

Essai de la B. M. A.

ROVIN-SAN-SOU-PAP
à roue libre

Tout comme les voitures les plus modernes le nouveau vélomoteur Rovin San-Sou-Pap utilise le dispositif roue libre dans la transmission moteur-roue arrière. C'est une nouveauté qui offre des avantages incontestables. Ce n'est du reste pas la seule particularité du B. M. A. Rovin San-Sou-Pap et avant de donner de plus amples détails à son sujet, mentionnons les principales caractéristiques de cette petite machine aux formules si personnelles.

Le vélomoteur Rovin-San-Sou-Pap est naturellement et réglementairement d'une cylindrée inférieure à 100 cmc. Le moteur est de conception originale. Venant d'un seul bloc de fonderie, le cylindre, le carter, le demi-carter du réducteur, forment un ensemble homogène en aluminium. Ajoutons les deux couvercles qui ferment l'un le carter-moteur du côté volant magnétique, l'autre le réducteur et nous aurons, en une pièce principale et deux couvercles, toute la carcasse du moteur.

Le cylindre aluminium est chemisé acier et est surmonté d'une culasse rapportée fixée par quatre goujons. Voilà pour l'ensemble des pièces fixes.

A l'intérieur de ce monobloc est un vilebrequin en porte-à-faux monté sur un copieux roulement. La tête de bielle, tourillonant sur galets, est fixée par un écrou plat et freiné. Sur l'axe du vilebrequin, crénelé, et du côté opposé à la bielle vient se monter le pignon commandant le réducteur. Enfin, en bout de cet axe se monte le volant magnétique assurant l'allumage.

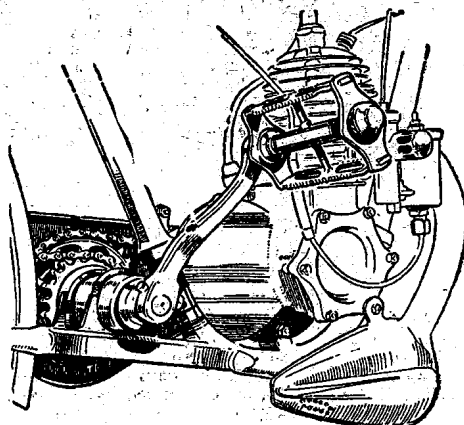
La transmission du moteur à la roue arrière est également originale : elle utilise en effet la même chaîne que celle du pédalier, à la manière, si l'on veut, d'un tandem. Il y a naturellement, intercalé, pour que les manivelles ne soient pas entraînées par le moteur, un dispositif de roue libre tel qu'il permet, par l'action des pédales d'entraîner le moteur, pour la mise en marche, sans qu'à son tour le moteur entraîne les pédales lorsque c'est lui qui entraîne la machine. Cette chaîne unique, pour deux fins, donne à l'ensemble un aspect dégagé et net dont bénéficie l'esthétique de la machine et lui confère une allure personnelle et très plaisante.

Mais ce n'est pas encore là le vrai dispositif de roue libre dont il était question au début de cet article. Complétant cette formule chaîne unique, une adaptation de ce dispositif permet également de faire roue libre avec le moteur lui-même. Autrement dit, on peut pousser la machine à son maximum de vitesse, couper le moteur et rouler sur la lancée, en roue libre, sans décompresser, aussi longtemps que l'élan et le profil de la route le permettent, sans sentir à aucun moment la liaison avec le moteur. Pour le cycliste l'impression peut se comparer à celle de sa roue libre de vélo, pour le motocycliste la comparaison peut se faire avec l'action de rouler moteur débrayé, avec moins de freinage toutefois et avec l'avantage de n'avoir aucun levier ni aucune manette à actionner.

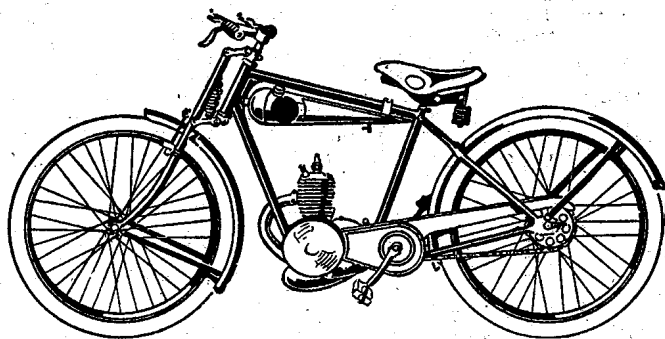
Cette particularité astucieuse comporte les avantages suivants :

Tout d'abord économie de carburant et économie dans l'usure puisque, profitant de la vitesse acquise, le conducteur peut, sur le plat ou dans les descentes, rouler au maximum de sa vitesse sans l'intervention du moteur qui tourne alors à l'extrême ralenti et peut même être mis, dans le cas d'une longue descente, par exemple, à l'arrêt absolu ; au moment du ralentissement, un simple coup de pédale suffira à le faire repartir. Il saute aux yeux que si l'on bénéficie ainsi de la vitesse acquise pour rouler uniquement sur l'élan, le moteur mis au ralenti, consommera beaucoup moins, d'une part et, d'autre part, ne travaillant pas, économisera d'autant sur son existence, donc sur son usure.

La roue libre est également pratique dans les encombrements puisqu'elle permet de se



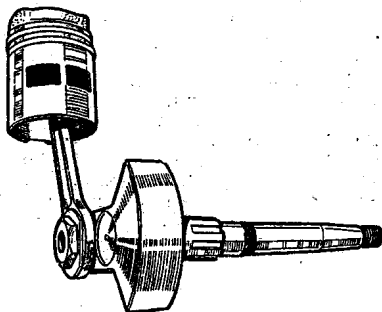
L'homogénéité a été poussée à l'extrême dans cette petite machine. Le cylindre, en aluminium chemisé de fonte avec le carter, qui est fermé par un simple couvercle, fixé par six écrous.



Le nouveau vélomoteur a conservé la ligne gracieuse et fine du modèle précédent. La seule différence consiste dans l'adaptation du nouveau système de roue libre.

faufiler, aussi aisément qu'avec une simple bicyclette, sans avoir à se préoccuper d'un décompresseur et sans avoir, si l'on a à donner un coup de pédale, à fournir l'effort nécessaire à l'entraînement d'un moteur, à ce moment-là inutile.

Du même dispositif, on tire encore un avantage qui pour être en apparence de moindre portée n'est pourtant pas à dédaigner. Le motocycliste qui pour une raison quelconque est tenu de pousser à machine moteur arrêté, (garage dans une cour ou couloir d'immeuble, traversée d'une rue barrée, passage sur un trottoir pour sortie d'un embouteillage, etc...) ce motocycliste



Le vilebrequin, qui ne comporte aucun palier lisse est, si l'on peut dire, unilatéral ce procédé de fabrication, si simple, s'est révélé, à l'usage, très résistant.

n'a pas, dans ces cas-là non plus, à vaincre les résistances conjuguées d'un décompresseur et d'un moteur qui se venge en se faisant tirer à son tour ; là encore, le bienfait de la roue libre se fait sentir, puisque grâce à elle la machine peut être conduite à la main, comme une simple bicyclette, le moteur restant au point fixe comme si chaîne ou courroie avaient été retirées. De cette petite chose qu'est une roue libre découlent donc toute une série de bienfaits qui interviennent heureusement dans l'économie et la maniabilité. Cette innovation fait honneur à l'esprit de recherches qui anime les services techniques de Rovin-San-Sou-Pap.

Cet ensemble moteur avec toutes ses particularités conserve néanmoins au vélomoteur la ligne que nous lui connaissons et qui est particulièrement nette et sobre, grâce, répétons-le, à sa chaîne unique, grâce aussi à son frein arrière, à son réservoir dans le moyeu, grâce enfin à son réservoir profilé. La B. M. A. Rovin-San-Sou-Pap est une fine machine qui plait déjà par son seul aspect : les heureuses solutions mécaniques qu'elle comporte seront autant de raisons de plus d'acquiescer à son succès et sa rapide diffusion.

Le formidable palmarès que Rovin-San-Sou-Pap possède pour ses nombreuses performances dans les épreuves de tourisme telles que les Six Jours d'Hiver, Paris-les Pyrénées-Paris, Paris-Nice, Bol-d'Or où cette marque est habituée de la victoire dans les cylindrées 175 cmc., démontre clairement la technique sûre de San-Sou-Pap dans les petites cylindrées. On n'a pas oublié non plus à quel point la marque Rovin avec ses petites machines bleues 125 et 175 cmc. a contribué, elle aussi à la diffusion de la motocyclette en France, dès l'après-guerre. La maîtrise que l'une comme l'autre de ces deux marques a témoigné dans la réalisation des motocyclettes légères indique clairement que San-Sou-Pap Rovin possédait tous les éléments voulus et toutes les qualités utiles pour la réalisation d'une machine utilitaire capable de donner à son possesseur toute satisfaction. Ce nouveau B. M. A. bénéficie, en effet, de deux longues expériences, acquises, parallèlement dans ce même domaine d'un petit moteur et c'est, pensons-nous, ces considérations qui doivent mettre en confiance ceux que la formule B. M. A. intéresse.

Max End.