

# Moto revue

...cour, à la moyenne de 110,116 kmh.  
 Terminons en signalant qu'une importante con-  
 Sidecars 250 cmc.  
 Sidecars 1000 cc. : M. Pujos (suisse)

## VICTORIA bat des records

Les 79 kmh. sur le km. et le mile lancés, records établis par Dotterweich sur sa Victoria 38 cmc prêtent à sourire lorsqu'on les compare aux 290 kmh. de Herz. Mais il ne faut pas oublier que ces deux records sont à une toute autre échelle.

En très peu de temps, quelques semaines, on a transformé un petit moteur de série en un moteur de course. Ceci doit amener une sérieuse impulsion, et dans l'amélioration des moteurs de série, et aussi dans les recherches des ingénieurs, afin d'obtenir des petits moteurs poussés. Victoria a pris là une initiative qui portera certainement ses fruits à l'échelle internationale dans le développement des petites machines légères et aussi dans l'intérêt porté dans le domaine du sport pour les petites catégories.

Les 35 mm de course et 40 d'alésage du moteur sont les mêmes que ceux des moteurs de série, donnant une cylindrée de 38 cmc. 5, soit seulement les 3/4 de la cylindrée limite de 50 cc. Le taux de compression a été augmenté et se chiffre de 1 à 12, ce qui n'a rien de très élevé. Un tel taux ne nécessite pas l'utilisation d'alcool comme carburant : celui utilisé était un mélange 50/50 d'essence et de benzol. Les transferts ont aussi été modifiés et le balayage oblique avec piston plat a été amélioré. La calotte du piston porte une légère empreinte (avec une empreinte correspondante dans la culasse) qui améliore la montée rapide des gaz dans le cylindre. Le carburateur d'origine, sans flotteur, a été remplacé par un carburateur Bing 1/14 No, l'épaisseur de la pipe du carburateur d'origine n'étant pas assez grande pour lui permettre d'être réalisée à 14 mm. Evidemment les lumières ont été agrandies afin d'obtenir une meilleure respiration du moteur. Il est intéressant de noter que dans les recherches pour un moteur à haute puissance le meilleur rendement avec un distributeur rotatif a été obtenu quand les ouvertures sont sensiblement symétriques par rapport au point mort haut.

L'allumage Noris a été modifié ; se faisant simplement avec une batterie chargée au préala-

ble, avec évidemment rupteur et bobine. En vue de supprimer les résistances internes, la boîte de vitesses ne comportait que la prise directe. Bougie Beru K 240 b 1/14 n.

Puissance de pointe 2,15 CV à environ 7.600 t.-m. Couple maximum à 6.300, le moteur, au point mort, pouvant tourner jusqu'à 10.000 t.-m. Puissance spécifique au litre : 56 CV, ce qui n'a absolument rien d'exceptionnel.

Cette puissance de 2,15 CV suffit amplement pour atteindre les 80 kmh. D'ailleurs aux essais Dotterweich a atteint les 85 kmh.

Lors de son record Dotterweich roulait complètement allongé sur sa machine, afin de réduire au maximum le maître-couple qui était sensiblement de 0,21 m2, alors que le coefficient de traînée, malgré un carénage partiel, était encore bien élevé, de l'ordre de 0,6. Les pneus étroits utilisés étaient des 24x1,5. Le carénage profilé et bien lisse a permis de gagner dans les 5 kmh. Une difficulté tenait à l'emplacement du moteur, emplacement qui était le même que sur les machines de série. Lors de prochaines tentatives de record, Victoria devra envisager, et une autre place pour le moteur, et une meilleure répartition des charges sur les roues, car des 28 kgs que pesait la machine, 8 seulement étaient supportés par la roue avant.

Personne ne se fait d'illusion, pas même Victoria, sur la valeur de ce record : il ne s'agit que d'un essai. Il est évident que les Italiens ne mettront pas longtemps, avec un 50 cmc. Cucciolo par exemple, à battre ce record. Les établissements Victoria ont eux-mêmes encore de la marge, rien que sur le plan moteur, en augmentant leur cylindre jusqu'à 50 cmc. Les 100 kmh. et même plus sont tout à fait possibles, mais nécessiteront absolument une fourche avant élastique. En dehors de l'augmentation de la puissance du moteur, très faisable puisque la Victoria ne faisait que 56 CV au litre, il y a encore une très grande réserve dans un bon carénage de la machine, afin d'abaisser sérieusement le coefficient de traînée.

