

LA
MOTOCYCLETTE LÉGÈRE

2 CV., Type "TOUR DE FRANCE"

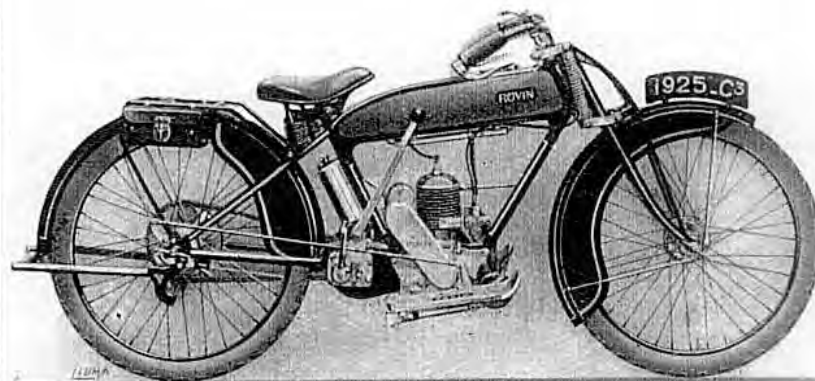


UN grand nombre de nos clients déjà possesseurs de nos vélomoteurs, nous ont demandé il y a deux ans et à différentes reprises, si nous possédions un modèle plus puissant, permettant une vitesse un peu plus grande, et un confort plus étendu. C'est pour répondre aux désirs de ces clients que nous avons créé notre Motocyclette extralégère. Sa cylindrée de 175 cmc. a été travaillée selon les mêmes principes que les moteurs de course qui ont imposé notre suprématie sur le terrain sportif et ont permis à notre marque d'être la seule en France dès 1922 à figurer dans **3 catégories sur les tableaux des records du monde de vitesse.**

Enfin, de même que nous avons été les premiers à lancer le vélomoteur à 2 vitesses, nous étions les premiers au Salon 1923, à présenter une motocyclette de 175 cmc. munie d'une Boîte à 3 vitesses et comportant un embrayage et un kick-starter permettant la mise en marche du moteur étant assis en selle.

Nous avons conservé dans ce modèle la ligne harmonieuse de notre cadre, mais nous avons fait

ROVIN



La MOTOCYCLETTE LÉGÈRE

2 CV., type C₂ "TOUR de FRANCE"

Boîte Sturmey-Archer — 3 vitesses

::: Débrayage - Kick-Starters :::

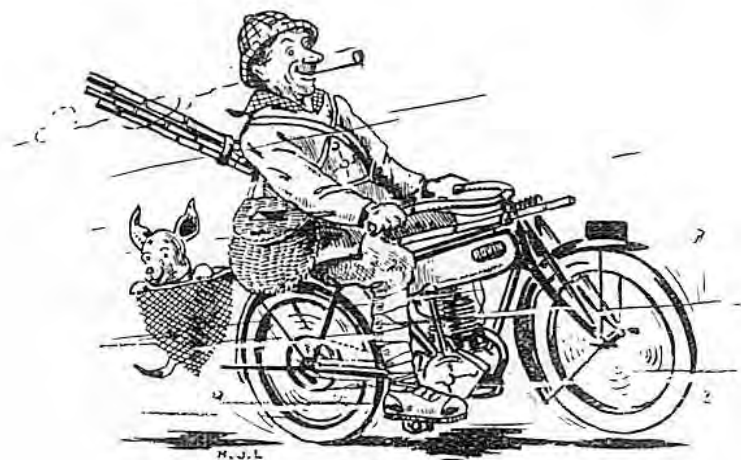
Championnat de France 1924

(Tourisme)

établir une nouvelle fourche élastique dont la souplesse jointe à celles de la selle et des pneumatiques de forte section permet de rouler sans fatigue sur les mauvaises routes aux plus grandes allures.

En résumé, notre Motocyclette extra-légère "ROVIN" marque un des plus grands progrès de notre époque puisqu'elle permet les déplacements rapides et confortables qui étaient jusqu'ici l'apanage des motos lourdes, coûteuses d'achat et d'entretien.

Elle l'a d'ailleurs prouvé en accomplissant le "TOUR DE FRANCE" (4.000 km.) sans un point de pénalisation à une moyenne bien supérieure à celle imposée (30 km. à l'heure) enlevant 2 premières places, 2 médailles d'or et les 3 coupes (toutes catégories).



DESCRIPTION

de la

MOTOCYCLETTE LÉGERE 2 CV.

Type "TOUR DE FRANCE"

MOTEUR "ROVIN-JAP" à deux temps de 59,5×62 donnant une cylindrée voisine de 175 c³.

Refroidissement par larges ailettes. Bielle en acier spécial montée sur roulements à rouleaux. Piston en fonte légère extra-résistante. Graissage automatique, système pétroil (10 % XL Castrol).

ALLUMAGE par magnéto, haute tension. Modèle moto.

BOUGIE "GILARDONI" type Rovin.

CARBURATEUR "AMAC" à correction d'air.

EMBRAYAGE, CHANGEMENT de VITESSE, par boîte STURMEY-ARCHER à 3 VITESSES. Embrayage à disques. KICK-STARTER pour la mise en marche du moteur.

TRANSMISSION par chaînes "RENOLD" type moto, à rouleaux de 5 7/8, du moteur à la boîte et de celle-ci à la roue AR.

ROUES interchangeable à rayons renforcés. Moyeux en acier au nickel montés sur roulements annulaires SKF à double rangée de billes et à rotule.

PNEUMATIQUES "HUTCHINSON" de 650×55, à talons. Type spécial "Tour de France".

CADRE surbaissé en tube renforcé.

FOURCHE ÉLASTIQUE à parallélogramme déformable, modèle spécial.

DESCRIPTION

de la
MOTOCYCLETTE LÉGÈRE 2 CV.

(Suite)

- Bidon réserve d'huile (1/2 litre)
- RÉSERVOIRS de forme fuselée, en tôle forte, en deux parties indépendantes, s'assemblant sur les tubes supérieurs du cadre. Tuyau d'essence flexible. Contenance 7 litres.
- FREINS au nombre de deux, agissant à l'intérieur d'un tambour solidaire des moyeux. Les freins sont à segments garnis de ferodo. L'AR. est commandé au pied. L'AV. est commandé du guidon.
- GARDE-BOUE en tôle forte, très larges et à bavolets, protégeant complètement de la boue.
- BÉQUILLE AR. et PORTE-BAGAGES en tube, très rigides.
- REPOSE-PIEDS wagon.
- SELLE "BROWN" type moto très confortable.
- SACOCHEs moto en cuir.
- CONSOMMATION : 2 lit. 1/2 à 3 lit. aux 100 km.
- VITESSE : de 4 à 75 kilomètres à l'heure. Monte toutes les côtes sans exception.

PRIX : 2970 francs, complète

SUPPLÉMENTS } p^r amortisseur Hartford moto : **103.50** l'un
pour éclairage par groupe Magon-
deaux (bouteille et phare) . . . **175** fr.

ENTRETIEN

de notre
MOTOCYCLETTE LÉGÈRE 2 CV.

MOTEUR. — *Graissage.* — Le graissage de notre moteur "ROVIN-JAP" qui équipe notre motocyclette légère 2 CV., type "Tour de France" s'opère par mélange d'huile à l'essence comme nous l'avons indiqué pour notre VéloMOTEUR "Paris-Nice" et dans les mêmes proportions. On nettoiera également de temps à autre la lumière d'échappement.

BOITE DE VITESSE. — La boîte de vitesse peut être lubrifiée avec la même huile employée au graissage du moteur. Toutefois il est plus économique d'employer une huile un peu plus épaisse telle que la Castrol D. G. spécialement préparée pour cet usage. De temps en temps, tous les 1 à 2.000 kilomètres par exemple, on retirera la vieille huile et on la remplacera par de la fraîche après avoir au préalable, nettoyé le carter.

EMBRAYAGE. — Bien noter que l'embrayage ne doit pas être graissé, son fonctionnement étant prévu "à sec". Le réglage de la commande étant fait avant le départ de l'usine il suffit de veiller à ce qu'il y ait un jeu de 1/2 m/m entre l'extrémité du poussoir et la vis de réglage. On règle au moyen de cette vis que l'on bloque à l'aide de l'écrou.

MAGNÉTO. — Pour le graissage de la magnéto, employer exclusivement l'huile de vaseline. Il faut surtout éviter de graisser avec excès. Une goutte d'huile dans les graisseurs tous les mille kilomètres assure un graissage suffisant. On profitera du moment employé au graissage pour nettoyer les surfaces des vis platinées avec de la toile émeri très fine. Les vis doivent être en contact sur la totalité de leur surface. Si celle-ci présentait une usure irrégulière, la dresser avec une lime douce. On les réglera ensuite de telle façon que l'écartement soit de 4 à 6/10^e à la rupture. Les clés de magnéto portent généralement une lame de réglage dont l'épaisseur est égale à l'écartement nécessaire. Le boulon à tête conique qui maintient le dispositif de rupture sur l'axe doit être serré avec la clé de magnéto mais sans exagération. Les surfaces des charbons doivent être ravivées au papier de verre. La chaîne de distribution doit être suffisamment tendue pour éviter qu'elle flotte, mais elle doit céder sous la pression du doigt. Elle doit être maintenue en constant état de propreté. Leur entretien est indiqué au chapitre d' "Entretien Général".

CARBURATEUR. — Nos motocyclettes légères 2 CV., type "Tour de France", sont montées avec le carburateur "AMAC" à correction d'air. Il demande très peu d'entretien. Il est seulement nécessaire de déboucher de temps en temps le petit filtre au bas de la

chambre du flotteur et de s'assurer que l'essence coule librement dans la tuyauterie. Après de longues étapes, vider complètement la chambre du flotteur pour la débarrasser des gouttelettes d'eau qui s'y condensent sous l'action du froid. Tous les 2.000 kilomètres environ mettre une goutte d'huile aux extrémités des câbles de commande. Ne jamais huiler les volets d'air ou de gaz : s'ils coincent les nettoyer minutieusement avec de la toile émeri ou une lime douce. Si les manettes deviennent dures, les démonter, les nettoyer au pétrole et les enduire de graisse ou d'huile à moteur. S'assurer de temps à autre que les câbles sont toujours tendus quand les volets sont à fond de course et les manettes fermées. Régler au besoin les tendeurs de câbles prévus à cet effet. Pour déboucher le gicleur il suffit de souffler fortement dans le canal. Ne pas employer de fil métallique.

La 2 CV. 175 cmc. a gagné en 1924 :

Allauch, **Paris-Nice** (3 premières places), Les Plâtrières, les Six-Jours, le Grand Prix du Midi, le Championnat du M. C. M., le **Tour de France** (2 premières places, 2 médailles d'or, 2 plaquettes et les 3 coupes) et le **Championnat de France** (Tourisme).

La Motocyclette extra-légère de 175 c. c. de cylindrée



Sturkey-Archer par un disque garni de rondelles de liège. Enfin, la boîte comporte un kick-starter qui permet la mise en marche étant en selle.

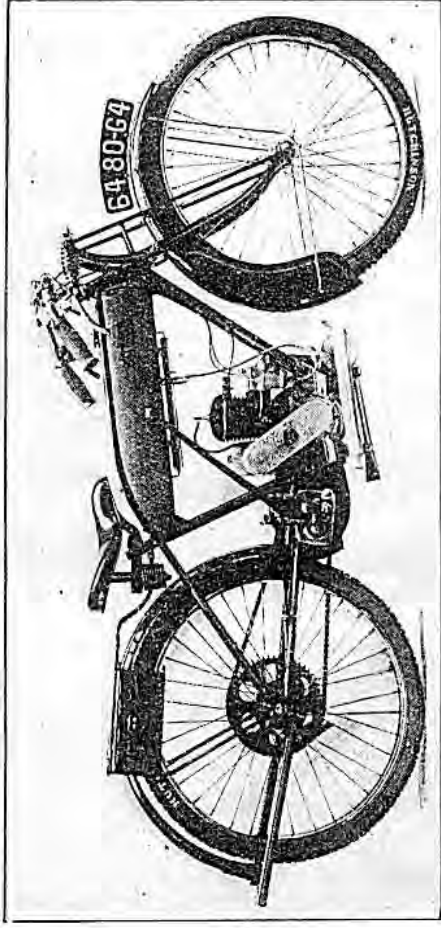
De la boîte, le mouvement est transmis à la roue AR par une chaîne Renold de m/m de large au pas de 12,7, c'est-à-dire de dimensions identiques à celles qu'on rencontre sur les 250 cc.

Les autres parties de la machine ont été établies sur le même dessin que les vélomoteurs dont l'élégance ne peut être dépassée.

Les réservoirs sont en deux parties, solution dont, en petite cylindrée, de Rovin est le créateur. L'avantage de cette disposition est d'éviter la panne soit par manque d'essence si l'on a soin de conserver l'un des réservoirs comme secours, soit par crevaison de l'un ou de l'autre.

nécessaires et elles le sont d'autant plus — tout technicien vous le dira — que la cylindrée du véhicule est plus faible.

Une seule machine de 175 cc., parmi celles exposées, comportait une boîte à trois vitesses, et cette machine était une Rovin. Force nous est donc de constater qu'en moto légère comme en vélomoteur, les Rovin sont à l'avant du progrès et qu'elles se classent ainsi sur le terrain commercial à la première place, place qui leur



La moto extra-légère Rovin

est si familière sur le terrain sportif. Il serait fastidieux de répéter ici au palmarès encore présent à toutes les mémoires, qui contient la plupart des records et celui du Monde de vitesse obtenu avec une machine de 98 cc. de cylindrée pour qui les records antérieurs n'ont pas pesé lourds, et devant laquelle, les machines de cylindrée supérieure (cat. 125) ont dû s'incliner. Et, pour bien montrer qu'il ne s'agissait pas d'une surprise, la « Rovin », victorieuse des records du Monde, vient de triompher à Gaillon avec son même pilote Lézin, surclassant tous ses adversaires à quelque catégorie qu'ils appartenaient, avec une facilité telle qu'on peut considérer à l'heure actuelle, la machine de Lézin comme imbattable.

De toutes ces performances sportives, l'acheteur retirera d'importants bénéfices. C'est ainsi que la 175 cc. sera livrée avec le nouveau moteur « Rovin » dans lequel aura passé l'expérience du moteur de course. On peut affirmer sans crainte d'erreur que la motocyclette extra-légère « Rovin » sera la plus vite du marché.

Ce moteur est, cela va sans dire, du cycle à deux temps, trois lumières, à précompression dans le carter. C'est le type qui semble maintenant définitif et il donne d'ailleurs les meilleurs résultats. Le carburateur est un Amac, dont les hautes qualités sont bien connues comme aussi le fini de sa construction. C'est un point qu'il est utile de faire ressortir au moment où de nombreuses marchandises sont livrées avec des carburateurs où la valeur pratique le cède au bon marché. L'allumage est assuré par une magnéto à haute tension à aimants de dimensions normales.

Du moteur, la puissance est transmise par une chaîne Renold à la boîte de vitesses. Celle-ci est une Sturkey-Archer, célèbre marque anglaise dont la réputation n'est plus à faire. C'est certainement la plus chère des boîtes de vitesse, mais c'est aussi la meilleure, et l'on voit que le constructeur de Rovin, n'a pas marchandé les sacrifices pour offrir à sa clientèle une machine irréprochable. Comme nous l'avons dit au début de cet article, la boîte donne trois vitesses permettant une utilisation rationnelle de la cylindrée et, en prise directe une moindre consommation. La deuxième vitesse permet de monter toutes les côtes, tandis que la première, très démultipliée, assure un départ doux et progressif même en pleine côte.

L'embrayage, qui fait corps avec la boîte de vitesses, est constitué comme dans toutes les

Parmi la constellation nouvelle des 175 cc. qui ont de se lever au firmament motocycliste, une étoile de première grandeur brille d'un éclat particulier. C'est qu'il s'agit de la nouvelle Rovin » qui vient à nous auréolée de gloire, une gloire chèrement acquise au cours d'une année de lutte, de travail opiniâtre mais fécond. C'est, si nos souvenirs sont exacts, à la course Côte de Gometz-le-Châtel 1922 que se révéla le génie créateur d'un constructeur qui devait, par la suite, donner de bien plus grandes surprises. A ce moment, la bicyclette à moteur, nouvellement née, vaguissait et il semblait plutôt qu'elle renaisait de cendres anciennes car elle se montrait, par un reste d'atavisme sans doute, sous des formes déjà irrémédiablement condamnées.

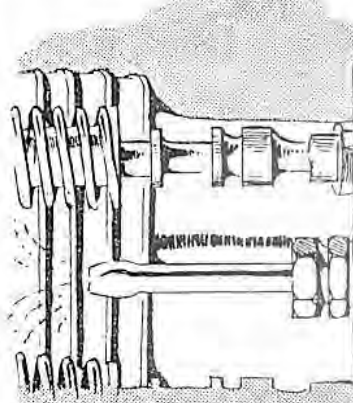
Mais la « Rovin » apportait avec elle une formule nouvelle devant laquelle devaient tumulueusement s'écrouter les conceptions archaïques et surannées. Pourquoi tenter en effet de faire revivre ces fantômes retournés à l'abîme, tel que ce moteur se promenant du guidon au porte-bagages, emplacements incommodes que nous autres, motocyclistes nous avons — hélas — connus il y a quelque vingt ans et dont, pour mémoire, nous ne rappellerons que Werner.

A vrai dire, la place d'un moteur est dans le cadre à l'extrême limite de l'abaisssement du centre de gravité. C'est une vérité que M. de Rovin a comprise comme il a compris également avec une clarté de jugement dont il convient de le féliciter, qu'une bicyclette à moteur sans changement de vitesse est un myope à qui on a retiré ses lunettes. Notre myope, évidemment, voit encore clair, mais il marche en tâtant ses murs et à la moindre difficulté son infirmité physique le trahit. De même, un vélomoteur sans changement de vitesses, marche, mais à la façon de notre myope sans lunettes, c'est-à-dire sans aucune possibilité de voir au-delà de son exemple, il deviendra pour son propriétaire un objet d'embaras au lieu de le tirer d'affaires.

Le lecteur voudra bien nous excuser de ce long préambule, mais nous croyons qu'il était nécessaire, pour lui faire comprendre qu'en étant sa machine d'un changement de vitesse, M. de Rovin s'attaquait à un rude adversaire : la routine. Le plus fort est qu'il en eût raison ; on trouve la preuve dans la constatation qu'aujourd'hui la plupart des constructeurs ont imité la « Rovin » c'est-à-dire préentaient des machines à changement de vitesses, avec encore toutefois cette différence que la plupart ont eu recours au mouveu AR à 2 vitesses, lequel a été, moto, abandonné depuis longtemps.

En 175 cc. la même erreur du début se reouve. Sur toutes les machines que nous avons vues, dans cette cylindrée, règne la boîte à deux vitesses seulement. Or, ceci est une véritable erreur.

Vous, lecteurs, qui avez déambulés au Salon, faites-vous donc, combien vous avez rencontré des motos de 250, 350 cc. ou 500 cc. et au-dessus qui ne possèdent au moins trois vitesses ? Pas de ve. bien entendu et c'est logique, car pour la bonne utilisation d'un moteur, trois vitesses sont



H. U. L.

Le reniflard de carter du moteur Jap.

Le cadre et la fourche élastique ont été renforcés ainsi que les pneus, la section est de 50 m/m.

Les garde-boue ont été garnis de bavolets.

Le moyeu arrière, auquel on demande de résister à la fois au couple moteur, au couple de freinage et aux chocs de la route, est supporté non par des cuvettes garnies de billes



NOS CONSTRUCTEURS

Un des représentants les plus qualifiés du vélomoteur et de la moto extra légère, M. de Rovin, qui vient de fournir une saison sportive magnifique.

comme cela se pratique pour le vélo, et dont l'insuffisance est nette en ce qui concerne la moto, mais par des roulements à billes selon la pratique automobile.

Un mot maintenant des freins, organes de premier plan, malheureusement sacrifiés sur la plupart des machines. Combien en avons-nous vu de ces vélocoteurs susceptibles de dépasser 50 kil. à l'heure, et n'ayant que des freins de vélo ! En 175 cc. se retrouve la même erreur.

Sur la nouvelle moto extra-légère Rovin, les deux freins agissent à l'intérieur et à l'extérieur d'un tambour solidaire de la roue motrice. Le frein intérieur est à segments extensibles, le frein extérieur à ruban. Le freinage est énergique et sûr, aucune partie ne craignant la rupture.

Enfin, la machine est complétée par de larges repose-pieds « wagon » très confortables, et un porte-bagages avec sacoches.

Avec la Rovin, l'industrie française vient de s'enrichir d'une unité de valeur et nous ne doutons pas que la nouvelle venue ne suive les traces glorieuses de ses aînés, les célèbres vélocoteurs détenteurs des Records du Monde de Vitesse.

Mais tout ceci, allez-vous nous dire, amis lecteurs, ne nous indique pas le prix. Cette merveille si perfectionnée doit coûter fort cher ?

Nous cédonz ici, la parole au constructeur : demandez-lui le prix. Nous préférons lui laisser le plaisir de l'agréable surprise que sa réponse vous causera.

A. CHAUVET.

Etablissements ROVIN

1. rue de la Promenade
ASSIERES (Seine).

Légion d'Honneur

Parmi les dernières nominations au Grade de Chevalier de la Légion d'Honneur, on relève le nom de M. Isaac Koechlin, Administrateur-Délégué de la Société Anonyme des Automobiles et Cycles Peugeot, et Président du Syndicat des Fabricants de Cycles et Motocycles.

Automobiliste de la première heure, M. Isaac Koechlin qui participa aux grandes épreuves historiques du début de la voiture mécanique, voit ainsi récompenser tout un passé consacré à notre grande industrie et une activité inlassable mise au service d'une des marques du monde les plus justement réputées.



LE PLUS JEUNE MOTOCYCLISTE

Le jeune Luanes, âgé de 5 ans, qui doit débiter, prochainement, sur une piste parisienne, est le fils de M. Luanes, l'Agent de Béziers de la « Vélocette ».



AU SALON

En carburation — côté mâles — le appartient à « Amac », le célèbre cart anglais aussi célèbre ici qu'en Angleterre équipe la grosse majorité des machines et notamment des vélocoteurs.

Les spécialités de la Maison Muroyo sont leurs largement représentées, au Salon, le carburateur Amac ou trouve, sur diverses machines la fourche élastique « Saxon » et la selle « X-ALL » à montage rotatoire.

Quant aux manettes « Handy » et tellement répandues qu'il serait plus compter les machines qui ne les ont pas.

Enfin après plusieurs tentatives in D. F. R.

Tel les machines présentées font l'industrie française tant elles sont luxueuses. Nos amis anglais, nos ne l'art de la présentation ne pourrait la moindre critique devant ces macl peut-être pourraient-ils faire leur pro certaine recette que m'a confié mon an

