

# Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les Samedis

LE NUMERO :

30 frs

ESSAI  
NEW-MAP

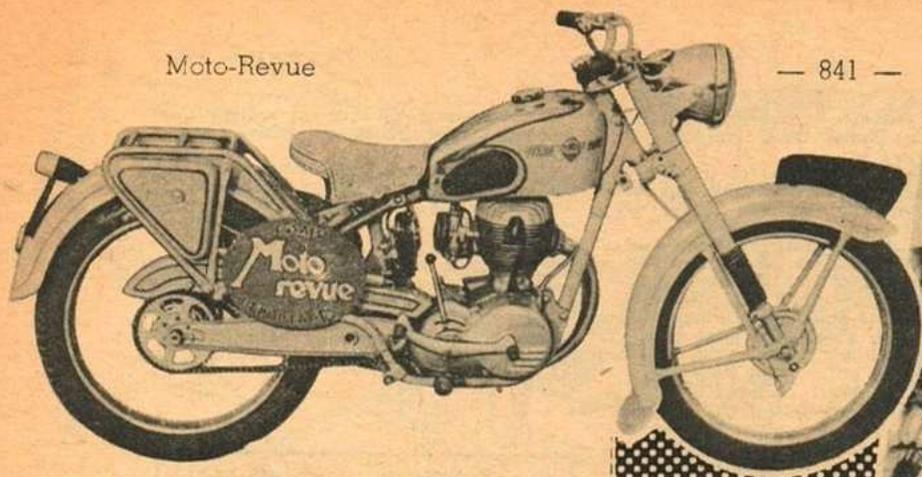


TELEPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Place de la Concorde, MM. Gilera et Masetti reçoivent leur diplôme  
de Champion du Monde en 500 cmc. (marque et conducteur).

[lesmoteursamc.free.fr](http://lesmoteursamc.free.fr)



Les productions New-Map, peu connues, il faut l'avouer, dans la région parisienne, vont bénéficier d'un nouvel essor dans la capitale et ses environs, grâce à la réouverture de la succursale de la rue de Charenton, dont la nouvelle et jeune direction nous a fort obligeamment prêté, pendant plusieurs semaines, une 175 cmc. du type 16.000.

Comme par le passé, New-Map ne réalise que la partie cycle de ses machines, laissant à d'autres le soin de produire des moteurs.

New-Map, c'est aussi l'importateur en France des célèbres Douglas, et suivant les promesses de l'agent, nous serons en mesure d'essayer très prochainement une Mark V et par la suite une Plus 80.

New-Map, c'est enfin le réalisateur de la tricamionnette « Solyto », des remorques vélos, vélomoteurs, etc...

La prise en possession de cette 16.000 nous fait immédiatement décerner à AMC un bon point. L'embrayage a été « travaillé » et fait rare pour un bloc-moteur où l'embrayage travaille dans l'huile, celui-ci ne colle absolument plus à froid. Même lors de départs matinaux, où le thermomètre accusait 4° au-dessus, nous restions indéfiniment à l'arrêt, première enclenchée, sans que le moteur entraîne le moins du monde.

Renseignements pris, les disques acier-bronze ont été remplacés par trois disques acier et deux disques Ferodo, de 3 mm d'épaisseur environ.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur ce 175 qui a fait de nombreuses fois l'objet d'essais et descriptions, disons simplement que le choix de la démultiplication finale ne saurait être mieux fait, car même en 4°, l'accélération se fait encore sentir, ce qui n'est pas toujours le cas sur des machines utilisant le 175 AMC.

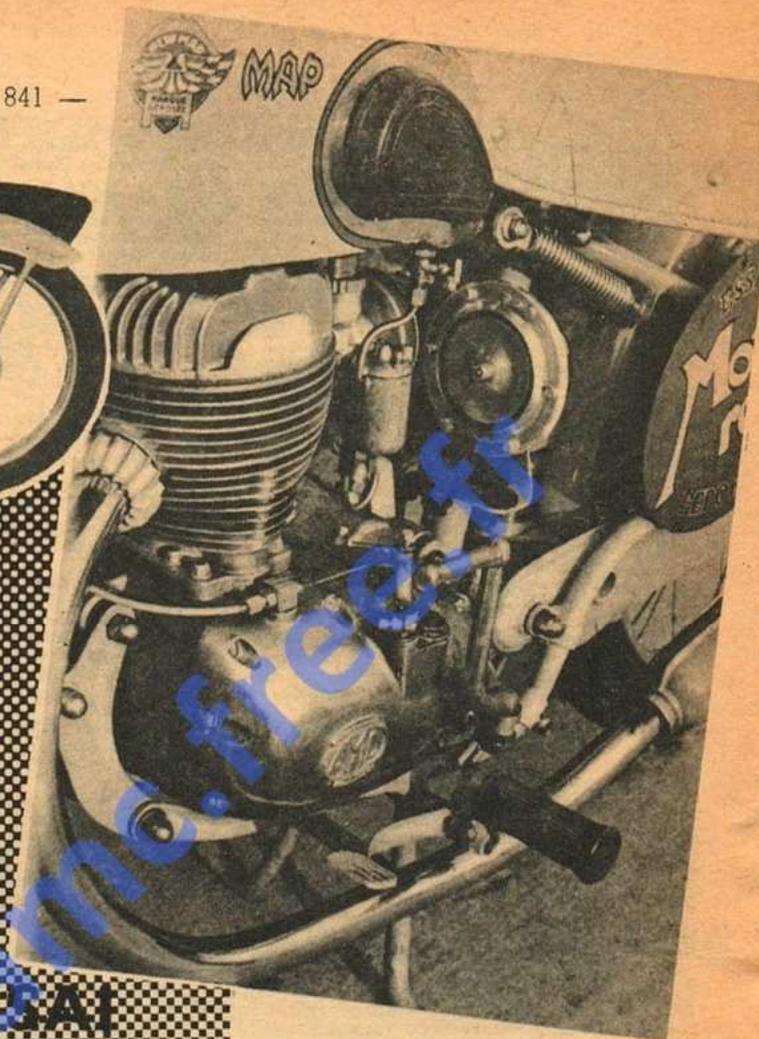
Passons maintenant à la partie cycle, et tout d'abord à l'aspect extérieur. Disons tout de suite que l'allure générale est plaisante et ceci n'est pas le reflet de notre seul jugement. Il y avait bien longtemps qu'en attendant devant un feu rouge, ou arrêté le long du trottoir, nous n'avions eu un tel cercle d'admirateurs autour de notre machine.

L'émaillage beige, le réservoir largement chromé, et le décor rouge très discret, s'harmonisent parfaitement.

Toutes les commandes sont bien situées, sauf la pédale de sélecteur, qui, un peu trop haute, nécessite un décollement du pied.

Position en selle confortable, réservoir signé New-Map, qui a l'avantage d'être étroit, ce qui ne fait pas trop écarter les jambes. En outre, nous avons trouvé, chose rare, un filtre à l'orifice de remplissage du réservoir.

La New-Map 16.000 est surtout intéressante par sa suspension arrière oscillante, l'une des premières réalisées en France. Bien que son débattement n'ait rien

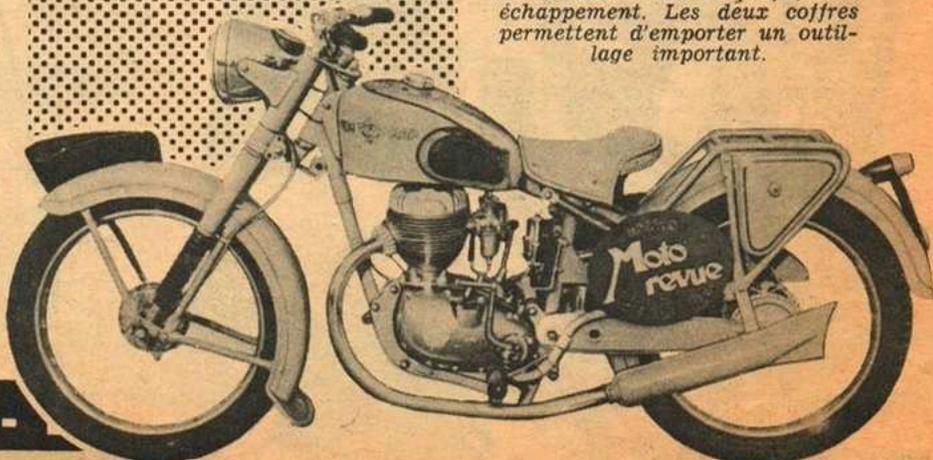


## ESSAI de la NEW-MAP « 16.000 »

En haut, à gauche : allure générale de la 175 New-Map type « 16.000 », photographiée côté sélecteur.

Ci-dessus : le bloc-moteur côté distribution. Remarquez la nouvelle forme du carter extérieur, à la hauteur du bouchon de remplissage du carter d'huile et de la commande de débrayage.

Ci-dessous : vue de profil, côté échappement. Les deux coffres permettent d'emporter un outillage important.



**ESSAIS MOTO-REVUE -**

d'exceptionnel — 5 cms au total — nous n'avons eu qu'à nous louer de cette suspension. En solo, comme à deux, jamais un talonnement, et par contre une action très progressive, réalisée à peu de frais par l'emploi d'un bloc en caoutchouc comme élément de suspension.

Vu le faible débattement, cette suspension est fatalement ferme, mais il ne faut pas croire pour cela que l'on est « secoué comme un prunier ». Il n'en est rien et cette fermeté contribue à l'excellente tenue en courbe de la New-Map. C'est ce que nous appellerons une machine pour vireur. Sécurité totale même à forte inclinaison, et fait surprenant au début, une faible tendance de la machine à réduire son rayon de braquage, lorsque l'on vire à moyenne allure il est vrai.

Côté suspension avant, nous ne pourrions porter de jugement sur la fourche télescopique Tiger (fabrication allemande), car cette télé. demande, paraît-il, un long rodage, et notre New-Map n'avait que quelques centaines de kilomètres.

Aussi, non rodée, cette fourche est dure, et son débattement semble un peu faible. Signalons que nous avons tout le temps roulé frein de direction complètement desserré.

Les freins nous ont semblé un peu faibles en regard des performances de la machine, surtout celui de la roue avant qui accomplit le plus gros travail.

Il existe d'excellents moyeux freins sur le marché, et nous ne pourrions que suggérer leur montage au constructeur Lyonnais.

L'installation électrique ne comporte pas de batterie, mais grâce au combiné Sanor, avec redresseur, nous disposons d'un avertisseur électrique donnant satisfaction. Eclairage satisfaisant, mais dé-

pourvu de veilleuse, commandé par un commutateur Saker d'un emploi très aisé.

Nos essais d'accélération et de vitesse maximum, se sont vu complétés par des chronométrages sur 100, 200, 300 et 400 mètres, départ arrêté.

Ces essais complémentaires auront d'ailleurs lieu pour tous nos prochains essais.

Voici les résultats qui furent enregistrés, avec supercarburant du commerce, additionné d'huile pour haut de cylindre :

1<sup>er</sup> 43 kmh. en 4" 3/5 soit 6.470 t.-m.  
2<sup>e</sup> 59 kmh. en 9" soit 5.750 t.-m.  
3<sup>e</sup> 72 kmh. en 17" soit 5.500 t.-m.  
4<sup>e</sup> 75 kmh. en 20" soit 4.400 t.-m.

Vitesse maximum en position effacée : 92 kmh., soit un régime moteur correspondant de 5.400 t.-m.

Il faut préciser que la machine de l'essai n'était pas complètement rodée et que, sauf une fois, le régime de puissance maximum (6.000 t.-m.) ne fut jamais atteint.

A ce régime de 6.000 t.-m., les vitesses maxima seront donc de 40 kmh. en 1<sup>er</sup>, 61 kmh. 5 en 2<sup>e</sup>, 78 kmh. 5 en 3<sup>e</sup> et 102 en 4<sup>e</sup>. Cette vitesse de pointe correspond bien à ce que l'on peut attendre théoriquement d'un moteur développant 8 CV 5, et prouve l'excellence du rapport en prise (18 dents sortie de boîte, 45 dents couronne arrière).

Les essais sur 100, 200, 300 et 400 mètres départ arrêté donnent les résultats suivants :

100 m. en 10" 1/5, moy. 35 kmh. 3. Signalons en passant que ce temps égale celui du record du monde en course à pied, établi par le noir américain Jesse Owens.

200 m. en 16" 4/5, moyenne 42 kmh. 9  
300 m. en 21" 2/5, moyenne 50 kmh. 5  
400 m. en 26" 4/5, moyenne 53 kmh. 8

Il est évident qu'avec un moteur parfaitement rodé, les temps seraient nettement améliorés.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons porter un jugement sur la 175 New-Map.

La 16.000 est une machine de présentation luxueuse, sans être hors de prix : (169.500 fr.).

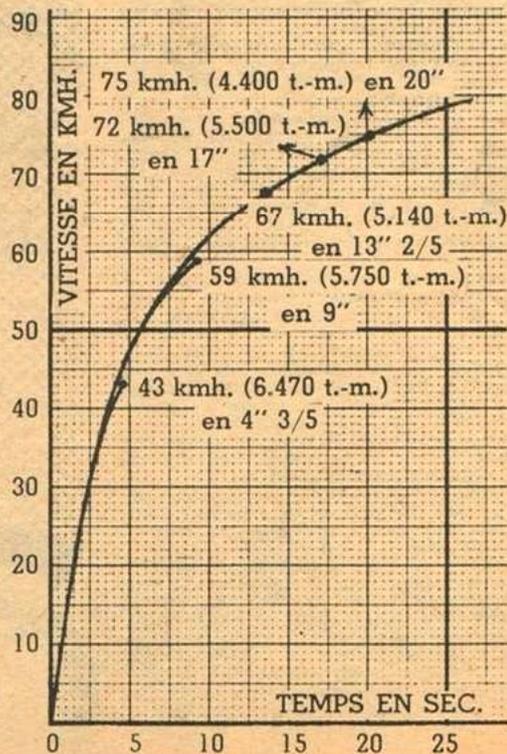
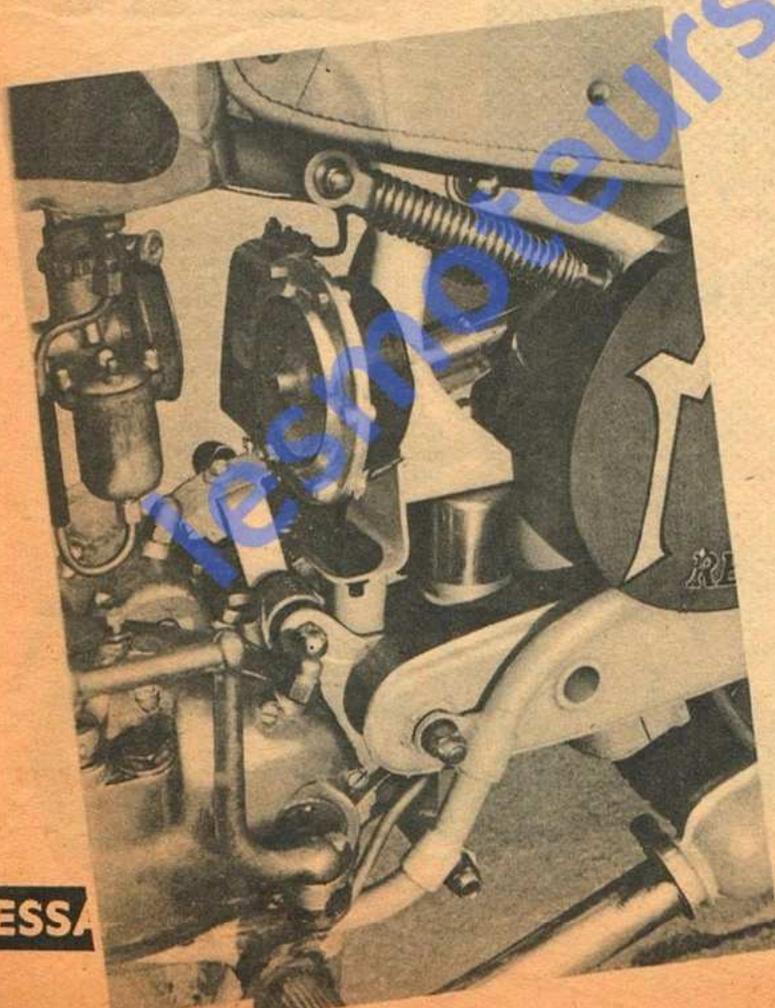
Son cadre à suspension intégrale, qui dénote une parfaite connaissance du problème de la part de son créateur, et le bloc-moteur AMC, célèbre pour sa robustesse et sa sûreté de fonctionnement, en font une de nos plus attachantes productions en la cylindrée.

J. REY

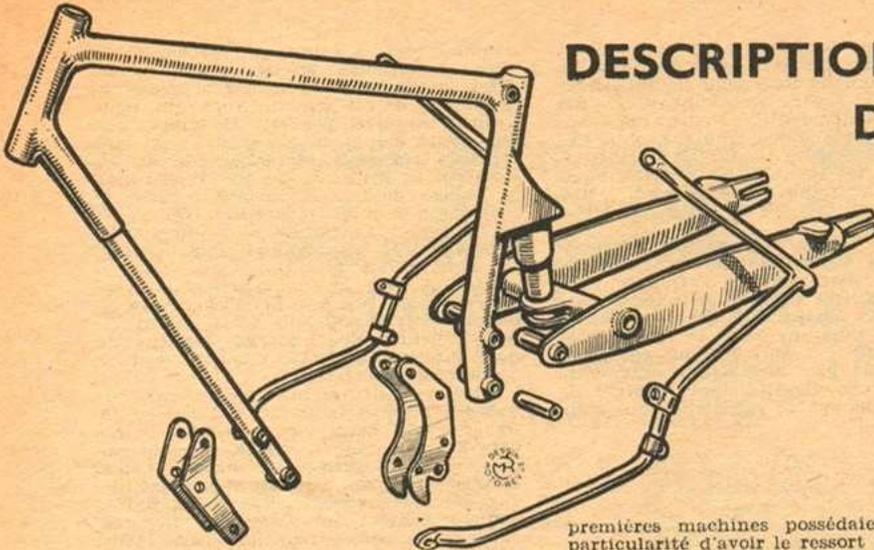
#### CARACTERISTIQUES ET REGLAGES

Moteur : 4 temps.  
Alésage : 56.  
Course : 69.  
Cylindrée : 169 cmc. 9.  
Puissance : 8 CV 5.  
Régime normal : 4.500 t.-m.  
Régime maximum : 6.000 t.-m.  
Taux de compression : 7,3 à 1.  
Jeu aux soupapes : 5/100.  
Calage distribution :  
A.C.A. 25 à 28° soit 3 à 4 mm  
R.F.A. 45 à 48° soit 10 à 11,5 mm  
A.C.E. 55 à 58° soit 14,7 à 16 mm  
R.F.E. 25 à 28° soit 3 à 4 mm  
Carburateur : AMAC.  
Rapports de boîte : 18 - 11,6 - 9,15  
7 à 1.  
Pneus : 300x19.  
Allumage : plein retard 2 mm.  
Bougie : Marchal CR 34.  
Carter d'huile : 1 litre.

Ci-contre : détail de l'articulation de la suspension arrière. Le bloc de caoutchouc est protégé par un fourreau télescopique. Notez le combiné Sanor, redresseur et avertisseur électrique. Ci-dessous : la courbe d'accélération (voir texte).



## DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA PARTIE CYCLE



New-Map, l'une des premières marques françaises à adopter la suspension arrière oscillante, a réalisé celle-ci d'une manière difficilement critiquable.

Formés de coquilles de tôle emboutie, soudées deux par deux, les bras sont réunis par un tube qui les traverse tous deux et forme entretoise, tout en servant d'appui à l'élément élastique.

Cette fourche, ainsi constituée, est indéformable, légère et de belle apparence, ce qui compte aussi pour beaucoup.

La construction de la fourche ne fait pas à elle seule la suspension, il faut parler aussi de l'élément élastique. Les

premières machines possédaient déjà la particularité d'avoir le ressort unique disposé verticalement derrière le tube de selle. Un ingénieux système de came permettait de durcir à volonté la suspension pour l'utilisation en solo ou en duo. Depuis le remplacement du ressort par un bloc de caoutchouc, la progressivité de cette matière a permis de supprimer le réglage, en conservant des caractéristiques de suspension très bonnes pour tous les usages.

Le cadre lui-même est construit suivant une technique qui rappelle beaucoup celle des machines anglaises, car il possède encore des éléments boulonnés à la partie principale avant. Cette partie avant est constituée de trois gros tubes

soudés à un gros raccord formant la tête de fourche. C'est la seule partie qui ne se démonte pas, et qui comprend le tube avant, le tube de réservoir et le tube vertical de selle.

Au bas du tube avant, deux trous permettent le serrage des flasques avant de fixation moteur et des éléments arrière démontables du cadre. De la même manière, en bas du tube vertical de selle, deux autres trous dans le tube permettent le passage de longs boulons qui serrent les flasques arrière de fixation moteur, les éléments arrière du cadre et servent aussi d'articulation à la fourche oscillante.

Les tubes de l'arrière du cadre prennent à cet endroit une inclinaison plus prononcée vers le haut, bien vite rattrapée pour être plus dans la ligne classique des anciens cadres.

Cette sorte de fausse fourche arrière se termine par un tampon en caoutchouc qui fait butée-limite de débattement de la suspension comme on en trouve sur les châssis de voitures. L'ensemble est terminé par un porte-bagages « à la française » boulonné après cette extension du cadre.

On voit donc que ce cadre est ingénieusement réalisé, qu'il comporte toutes garanties de solidité et de parfait fonctionnement, et par cela même gagnerait à être gratifié d'un arrière un peu plus moderne, dans le style italien par exemple.

## CE QU'ILS ONT FAIT AVEC LA "16.000"

— Clermont-Ferrand, 26 juillet 1952... 14 heures... En vacances ! Combien paraissent doux ces mots à ceux qui, pendant une longue année, n'ont profité que de « week-ends » trop brefs.

Départ pour 23 jours que l'on compte bien occuper : quatre amis, deux 125 cc. New-Map avec matériel de camping complet savamment réparti ; pour l'un, deux sacs lacés et petit porte-bagages arrière ; pour l'autre, remorque monoroue ingénieusement construite, 25 kilos de charge chacun environ.

L'itinéraire étudié sur les diverses cartes (Michelin, Hallwag) précise chaque étape : 250 kms par jour. Il s'agit de traverser l'Allemagne de l'Ouest pour gagner Stockholm en parcourant la Fionie, le Seeland, la région des lacs de Suède avec retour par la côte Ouest, le Jutland, l'Allemagne, la Hollande, la Belgique, le Luxembourg ; joli raid de 5.700 kms !...

Une panne au départ et un fort orage nous retardent à Colmar, puis nous traversons la plaine d'Alsace jusqu'à Strasbourg, nous grimpons au sommet de la cathédrale pour jouir d'un dernier paysage de France, au crépuscule d'une belle soirée d'été, avant de passer la frontière au pont de Kehl. Nous savourons au passage quelques plaisanteries des douaniers français et ce soir là, nous campons en Allemagne. C'est ensuite la plaine du Rhin avec ses immenses cultures de pommes de terre, de seigle, de houblon, de betteraves, les contreforts de la Forêt Noire à l'horizon ; notre attention est retenue par les grandes villes : Francfort,

En haut : principe de réalisation du cadre New-Map. Fait intéressant, les éléments arrière sont boulonnés. Ci-contre : détail de la partie inférieure du cadre. La béquille, une fois repliée, repose sur une butée en caoutchouc, ce qui élimine tout bruit de ce côté.



pays, gazons tondues, arbres taillés. Tout est net, frais, propre. Dans une ferme où nous demandons asile pour la nuit, nous remarquons l'ordre des hangars et des granges, blanchis à la chaux, nous admirons de splendides animaux, une importante basse-cour.

L'accueil est amical, bien que nos hôtes forment un couple de gens âgés, isolés, qui semblent étonnés de notre accoutrement !!!

Nouvelle panne, fil de condensateur coupé à 15 kms d'Odense, un dimanche matin, première panne à l'étranger !

Alors que, très ennuyés et indécis, nous cherchions à réparer sans succès, un sidécar danois, puis une moto, se sont arrêtés près de nous, essayant de nous comprendre, mettant leur outillage à notre disposition. Puis, aussitôt après, arrivée de deux Suédois en 350 cmc., avec qui nous

avons campé la veille, qui revenaient de Nice et parlaient anglais comme nous. C'est là que nous avons pu apprécier la gentillesse de ces gens du Nord, qui, nous ayant remorqué, pendant 15 kms, n'ont pas voulu nous quitter sans avoir servi d'interprètes dans un garage de service où ils nous avaient amenés. Etape forcée à Odense, d'où nous devions repartir le lendemain à midi, réparation bien faite. Là, le séjour au terrain de camping fort bien aménagé, à proximité d'une piscine où nous avons pris nos ébats, nous a permis de faire la connaissance de campeurs danois, nos voisins. Visages rayonnants de sympathie, ils nous entourent, contemplant notre matériel, essaient de nous dire en anglais leur amitié et leurs souhaits de bienvenue.

Nous ne quittons pas Odense sans saluer au passage la statue d'Andersen. A Nyberg, une heure de ferry-boat : Nyborg-Kosor, rapide traversée, escortée par des mouettes tapageuses, mais si belles dans ce ciel, nous conduit vers Copenhague. Nous trouvons, sur de belles routes peu accidentées, de nombreux cyclistes, heureux de pédaler sur les pistes réservées, nous saluant amicalement au passage.

La capitale que nous imaginions nous apparaît bientôt comme une grande ville aux magnifiques monuments, nous parcourons la ville entière, les quais le long du port, vue d'ensemble avant de trouver un camp au bord de la mer et le cadre reposant d'une terrasse de restaurant haut perché, qui domine la plage. Là, c'est la détente après la dure journée d'étape. Par la large baie tendue de crotte fleurie, que prolonge la terrasse, nos yeux se reposent à regarder cet horizon gris bleuté, les scintillements des lumières qui paraissent lointaines. Dans ce cadre, intime, calme, nous savourons des hors d'œuvre multiples auxquels notre goût est peu habitué, nous nous délectons de lait glacé, de marmelade de framboises. Le lendemain, nous visitons la ville : nous voudrions nous attarder sur les immenses quais, sur les promenades ombragées qui nous conduisent à la fontaine de Gefion et à la petite sirène si touchante, si gracieuse, dont notre esprit fixe à jamais le souvenir. Nous avons la chance à 14 heures d'assister à la relève de la garde devant le palais royal, sur la place où s'élève une fière statue équestre ; nous admirons encore le Parlement, l'Hôtel de Ville ; à regrets, nous quittons cette belle capitale pour gagner par une route longeant la mer, la frontière suédoise. C'est sur le ferry-boat Helsingør-Helsingborg que s'accomplissent rapidement les formalités douanières ; la circulation à gauche que nous appréhendions si fort nous semble facile, et après deux heures de route, les croisements même ne nous font plus peur. Et cependant, s'il nous est arrivé de commettre des erreurs de circulation dans certaines grandes villes, c'est toujours avec un sourire amical que l'on nous a indiqué la bonne voie !

(suite page 853)



Maburg et son château, où nous trouvons des soldats français en garnison, Kassel particulièrement détruite, Hanovre, à la circulation intense où nous démarrons entre deux haies de curieux, Hambourg où nous retrouvons deux cars d'universitaires du Puy-de-Dôme. Partout, dans les villes, les villages, notre équipement (casques, combinaisons bleues, gants), nos machines dont chacun veut connaître la cylindrée, provoquent une vive curiosité et des attroupements parfois dispersés par la police ! Après quelques explications fournies en un langage très pittoresque, la curiosité se transforme en admiration, exclamations et poignées de mains, puis adieux.

La circulation intense nous oblige à prendre les autoroutes, au risque de perdre le pittoresque de ces traversées de villages aux attelages typiques, en pleine activité en ces jours de récolte. Nos moteurs donnent leur pleine mesure et en toute sécurité, nous nous grisons de vitesse, nos oreilles bourdonnent pendant que défilent arbres, champs, villages, troupeaux...

A la frontière danoise, un complément de documentation nous est fourni au bureau touristique et après des formalités vite remplies, nous passons la frontière sous une pluie d'orage et la lueur des éclairs nous fait découvrir une pancarte : « Soyez les bienvenus au royaume du Danemark ». Cette route droite, large, bordée d'un vert talus, semble nous conduire au pays des fées : maisonnettes blanches sans volets, ornées de fleurs, jardins aux mille couleurs fiers de leur mât tout blanc où flotte le drapeau du

A chaque arrêt en Allemagne, un attroupement se formait autour de nos machines (photo du haut). Sur le pont de l'Elbe, à Hambourg, (au centre). La « Petite Sirène » dans le port de Copenhague (ci-dessus) et ci-contre, un camp à Kolding (Danemark).



[lesmoteursamc.free.fr](http://lesmoteursamc.free.fr)

[lesmoteursamc.free.fr](http://lesmoteursamc.free.fr)