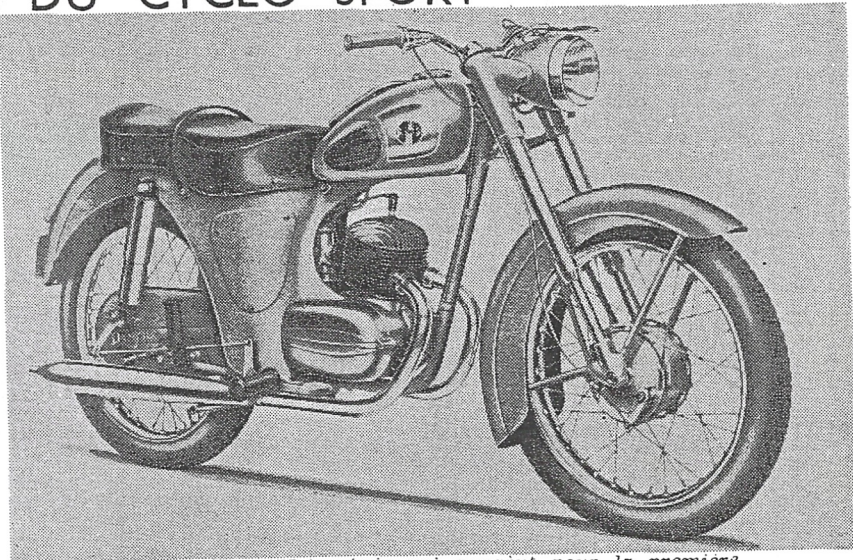
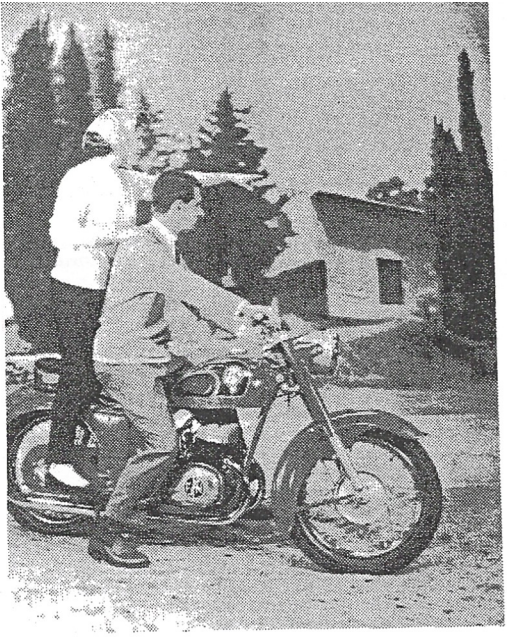


27.4.57

UN PROGRAMME F. N.

sous le signe

- : DU CARÉNAGE
- : DU CYCLO SPORT



La nouvelle 175 carénée qui apparut pour la première fois au Salon d'Amsterdam.

A l'époque où nous présentions la 250 cmc M 22, nouveauté marquante du programme FN 1955 (voir MR n° 1234), la Fabrique Nationale d'Armes d'Herstal (Belgique), matérialisait en quelque sorte avec cette quart de litre les tous récents accords qu'elle venait de passer avec Saroléa, et qui l'amenaient à réaliser avec cette dernière des modèles communs en petites cylindrées, les plus grosses machines restant ce qu'elles étaient chez l'une et l'autre marque.

★

A côté de l'ancienne et toujours existante « Série XIII », qui comprenait (et comprend encore) des modèles latéraux et culbutés, dans les cylindrées 250, 350 et 450 cc, modèles depuis longtemps vendus en France, nous eûmes donc la 175 cmc 2 temps à moteur « Kuchen » (construit sous licence en Belgique et décrit dans notre numéro 1225), et cette 250 twin déjà nommée, à moteur Jlo, au surplus essayée par nos soins (compte-rendu dans notre numéro 1251).

Et depuis lors, ne faisant en cela que suivre la tendance générale actuelle, la FN, désormais orientée vers les moteurs deux temps de petite et moyenne cylindrées, a mis l'accent sur ces deux derniers modèles, dont nous allons voir sans plus différer quelles sont leurs caractéristiques présentes.

LES 175 CMC.

Cette cylindrée n'est guère favorisée chez nous sous le rapport de l'importation et il ne nous est donné qu'assez rarement de rencontrer une 175 FN à moteur en U. Rappelons pourtant au passage que la version « trial » de cette machine, qui ne diffère du type « luxe » que dans sa partie cycle à cadre rigide,

pneus spéciaux de 19x300 à l'avant et 19x400 à l'arrière, échappement surélevé, petits garde-boue, selle monoplace, etc.... est vendue en France actuellement au prix de 180.000 francs, plus taxe locale.

★

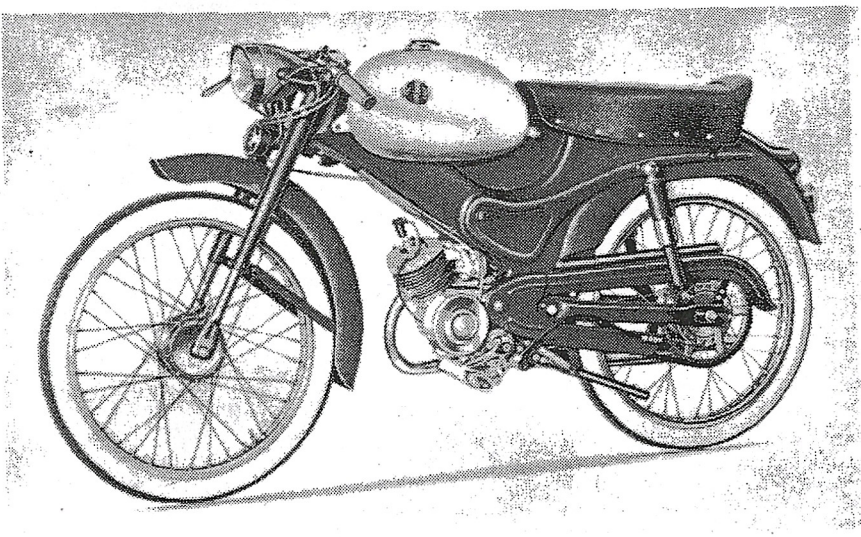
Nous n'en dirons pas davantage à son sujet, en ayant fourni une description plus détaillée dans notre numéro 1312 de compte-rendu du Salon de Paris. Passons donc aux 175 cc « touristes ».

A côté du type « Luxe », premier en date dans cette série, la FN a voulu présenter un modèle répondant entièrement aux tendances du moment, et propose ainsi sa 175 « Luxe carénée », qui se distingue du précédent type par un carénage galbé enveloppant toute la partie du cadre comprise sous la selle biplace, entre moteur et roue arrière. En outre, la « luxe carénée » est livrée en bleu Antilles ou rouge, tandis que le type « luxe » est émaillé bleu Antilles ou beige.

Dernier détail, on trouve sur la 175 « Luxe carénée », des garde-boue à larges bavolets, en place des garde-boue normalement enveloppants qui équipent le type « luxe ».

Mais par ailleurs, les FN 175, carénées ou non, sont suspendues à l'avant par une fourche télescopique, à l'arrière par bras oscillants, les amortisseurs hydrauliques n'étant montés que de ce côté.

Les deux types ont encore de commun des roues de 19", pourvues de moyeux-freins centraux.



Le nouveau cyclomoteur supersport, malheureusement non importé en France.

LES 250 CMC.

Suivant ici encore la même politique déjà définie pour les 175, la FN a présenté l'an dernier en Belgique une nouvelle version, carénée cette fois, de la M 22 née, elle, en 1955.

Quoique différant très légèrement dans ses lignes de celui de la 175, le carénage occupe sur la 250 le même emplacement que sur la précédente et son aspect n'alourdit pas la machine. A côté de ses qualités esthétiques, il faut encore lui reconnaître des avantages pratiques, puisqu'il sert de logement à la batterie, à l'avertisseur et au coffre à outils.

★

Mais là ne se bornent pas les différences qui s'établissent entre les deux 250 cc. Le modèle « Luxe caréné » dispose encore par rapport à l'autre de roues plus petites (jantes de 18 en place de 19 pouces), et dont les freins centraux sont cependant d'un plus grand diamètre, et pourvus de plus vastes ailettes de refroidissement.

Le moyeu arrière contient un amortisseur de chocs amélioré et les suspensions, télescopiques à l'avant, à bras oscillants à l'arrière, sont munies l'une et l'autre d'amortisseurs hydrauliques, ce qui constitue un appréciable progrès (le modèle « Luxe » non caréné, conservant une fourche télescopique dépourvue d'amortissement hydraulique).

★

Nous trouvons encore sur les 250 FN bicylindriques un réservoir à essence de 14 litres, des moyeux à broche, un feu stop monté d'origine (ces particularités se retrouvant sur les 175, sauf que le réservoir de ces dernières ne contient que 11 litres, dont un de réserve).

La 250 « Luxe » (comme sa sœur carénée, comme également les deux versions « touristes » de la 175) comporte une

transmission secondaire par chaîne enclose sous carter. Enfin, si le modèle caréné est livré en vert ou rouge, le type « Luxe » est présenté en vert azur ou noir.

UN CYCLO « A L'ITALIENNE »

C'est dans le domaine du cyclomoteur que se situe en fait la plus grande nouveauté du programme FN 1957.

En effet, à côté des exécutions « standard », « Luxe », et « Super Luxe », d'un type trop éloigné de la motocyclette pour que nous les décrivions en ces colonnes, nous découvrons cette année une petite machine qui témoigne de la volonté où l'on est, chez FN, de ne pas se laisser gagner de vitesse par la concurrence.

Il s'agit du 49 cmc 2 temps baptisé « Super Sport », et dont la présentation, qui s'efforce de justifier pleinement cette appellation, ne manquera pas de séduire plus d'un jeune.

★

Si le moteur du FN « Supersport » est celui qui équipe les modèles usuels, notions toutefois à son sujet qu'il est placé en porte-à-faux, et qu'il possède un cylindre en alliage léger chemisé, en alliage au chrome.

Mais c'est dans la partie cycle, d'allure transalpine, que se trouvent les différences essentielles par rapport aux autres types :

Nous avons ici un cadre-poutre embouti, formant caisson et incluant le garde-boue arrière.

A l'avant, suspension par une fourche télescopique dont les fourreaux supportent les triangles de fixation du garde-boue, ainsi non suspendu.

La suspension arrière, amortie hydrauliquement, est à bras oscillants en tôle d'acier emboutie.

★

La note sportive est donnée par le gros réservoir en selle, d'une contenance de 8,5 litres et creusé d'évidements pour loger les avant-bras du pilote en position couchée, cette dernière étant permise par un coussin-selle, sensiblement biplace, et le petit guidon cintré (néanmoins réversible et qui, retourné, autorise une position plus « touriste »).

La transmission finale s'effectue sous un double carter, recouvrant les brins supérieur et inférieur de la chaîne.

Enfin, les roues, munies de pneus de 23x2,5, possèdent des jantes en alu et des moyeux gros corps à freins tambour.

A noter encore une béquille en forme de fourche, et un équipement soigné comportant avertisseur électrique, compteur de vitesse avec totalisateur kilométrique, pompe à air, etc...

Cette belle petite machine est livrée émaillée rouge, avec réservoir en jaune pastel.

★

Que conclure de cette revue de la production FN 1957, sinon que cette vieille maison, confirmant par là sa décision de ne plus entretenir d'écurie officielle de moto-cross pour consacrer tous ses efforts au développement de ses petite et moyenne cylindrées, nous présente aujourd'hui une gamme de modèles bien réalisés, soigneusement finis, et propres à satisfaire tous ceux parmi les usagers qui voient dans la moto, plus qu'une fin sportive, la possibilité de se déplacer économiquement et sans histoire pour aller au travail comme pour se promener le dimanche et durant les vacances.

★

Mais encore, et ce n'est pas un mince mérite, la FN, avec son « Supersport », fait-elle effectuer au cyclomoteur de l'Ouest Européen un pas en avant vers l'assimilation à la moto légère de ce qui fut, il n'y a pas si longtemps, le « vélo à moteur auxiliaire ».

R.C.D.

FICHE TECHNIQUE

	175 Luxe	175 Carénée	250 Luxe	250 Carénée	Cyclo Supersport
Cycle du moteur	2 T.	2 T.	2 T.	2 T.	2 T.
Nombre de cylindres	1 (dble piston)	1 (dble piston)	2	2	1
Alésage	45 mm	45 mm	52 mm	52 mm	39 mm
Course	piston AV: 53,15 mm piston AR: 56,30 mm	53,15 mm 56,30 mm	58 mm	58 mm	41,8 mm
Cylindrée	174,07 cc	174,07 cc	246 cc	246 cc	49 cc
Taux de compression	6,6 à 1	6,6 à 1	6,5 à 1	6,5 à 1	—
Puissance	9 CV	9 CV	15,1 CV	15,1 CV	—
Carburateur	Bing	Bing	Bing 1/24/71	Bing 1/24/71	Encarwi
Embrayage	à disques liés	à disques liés	à disques liés	à disques liés	à disques, ds l'huile
Graissage boîte	barbotage	barbotage	barbotage	barbotage	barbotage
Nombre de vitesses	4	4	4	4	2
Commande des vit.	sélecteur	sélecteur	sélecteur	sélecteur	Poignée tournante
Mise en marche	kick	kick	kick	kick	pédales
Transmission finale	chaîne enclose	chaîne enclose	chaîne enclose	chaîne enclose	Chaîne sous carter double branche
Rapport primaire	2,53	2,53	2,86	2,86	—
Allumage	Dynamo-rupteur 6 V. 40 W.	Dynamo-rupteur 6 V. 40 W.	Dynamo-rupteur 6 V. 45/60 W.	Dynamo-rupteur 6 V. 45/60 W.	Volant magnétique Bosch 6 V. 17 W.
Batterie	6 V. 7 AH.	6 V. 7 AH.	6 V. 7 AH.	6 V. 10 AH.	—
Cadre	tubes, simple berceau	tubes, simple berceau	tubes, simple berceau	tubes, simple berceau	embouti. form. caiss.
Réservoir d'essence	11 l. (rés. 1 l.)	11 l. (rés. 1 l.)	14 litres	14 litres	8,5 litres
Suspension AV	télescopique	télescopique	télescopique	télesc. amort. hydr.	télescopique
Suspension AR	oscill. amort. hydr.	oscill. amort. hydr.	oscill. amort. hydr.	oscill. amort. hydr.	oscill. amort. hydr.
Moyeux AV et AR	centraux, à broche	centraux, à broche	centraux, à broche	centraux, à broche	gros corps, freins tambour
Jantes	acier	acier, chromées	acier, chromées	acier, chromées	alu
Pneus	19x3	19x3	AV 19x3 - AR 19x3,25	18x3,25	23x2,5
Vitesse maximum	100 kmh	100 kmh	110 kmh	110 kmh	—
Longueur totale	2	2	2,05	2,05	—
Hauteur totale	1	1	1	1	—