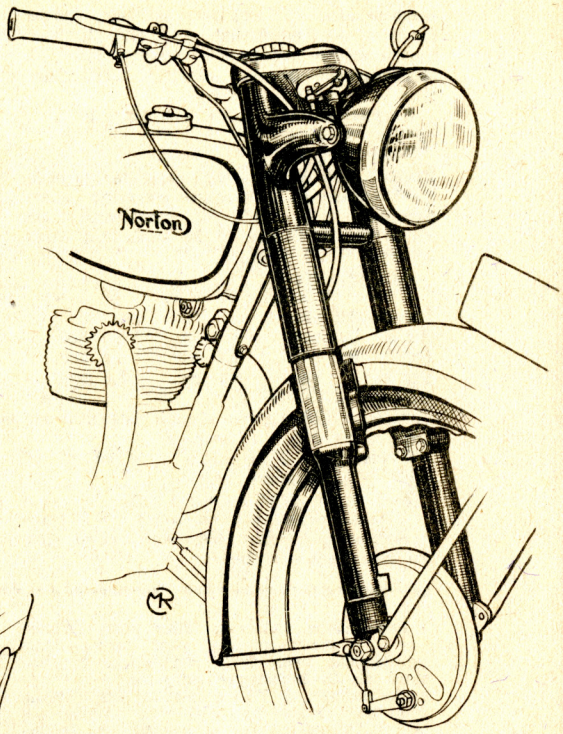
Moteur : 497 cmc. (66x72,6) deux cylindres côte à côte, culbuteurs, soupapes en tête, distribution totalement enclose, par arbre à cames unique. Paliers de bielles lisses, roulement à rouleaux côté transmission, à billes côté distribution. Compression 6,75-1. Graissage par carter sec. Contenance du réservoir d'huile : 3,5 l. Contenance du réservoir d'essence : 18 l. env.

Carburateur : Amal, commande par poignée tournante. Air sur le guidon.

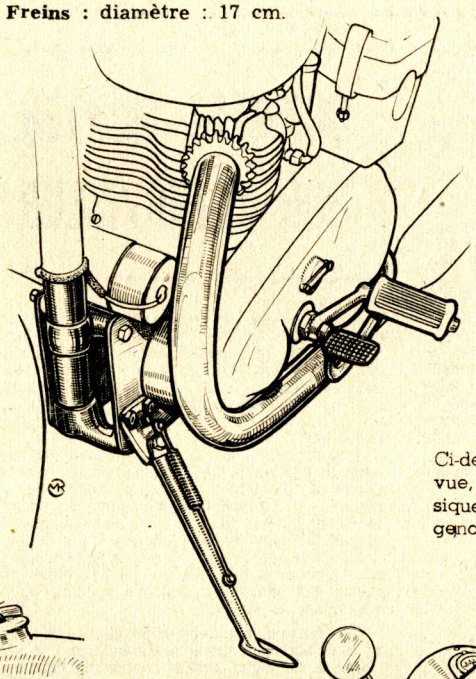
Allumage et équipement électrique : Magnéto BTH ou Lucas 45 w. Phare de 18 cm. de diamètre.

Transmission : Boîte de vitesse Norton 4 rapports, commande à sélecteur : 1e : 14,9-1. 2e : 8,85-1. 3e : 6.05-1. 4e : 5-1. Embrayage à disques multiples, garnitures Ferodo. Chaîne primaire enclose dans bain d'huile, sous carter en acier embouti. Chaîne secondaire de 15x9. Vitesse à 48 kmh : 1.940 tm.

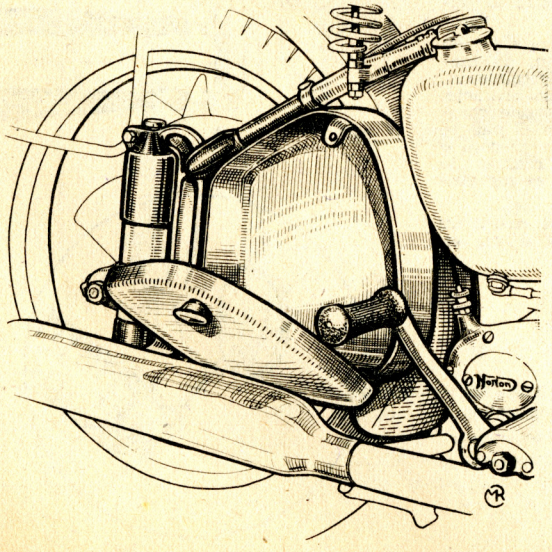
Freins : diamètre : 17 cm.

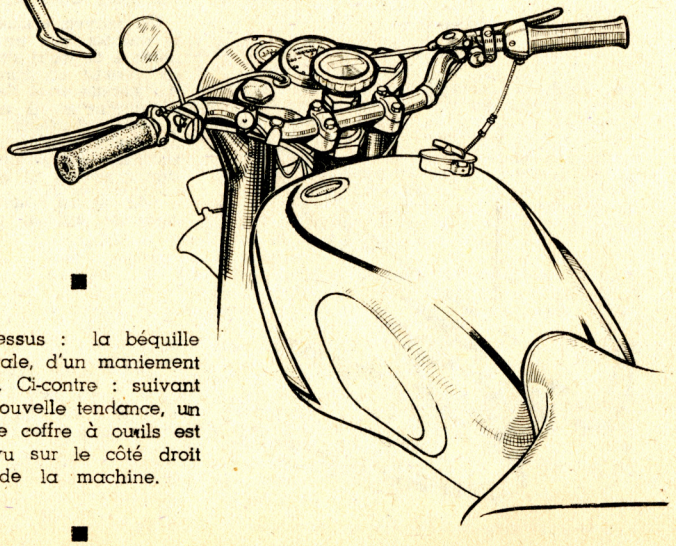


Ci-dessus : la nouvelle fourche télescopique « Roadholder » s'impose au premier regard par la netteté de sa ligne et la robustesse de l'ensemble.



Ci-dessous : tableau de bord bien en vue, nouveau dessin du guidon et classique réservoir gris argent où de larges genouillières assurent le confort pendant les longue étapes.





Ci-dessus : la béquille latérale, d'un maniement aisé. Ci-contre : suivant la nouvelle tendance, un large coffre à outils est prévu sur le côté droit de la machine.

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

Suspension : Fourche télescopique Norton « Roadholder », amortisseur hydraulique incorporé. Suspension AR télescopique avec ressorts à compression et contre-ressorts.

Empattement : 1,40. Garde au sol : 13 cm. à vide.

Selle : Lycett.

Poids : 180 k. équipée, sans carburant.

Performances : Vitesse maxima : en première : 55 kmh. En deuxième : 98 kmh. En troisième : 136 kmh. En quatrième : 150 kmh.

Accélérations :

	15 à 50 kmh.	32 à 65	50 à 80
En 1e	2,2 sec.		
En 2e	3,8 sec.	3 sec.	3,2 sec.
En 3e	8,6 sec.	6,4 sec.	4,8 sec.
En 4e	sec.	8,8 sec.	6,6 sec.

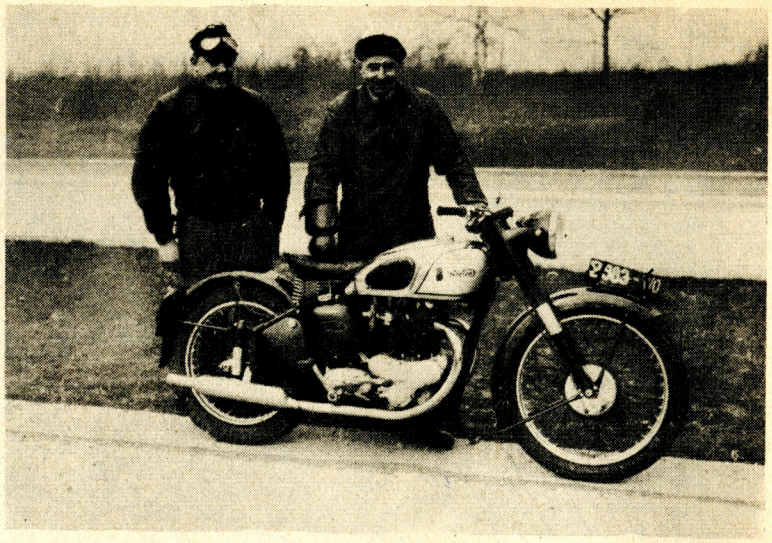
Vitesse atteinte après 400 m. départ arrêté : 128 kmh. Temps au 400 m. départ arrêté : 17 sec. 4.

Freinage : à 50 kmh. : arrêt en 10 mètres (macadam sec).

Rayon de braquage : 4,8 m.

Vitesse minimum en prise : 4,8 m.

Rapport Poids-cylindrée : 380 grs. au centimètre cube.



Garreau et Lefèvre sont sûrs à l'avance des résultats de notre essai.

COMMENT MONTER SON RETROVISEUR

Les motos, telles qu'elles sont livrées par les constructeurs, sont certes dans l'ensemble, près de la perfection, compte tenu de la technique actuelle.

Cependant, si l'on considère les détails, bien des choses peuvent être améliorées, soit pour augmenter le confort, ou la sécurité, ou encore l'agrément de la conduite.

Nombre de ces améliorations sont réalisables par l'adjonction d'accessoires du commerce, mais il en est d'autres qui nécessitent certains travaux, d'ailleurs facilement réalisables par tout amateur disposant d'un outillage réduit et ayant du goût pour la mécanique.

Nous nous proposons de passer en revue, dans une série d'articles, tout ce qu'un amateur peut réaliser par lui-même, ou en ayant recours, le moins souvent possible, à un spécialiste dans le cas, par exemple, de soudure autogène ou de travaux de tour.

Nous commencerons par le rétroviseur. Cet accessoire obligatoire et d'ailleurs très utile, est rarement bien placé pour remplir son office, qui est de renseigner sur ce qui se passe sur la route derrière soi. On le monte un peu au petit bonheur la chance, là où les poignées, manettes, commutateurs, bouton de klaxon, etc., laissent une place pour loger le collier livré avec cet accessoire. Mais ce que l'on peut voir de la route dans ces conditions est nettement insuffisant pour assurer sa sécurité, quand toutefois la vue n'est pas complètement bouchée par le bras ou le corps ! La seule position logique du rétroviseur est en bout du guidon, côté gauche ; malheureusement, il se trouve ainsi exposé à recevoir des chocs qui ont vite fait de mettre le miroir hors d'usage.

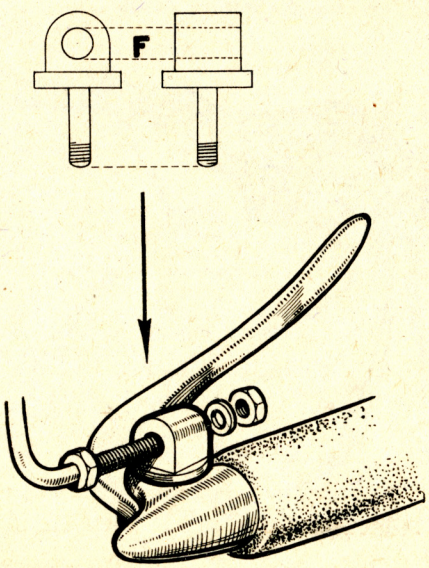
Un moyen efficace d'éviter ceci est de le monter sur une articulation, de manière à ce qu'il s'efface automatiquement en venant en contact avec un obstacle. Au garage ou à l'arrêt, on le replie complètement et il est alors abrité par le guidon lui-même. Les croquis ci-contre montrent comment on peut réaliser le montage sur guidon ordinaire et sur guidon à leviers inversés.

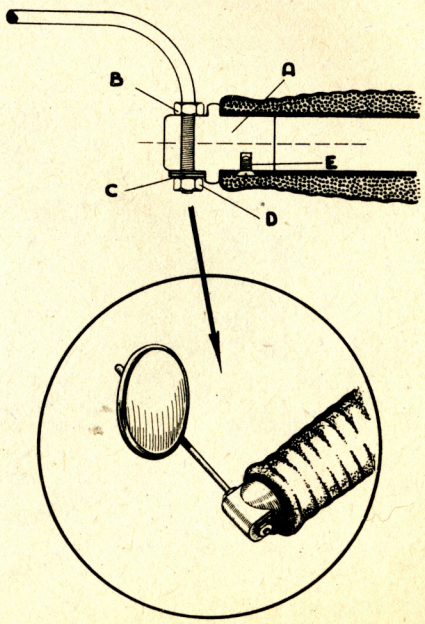
(A) est un bouchon en dural, maintenu dans le guidon par une petite vis en acier (E). L'extrémité du bouchon est limée à la forme indiquée et percée pour recevoir la tige du rétroviseur, dont le filetage aura été prolongé pour permettre de visser l'écrou (B) formant butée. (C) est une rondelle élastique (Grower double, dont les arêtes ont été abattues à la meule), maintenue par l'écrou (D) goupillé. On règle le serrage de celui-ci de manière à ce que le pivotement de la tige soit ferme sans être trop dur.

Dans le cas du guidon à leviers inversés, on remplacera l'axe du levier de débrayage par la pièce tournée, en acier (F), qui est percée pour recevoir la tige du rétroviseur, comme dans le cas précédent.

Il y a intérêt à choisir un miroir d'assez grand diamètre et légèrement bombé; un coup d'œil dans celui-ci permet alors d'observer toute la route en arrière de soi sans avoir à bouger ni la tête, ni le bras, ni le corps.

BIG-TWIN





Deux montages possibles d'un rétroviseur, en haut de guidon selon que l'on dispose les poignées de commandes (à droite) ou inversées (à gauche).

LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE