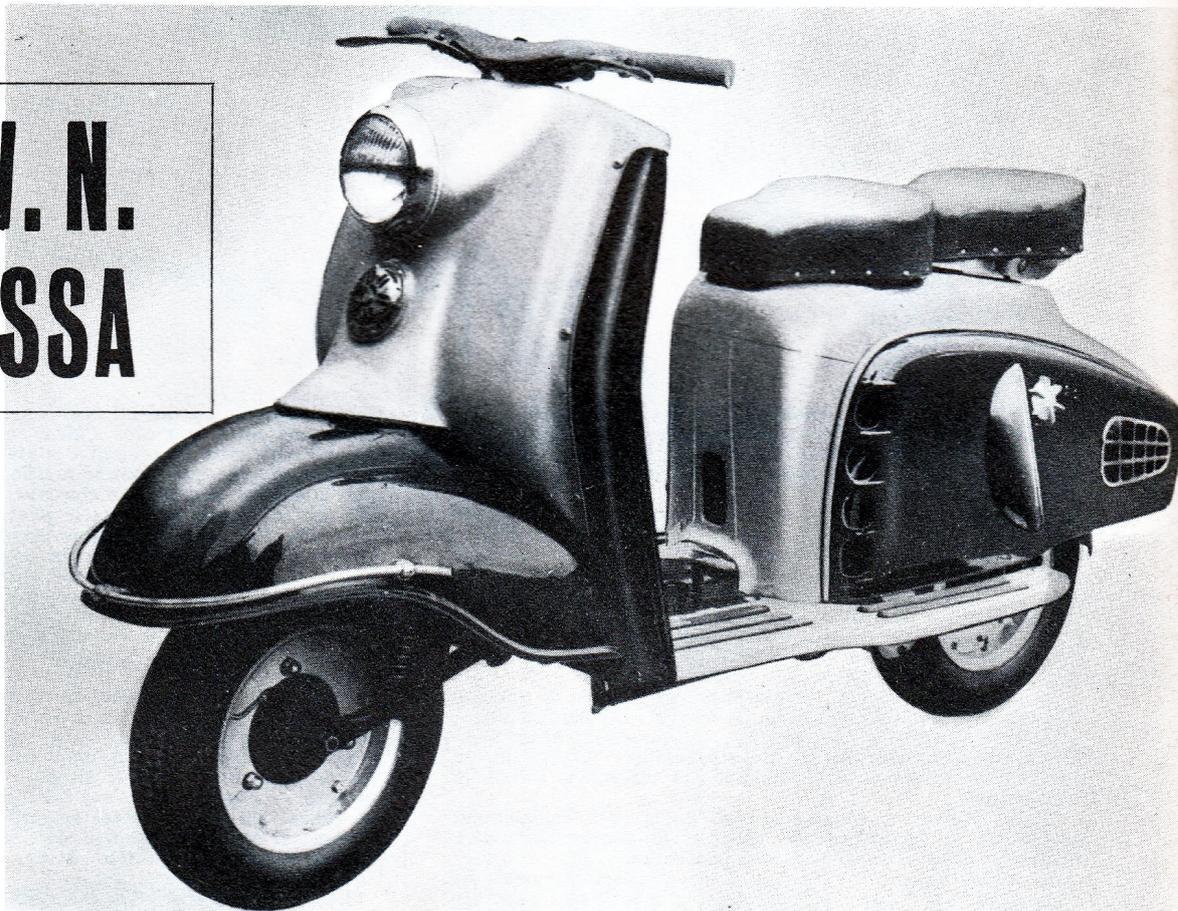


ESSAIS *MOTOCYCLES*

la T.W.N. CONTESSA



la
machine
vue par le
constructeur

Scooter de tourisme : 200 cm³
Vitesse de pointe : 97 km/h
Prix : 264 000 fr (prix en France)

Le Contessa est un scooter de grande puissance représentant la tendance allemande. Le constructeur n'a pas hésité à employer des solutions onéreuses telles que le double piston, la fourche du type Earles, le démarrage électrique. L'ensemble est extrêmement bien fini et très étudié. Ce modèle est l'un des plus chers sur le marché de l'Allemagne. A titre de curiosité, nous sommes heureux d'en présenter l'essai à nos lecteurs.

Un pays aussi motocycliste que l'Allemagne resta évidemment très longtemps réticent au scooter. Les constructeurs d'outre-Rhin ont effectivement hésité avant de suivre l'exemple donné par l'Italie et la France, avant de bénéficier des expériences acquises par les promoteurs, ce qui leur a permis d'éviter un certain nombre des maladies infantiles qui accompagnent toujours les nouveautés. C'est ainsi que nous trouvons aujourd'hui, en Allemagne, une majorité de scooters dont la cylindrée dépasse résolument les 125 cm³ vraiment trop justes pour le tourisme à deux. D'autre part, les suspensions et partant la tenue de route s'améliorent sans cesse. Enfin, on trouve de plus en plus des démarreurs électriques.

Pour les lecteurs de *Motocycles* cet essai aura un double intérêt; d'une part, nous sommes en présence d'un scooter sainement conçu et doté des agréments d'une bonne moto et ensuite nous retrouvons sur ce véhicule le même moteur équipant le modèle « Cornet » de la marque.

Malheureusement, le prix de vente de la Contessa atteint le chiffre énorme de 264 000 F : les éternels 60 % de douane!...

Le moteur

C'est un deux-temps double piston et chambre d'explosion commune, à balayage en équicourant; les avantages théoriques de ce système sont connus : séparation des gaz frais et des gaz brûlés et, partant, peu de pertes, un meilleur remplissage, haut rendement et faible consommation, etc. La disposition face à la route des cylindres facilite grandement le refroidissement, d'autant plus que le constructeur a toujours su se garder de régimes moteur élevés. Une course de 62 mm pour deux fois 45 mm d'alésage nous donne une cylindrée exacte de 197 cm³. Pour un rapport volumétrique de 6,5 : 1, le constructeur annonce une puissance de 10,4 ch à 4 800 tr/mn. Culasse et cylindre de la Contessa sont en alliage léger. Rappelons à nos lecteurs que la T.W.N. fut la première firme motocycliste qui équipa ses modèles de série de cylindres en alliage léger chromé dur. Cette technique, aujourd'hui bien au point, a été appliquée sur le scooter, à l'instar de tous les autres modèles de la maison. On obtient ainsi un poids moindre, une meilleure évacuation de la chaleur, des tolérances piston-cylindre très faibles améliorant l'étanchéité, et une usure moins importante qu'avec un cylindre de fonte.

Les pistons à jupe très longue comportent trois segments chacun. Une bielle en U les relie au maneton. Le refroidissement du moteur est assuré par une turbine dont les ailettes en alliage léger coulé sont boulonnées sur le corps du rotor de la dynamo. Mais nous reviendrons plus loin sur l'installation électrique. Disons simplement que l'allumage s'effectue par batterie et bobine. L'avance automatique permet un maximum de 5 mm avant le P.M.H. Le constructeur recommande des bougies d'un degré thermique de 240 pour la conduite normale, mais conseille des 260 pour les grands trajets à allure soutenue.

Le graissage s'effectue par mélange à 5 %. Cela peut sembler faible, mais reste néanmoins bien dans la norme allemande (indice de viscosité SAE 40/50).

Le carburateur est un Bing de 26 mm de passage des gaz. Sa position inclinée — le corps est presque transversal — autorise une grande accessibilité aux gicleurs et à la vis de réglage du ralenti. Le gicleur principal est un 115, le gicleur de ralenti un 40, celui de démarrage porte le numéro 100 tandis que le gicleur d'aiguille est désigné par le numéro 1 408. Après rodage, on fixe l'aiguille dans sa deuxième position à compter du haut. Ce carburateur comporte un dispositif enrichisseur pour le démarrage. Un petit boisseau, coulissant dans un corps cylindrique parallèle au corps principal du carburateur,

dégage dans sa position la plus élevée un canal aboutissant dans la pipe d'admission, ainsi qu'une entrée d'air. Il se forme un mélange très riche avec le carburant amené par le gicleur de démarrage placé dans la partie inférieure de ce corps cylindrique. Ce dispositif assure des départs faciles, même par temps très froids.

Chez T.W.N. on a toujours attaché une grande importance au fonctionnement silencieux des moteurs. Ceci nous amène à parler du filtre d'air et du système d'échappement. Bien que placée sous le carénage, la roue arrière est dotée d'un garde-boue évitant les projections d'eau et de boue sur le moteur. Boulonné sur ce garde-boue, nous trouvons un volumineux silencieux d'admission comportant un filtre à air à toiles métalliques huileuses.

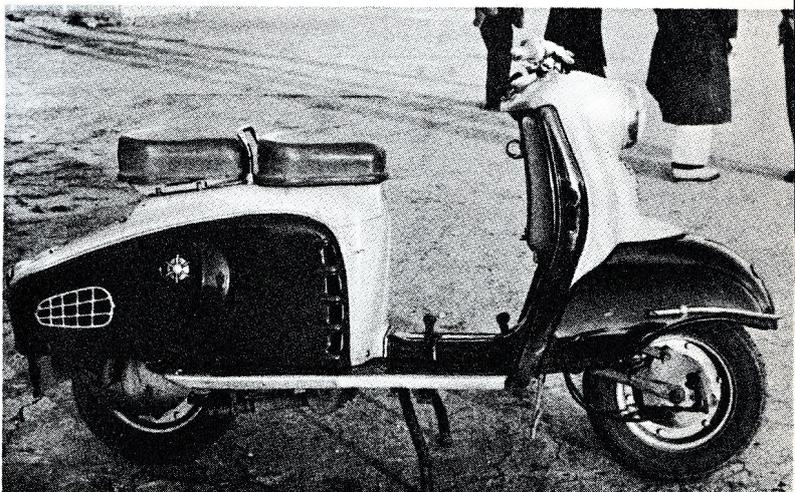
Comme tous les autres modèles de la marque, la Contessa bénéficie d'une importante chambre de détente en sortie du cylindre. Le peu de place disponible sous la carrosserie n'a pas permis d'utiliser la fameuse « poire » que l'on connaît sur la 350 cm³ « Boss » et la 200 cm³ « Cornet ». Cette chambre de détente est donc de forme cylindrique. Un tube la relie au silencieux proprement dit. Notons que celui-ci est démontable, facilitant ainsi le nettoyage.

Plus haut, nous disions que l'allumage se faisait par batterie-bobine. Cette dernière, ainsi que le régulateur-dijoncteur, est placée sous le carénage, à gauche. Tout en étant bien protégés, ses organes restent d'une parfaite accessibilité. Le combiné dynamo-démarreur, monté en bout de vilebrequin, donne 100 W avec une tension de 12 V.

Cette puissance permet son utilisation pour l'allumage, l'éclairage et le démarrage. La dynamo charge deux batteries de 6 V, 11 A/h, montées en série et placées dans un coffre spécial sur la face intérieure du tablier, ces batteries fournissant l'énergie nécessaire au lancement du démarreur (ce coffre contient également le réservoir de carburant). Le tableau de bord comporte une lampe de contrôle de charge et une clé de contact. En enfonçant cette clé à fond, on actionne le démarreur électrique, tandis qu'un ressort le rappelle dans la position « marche » dès que le moteur tourne. Cette même clé commande également l'éclairage, à savoir la lanterne de ville et l'ampoule code-phare.

Au centre de la dynamo — donc en bout d'arbre — nous

Sur le bras droit de fourche Earles on aperçoit la fixation du ressort hélicoïdal. L'amortisseur hydraulique unique est à gauche. A noter le montage souple de la poignée du tan-sad et le petit pare-choix du garde-boue AV livré de série.



trouvons le rupteur d'une accessibilité parfaite. Il est monté sur une plaquette fixée elle-même par deux boulons et comportant des « boutonnières » permettant le réglage de l'avance.

Les transmissions

La transmission primaire par chaîne simple en bain d'huile nous amène à l'embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile. Cet embrayage très classique comporte des disques liège et acier. Signalons toutefois la triple possibilité de réglage : un écrou moleté au guidon, une vis et contre-écrou sur la tige de poussée et un deuxième réglage sur le câble, également par vis et contre-écrou. La démultiplication primaire est de l'ordre de 2,56 : 1.

La boîte de vitesses faisant bloc avec le moteur donne quatre rapports commandés par sélecteur au pied à double pédale.

La démultiplication interne de la boîte est la suivante :

1 ^{re}	3,205 : 1.
2 ^e	1,81 : 1.
3 ^e	1,25 : 1.
4 ^e	1 : 1.

La démultiplication secondaire est de 1,86 : 1 et nous avons donc dans les quatre rapports, les démultiplications finales suivantes :

1 ^{re}	15,22 : 1.
2 ^e	8,60 : 1.
3 ^e	5,94 : 1.
4 ^e	4,75 : 1.

La boîte comprend un dispositif de remise au point mort disposé de façon à être actionné facilement en même temps que le frein au pied.

La chaîne secondaire fonctionne en bain d'huile dans un carter en alliage léger formant bras de suspension arrière. Nous sommes donc en présence d'un groupe moteur-transmission oscillant genre Lambretta ou Aer Macchi.

La partie cycle

Le cadre ouvert à poutre centrale forme l'épine dorsale de la Confessa. Il supporte l'ensemble bloc-moteur-suspension, la direction et la roue avant, les béquilles ainsi que les attaches supérieures de la suspension arrière et de la carrosserie. Cette dernière, émaillée en bleu deux tons, comporte le garde-boue avant (avec pare-choc), le tablier, le plancher, la partie dorsale ainsi que les deux panneaux latéraux amovibles. Le siège du pilote est boulonné sur la carrosserie tandis que celui du passager peut basculer pour libérer le coffre à outils qui, en fait, est une cuvette, amovible pour autoriser l'accès à la bougie.

La fourche avant est une véritable fourche Earles comprenant deux ressorts hélicoïdaux et un seul amortisseur hydraulique séparé.

Le débattement de la suspension arrière est contrôlé par un seul ressort hélicoïdal complété également par un amortisseur séparé (côté droit). A noter que le ressort et l'amortisseur ne sont pas fixés dans le même sens.

Les roues interchangeable, à jante démontable, portent des pneus de 3,50 x 10. Les freins en alliage léger coulé — diamètre : 150 m/m sur 25 mm de largeur de garnitures — sont munis d'ailettes de refroidissement.

Parmi les détails intéressants de ce scooter, signalons encore les deux béquilles : une centrale et une latérale,

un antivol discret au centre du guidon et un réservoir de 11 l dont 2 l de réserve (assurant une autonomie de 35 à 40 km !)

Pour terminer, quelques cotes :

Empattement : 1 300 mm.
Longueur hors-tout : 1 900 mm.
Largeur hors-tout : 575 mm.
Hauteur hors-tout : 1 020 mm.

Poids en ordre de marche (carburant, pompe et selle de tan-sad) : 149 kg.

P. NIEDERMANN.



Le scooter étant encore un véhicule qui cherche sa formule définitive, il est difficile de se prononcer sur la valeur des techniques constructives utilisées.

Il faut cependant mettre l'accent sur les recherches qu'il suscite, notamment en Allemagne.

Portons au crédit du T.W.N. une suspension intégrale oscillante, avec amortisseurs hydrauliques, l'adoption d'un démarreur électrique, une boîte quatre vitesses et une puissance intéressante.

Un poids et un prix élevés sont la rançon de l'augmentation de cylindrée, de performances et de confort.

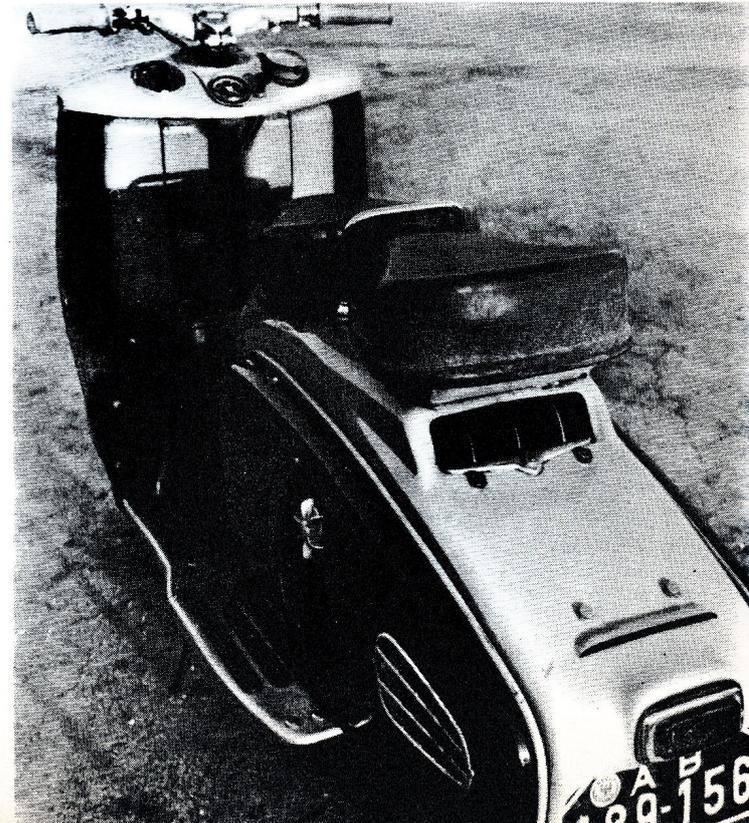
Qualités

Puissance intéressante.
Suspensions oscillantes avec amortisseurs hydrauliques.
Démarreur électrique.
Carter secondaire étanche. Boîte 4 vitesses.
Excellente finition.

Défauts

Poids élevé.
Prix élevé.

Ces deux ouvertures assurent l'évacuation de l'air chaud, tandis que les quatre boulons sont destinés au montage d'un porte-bagages et de la roue de secours.



FICHE SIGNALÉTIQUE

MOTEUR : deux temps - double piston

Balayage : En écuicourant.
 Course : 62 mm.
 Alésage : 2 × 45 mm.
 Cylindrée : 197 cm³.
 Rapport volumétrique : 6,5 : 1.
 Puissance : 10,4 ch à 4 800 tr/mn.
 Refroidissement : Par air forcé (soufflerie).
 Graissage : Par mélange 1 : 20.
 Carburateur : Bing 1/26/23 à enrichisseur de départ.
 Gicleur principal : 115.
 Gicleur ralenti : 40.
 Gicleur d'aiguille : 1 408.
 Gicleur de départ : 100.
 Aiguille : 2 crans depuis le haut.
 Allumage : Batterie-bobine, avance automatique.
 Dynamo : Noris Lag 12/100 L (dynastart).
 12 V, 100 W.
 Bougie : 240 ou 260.

EMBRAYAGE

A disques multiples (liège) fonctionnant dans l'huile.
 Transmission primaire : Chaîne simple en bain d'huile.
 Démultiplication primaire : 2,56 : 1.

BOITE DE VITESSES

A quatre rapports commandés par sélecteur au pied à double pédale; dispositif de remise au point mort.
 Démultiplication interne :

1 ^{re}	3,205 : 1.
2 ^e	1,81 : 1.
3 ^e	1,25 : 1.
4 ^e	1 : 1.

Transmission secondaire : Chaîne en bain d'huile.
 Démultiplication : 1,86 : 1.
 Démultiplication finale :

1 ^{re}	15,22 : 1.
2 ^e	8,60 : 1.
3 ^e	5,94 : 1.
4 ^e	4,75 : 1.

Pignon moteur : 18 dents.
 Couronne embrayage : 46 dents.
 Pignon sortie de boîte : 14 dents.
 Couronne arrière : 26 dents.
 Contenance d'huile de la boîte et du carter de chaîne secondaire : environ 650 cm³.

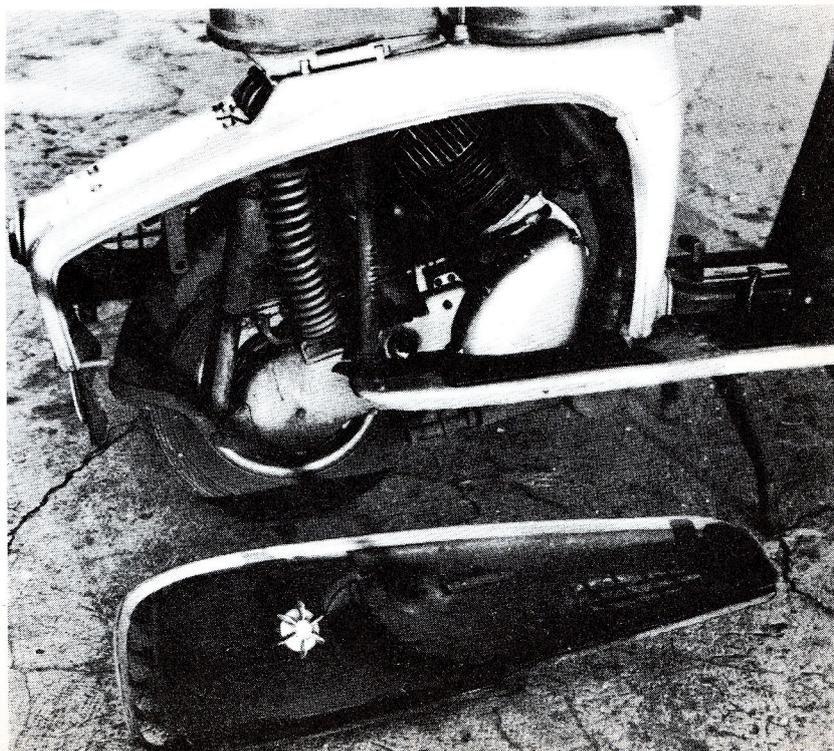
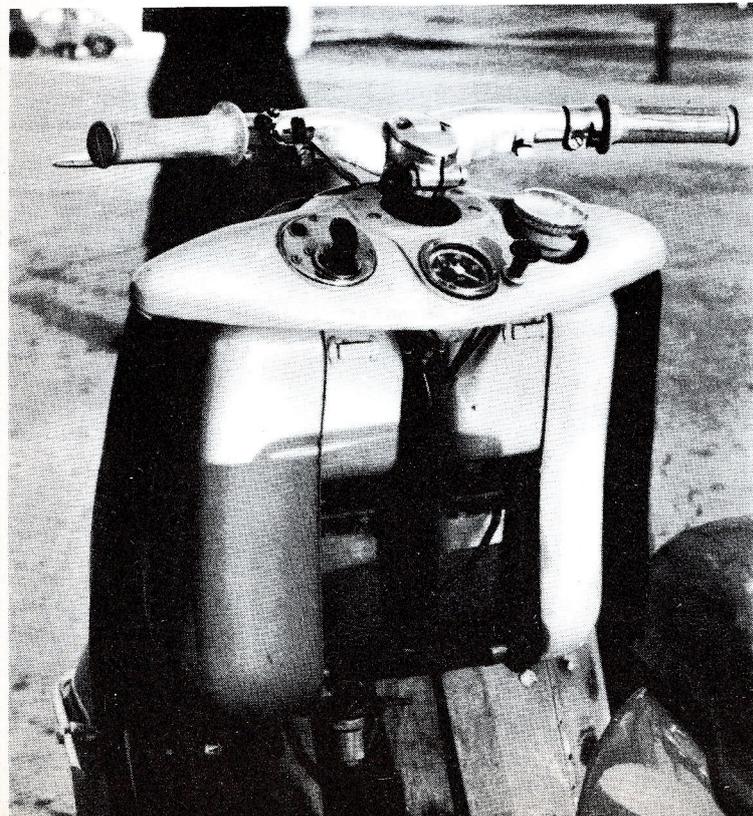
PARTIE CYCLE

Cadre : Ouvert, tubes acier, soudés et boulonnés.
 Suspension avant : Fourche Earles, 2 ressorts hélicoïdaux et 1 amortisseur hydraulique séparé.
 Suspension arrière : Oscillante, 1 ressort hélicoïdal et 1 amortisseur hydraulique séparé.
 Jantes : Acier, démontables.
 Pneus : 350 × 10.
 Freins : diamètre 150 mm. Largeur garnitures : 25 mm.
 Béquille : 1 centrale et 1 latérale.
 Réservoir : 11 l, dont 2 de réserve.
 Phare : diamètre 130 mm.
 Empattement : 1 300 mm.
 Longueur hors-tout : 1 900 mm.
 Largeur hors-tout : 575 mm.
 Hauteur : 1 020 mm.
 Hauteur selle : 765 mm.
 Poids en ordre de marche (carburant, outillage, siège passager, pompe, etc.) : 149 kg.

Le guidon étroit et sobre comprend au milieu un antivol. A gauche du bouchon de réservoir se trouvent la tirette du starter et le tachymètre. La clé de contact visible sur la gauche commande le démarreur et l'éclairage. En dessous du tableau de bord on découvre les deux batteries de 6 V montées en série, placées entre les deux parties du réservoir à carburant.



L'ensemble oscillant moteur-transmission. A remarquer : le ressort hélicoïdal et l'amortisseur hydraulique à très grande course ne travaillent pas dans la même direction. Les panneaux latéraux comportent sur leurs faces intérieures des isolants antivibrations.



essai à Montlhéry

C'EST grâce à l'obligeance de T.W.N. de Nuremberg, que nous avons pu essayer ce scooter inconnu en France.

Peu photogénique, on en apprécie mieux les proportions de visus. Plus volumineux que nos scooters, le découpage et la répartition des panneaux teintés lui confèrent une allure agréable.

A l'avant, nous trouvons le garde-boue faisant bloc avec le tablier, ainsi que le phare et l'avertisseur. Le guidon très étroit, en alliage léger coulé, comporte les commandes de freins et de débrayage, avec écrous moletés pour les réglages rapides; à gauche, les boutons d'avertisseur et l'inverseur code-phare. Sur le tableau de bord, nous avons l'emplacement de la clef de contact qui commande également le démarreur comme sur la plus moderne des voitures, le compteur avec éclairage de nuit, le starter et le bouchon de réservoir. Sous le tableau, un crochet porte-serviette très pratique par son système de fermeture se trouve au-dessus de l'emplacement des batteries. Le robinet d'essence très bien placé permet de passer en marche à la position réserve sans tâtonnement et sans perdre la route de vue.

Le plancher à première vue est doté de nombreuses pédales. A gauche, la commande des vitesses s'effectue par sélecteur à double branche: à la pointe du pied, on rétrograde; au talon, on monte la gamme. Le système est nécessaire pour une boîte à 4 vitesses qui demanderait trop de course à une commande par poignée au guidon.

A droite, le frein est très bien placé à la pointe du pied et une deuxième pédale de mise au point mort s'actionne au talon: ce dispositif est très pratique à l'usage, surtout en ville.

La mise en route ne demande aucun effort, mais procure par contre la satisfaction d'étonner l'assistance. Le

Sous le panneau gauche nous trouvons la soufflerie (avec, au centre, le rupteur), le régulateur disjoncteur, la bobine et l'entrée du filtre à air.

démarrage électrique est encore peu courant chez nous et, même par temps froid, le fonctionnement est assuré. Il n'existe d'ailleurs aucune pédale de mise en route.

Le moteur est peu bruyant et ne tourne pas en quatre temps. Le fait d'embrayer soulève un peu l'avant du scooter et on découvre une première très courte qui sert à décoller l'engin. Il faut passer instantanément la seconde qui emmène « rondement » (on sent les 200 cm³). La troisième, grâce à la souplesse du moteur, permet des reprises à faible allure; en usage courant, quatrième et troisième sont les rapports les plus usités.

Le confort et la tenue de route sont les qualités qui surprennent de prime abord. Les suspensions absorbent avec facilité les dénivellations, on est bercé mais pas secoué. Nous reprocherons même trop de souplesse à la fourche avant. Le fait de couper les gaz amène un balancement que, seul, le plein du réservoir peut supprimer. Le fait est surtout sensible en descente. La Contessa est également une bonne vireuse, les 150 kg n'influent aucunement sur la maniabilité, le freinage s'avère satisfaisant.

Dans la circulation urbaine, cet engin est difficilement battable grâce à ses reprises. Il est amusant de voir avec quelle facilité on « dépose » les autres scooters, dont la cylindrée est près de moitié, au grand étonnement de leurs conducteurs qui ne soupçonnent évidemment pas la différence de puissance.

Le moteur est, si l'on peut dire, « élastique »; il prend très vite son régime maximum et donne des chevaux en régimes intermédiaires. L'aptitude en côte est extraordinaire: nous avons pu grimper à Meudon en prise à plus de 70 km/h.

Le passage des vitesses est simple. Il faut éviter d'appuyer trop fort pour ne pas rester dans des points morts intermédiaires. Comme dans toutes les boîtes allemandes conçues pour l'usage du side sans changer la démultiplication finale, il existe un trou entre les groupes 1^{re}-2^e et 3^e-4^e. La souplesse du moteur ne rend guère gênante cette disposition des rapports.

Sur un parcours de 814 km, accompli à plus de 70 km de moyenne, la consommation devait s'établir à 3,95 l aux 100 km.

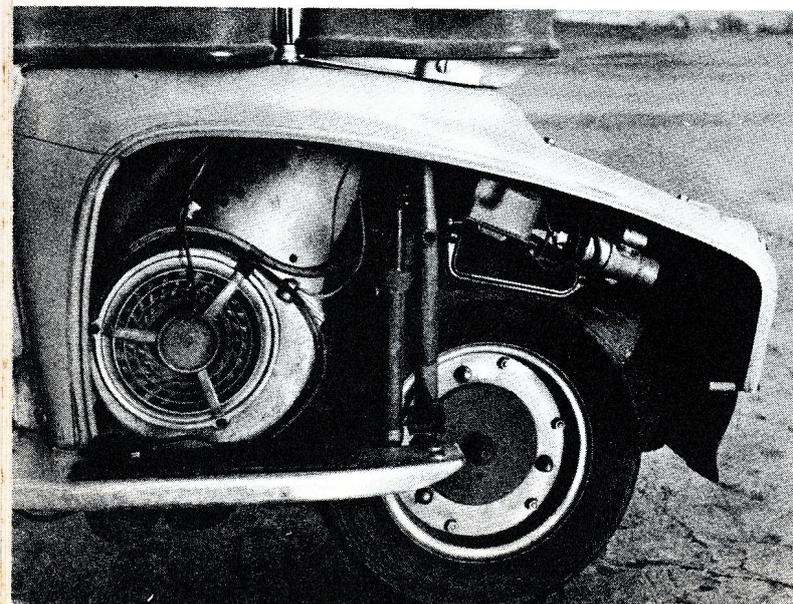
Le rayon de braquage s'avère suffisant. La position est très confortable, les commandes douces et l'accessibilité générale sans reproche. Un bon point pour la béquille latérale, indispensable sur un scooter lourd.

Le vaste tablier assure la protection maximum espérée pour un scooter sans pare-brise. La carrosserie exempte de vibrations et l'échappement silencieux, font qu'aucun bruit mécanique ne vient troubler le pilote. Le passager est également à l'aise, les repose-pieds étant vastes et ne vibrant pas.

Le coffre à outils, placé sous le siège arrière, contient un nécessaire pour les dépannages et démontages de roues. La capacité du réservoir permet une autonomie suffisante de près de 300 km.

L'essai à Montlhéry devait confirmer notre première impression: vitesse, tenue de route et maniabilité.

Sur la piste de vitesse, le meilleur tour en position tou-



riste fut exécuté en 1 mn 41 s 2/5, soit à la moyenne de 90,940 km/h. En position effacée, nous obtenons 1 mn 30 s 4/5, moyenne 101,031 km/h. Le résultat se passe de tout commentaire. Le circuit routier de 9 km permet de juger de la « hargne » de la Contessa. Freinant bien, virant facilement, nous avons pu tenir « la dragée haute » aux essayeurs de quelques voitures de série et voici les temps enregistrés : premier tour : 7 mn 15 s 2/5, ce qui représente une moyenne de 75,913 km/h. Deuxième tour : 7 mn 09 s, soit 77,049 km/h de moyenne. Troisième tour : 6 mn 59 s 1/5, moyenne 78,847 km/h. Pour bien faire comprendre la valeur de cette moyenne, nous insistons sur le fait que le circuit routier comporte treize virages et des dénivellations importantes comme la côte Lapize et sa contrepartie qui débute après le virage de la forêt.

Les essais de freinage effectués à 50 km/h en actionnant simultanément les deux freins, donnent l'arrêt complet en 8 m.

L'accélération départ arrêté sur 100 m nous donne 10 s : moyenne, 36 km/h. Sur 200 m, nous trouvons 14 s 4/5 : moyenne, 48,65 km/h. La moyenne des 300 m ressort à 55,09 km/h pour 19 s 3/5. Sur les 400 m, nous chronométrons 23 s, soit une moyenne de 62,604 km/h.

Ces performances feront certainement regretter aux amateurs de mécanique puissante l'impossibilité actuelle d'achat du scooter Contessa, mais nous pensons qu'il était intéressant d'effectuer cet essai, à titre indicatif.

André NEBOUT.

RÉSULTATS D'ESSAI

Temps humide et froid, vent 15 km/h.

PISTE DE VITESSE : 2.548 m.

Position touriste : 1 mn 41 s 2/5. Moyenne : 90,940 km/h.

Position allongée : 1 mn 30 s 4/5. Moyenne : 101,031 km/h.

CIRCUIT ROUTIER : 9 181 m.

Meilleur tour : 6 mn 59 s 1/5. Moyenne : 78,847 km/h.

ACCÉLÉRATIONS :

100 m : 10 s. Moyenne : 36 km/h.

200 m : 14 s 4/5. Moyenne : 48,65 km/h.

300 m : 19 s 3/5. Moyenne : 55,09 km/h.

400 m : 23 s. Moyenne : 62.604 km/h.

Freinage : de 50 km/h à l'arrêt complet, 8 m.

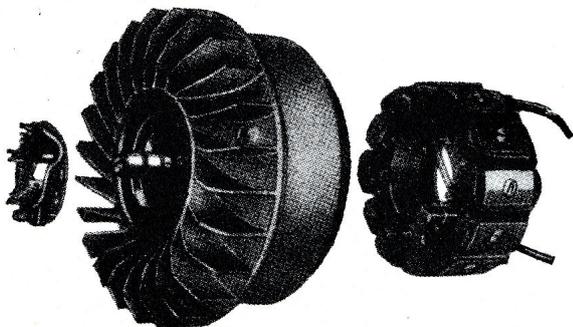
CONCLUSIONS D'ESSAI

avantages

Bonne tenue de route.
Performances excellentes.
Freinage sûr.
Confort à souligner.

inconvénients

Amortissement insuffisant.
de la suspension avant.



Détail de la Dyna-start Noris
lag 12/100 L, 12 V, 100 W.
A l'extrême gauche on aperçoit
le rupteur monté en bout d'arbre moteur.



essai routier du Scooter T. W. N.

Essai réalisé sur le parcours Nuremberg-Paris, soit 822 km. La machine comptait au départ 2 987 km et 3 809 km à l'arrivée. La consommation fut établie en effectuant un plein de 11 l au départ et en complétant à chaque ravitaillement.

Moyenne générale sur 814 km, arrêts déduits : 70,200 km/h. Consommation : 3,95 l.

TABLEAU DE ROUTE						
ITINÉRAIRE	KM-COMPTEUR	CARBURANT	CONSOMMATION	HORAIRE	TEMPS	
NUREMBERG ... STUTT GART ...	2.987 } 3.180 } 193 km	plein : 11 l plein - 8,5 l	8,5 l	8 h 30 11 h 30	3 heures	4 h 30 mn (de 8 h. 30 à 13 h) pour 273 km
STUTT GART ... KARLSRUHE ...	3.180 } 3.260 } 80 km			12 h 13 h	1 heure	
KARLSRUHE ... KARLSRUHE ...	3.260 } 3.268 } 8 km		8,5 l	parcours en ville	neutralisé	
KARLSRUHE ... KEHL	3.268 } 3.343 } 75 km			17 h 18 h 30	1 h 30 mn	
KEHL ... SAVERNE ... SAINT-DIZIER ...	3.343 } 3.604 } 261 km	plein + 8,5 l plein + 7,5 l	7,5 l	18 h 30 (1 h 15 arrêt) 0 h 45	3 heures	9 h 15 mn (de 17 h à 4 h 15) pour 541 km
SAINT-DIZIEZ ... PARIS	3.604 } 3.809 } 205 km	reste : 3 l		1 h 15 4 h 15	3 heures	
TOTAL	822 km		32,5 l		11 h 30 mn	

**Moyenne générale
(arrêts non déduits)
814 km en 13 h 45 mn,
soit : 58,800 km/h.**

**Consommation moyenne :
3,95 l aux 100 km.**

**Moyenne sur 814 km
(parcours en ville de Karlsruhe déduit, soit 8 km),
arrêts déduits : 70,200 km/h.**

LE FILM DE L'ESSAI ROUTIER

NUREMBERG (8 h 30)-STUTT GART (11 h 30), 193 km :
Très sinueux; profil difficile. Pluie. Allure rapide. **Moyenne : 64,300 km/h** (193 km en 3 heures).
Consommation : 8,5 l pour 193 km, soit 4,4 l aux 100 km.

STUTT GART (12 h)-KARLSRUHE (13 h), 80 km :
Sortie et entrée d'agglomérations difficiles; autoroute très rapide. **Moyenne : 80 km/h** (80 km en 1 heure).

KARLSRUHE-KARLSRUHE, 8 km :
Parcours en ville, neutralisé pour le calcul de la moyenne générale.

KARLSRUHE (17 h)-KEHL (18 h 30), 75 km :
Route secondaire, profil plat, mais nombreux virages. **Moyenne 49,980 km/h** (75 km en 1 h 30 mn).

KEHL (18 h 30)-SAINT-DIZIER (0 h 45), 261 km :
Formalités douanières rapides; col de Saverne sous la neige; arrêt à Saverne : 1 h 15 mn. Saverne-Saint-Dizier, bonne route, mais traversée de Nancy. Parcours de nuit. **Moyenne : 87 km/h** (261 km en 3 heures).

Consommation de Stuttgart à Saint-Dizier : 16 l pour 424 km, soit 3,7 l aux 100 km.

SAINT-DIZIER (1 h 15)-PARIS (rue de Crimée) (4 h 15), 205 km :

Bonne route, allure rapide. Parcours de nuit, sous la pluie. **Moyenne : 68 km/h** (205 km en 3 heures).

Consommation de Saint-Dizier à Paris : 8 l pour 205 km, soit 3,9 l aux 100 km.



La consommation, en tirant le parti maximum des possibilités de la machine, oscille entre 3,7 l et 4,4 l aux 100 km, suivant le profil du terrain et le kilométrage urbain.

Le pilote était notre collaborateur Niederman, dont le poids tout équipé atteint 90 kg.

Conditions atmosphériques : temps froid, pluie intermittente et neige sur le col de Saverne.

La moyenne générale (arrêts déduits), de Nuremberg à Paris, caractérise éloquentement les remarquables performances du scooter T.W.N., et confirme les résultats obtenus sur le circuit routier de Montlhéry.

MOTOCYCLES *et Scooters*

9^e ANNÉE - N° 164

REVUE BIMENSUELLE

1^{er} FÉVRIER 1956

DIRECTEUR : MAX ENDERS

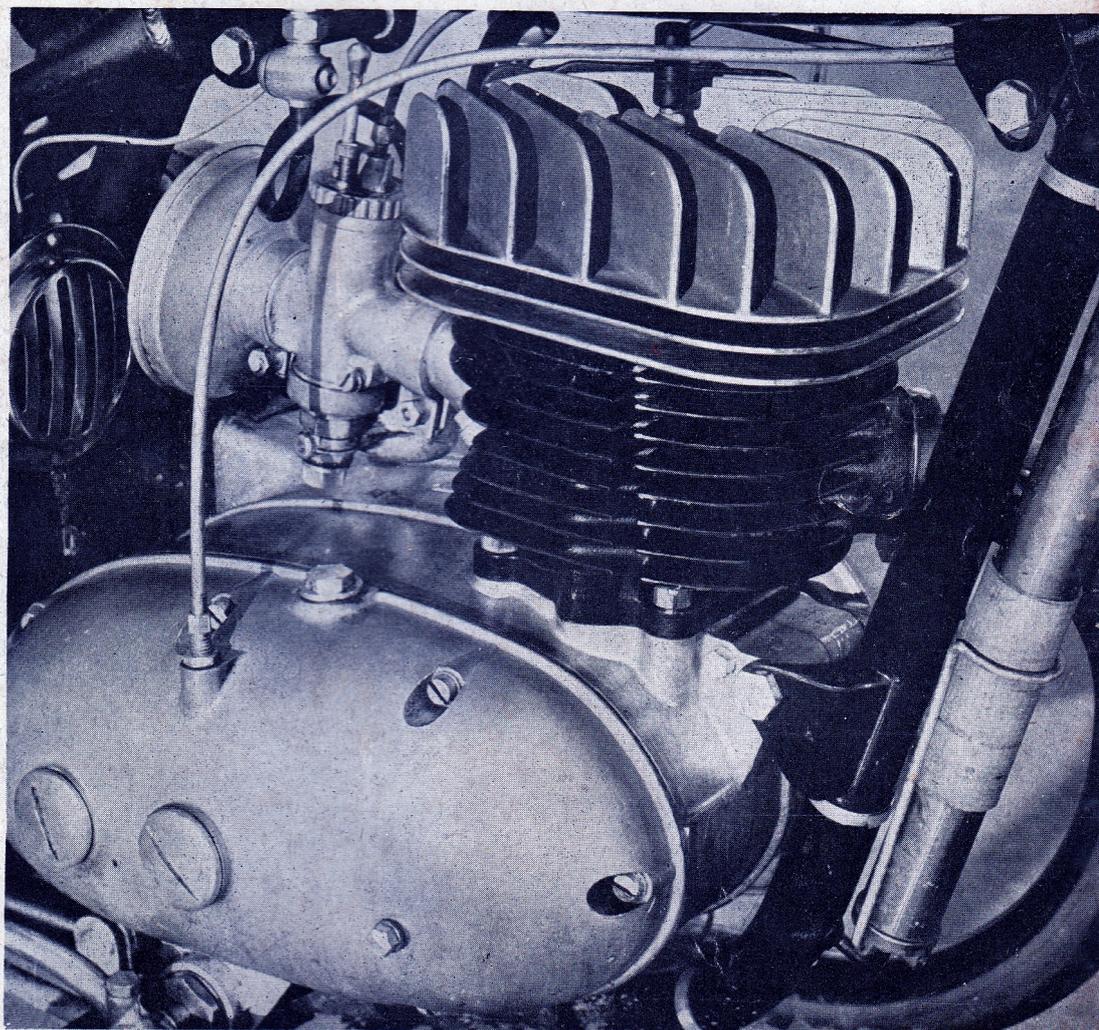
ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS

Dans ce numéro :

ESSAI ROUTIER DE LA BMW R/50

ESSAI DU SCOOTER TWN



40 f.