

Moto revue

48^e ANNEE. — 27 FEVRIER 1960. — N° 1480

Tous les samedis, le numéro : NF 0,70 (70 frs)

UNE MANX
"HORIZONTALE"



Un nouveau débouché s'offre à
nos moteurs : le karting.

LES JUNAK

C'EST à l'amabilité de notre confrère bulgare Philippe Damoff, rédacteur à « Avto-Moto », que nous devons les photos et renseignements techniques relatifs aux motos polonaises « Junak » que nous vous présentons dans cette page.

JUNAK M 10

Il s'agit là d'une 350 cc de tourisme, remplaçant l'ancienne M 07.

★

Le moteur est un monocylindre culbuté, légèrement « longue course » (alésage de 75 mm et course de 79). Allumage magnéto. Taux de compression géométrique de 6,8 à 1. La dynamo rechargeant la batterie de 14 ampères-heure a une puissance de 45 watts.

Nous sommes en présence d'un moteur typiquement « utilitaire », de puissance spécifique faible (44,5 CV/l), mais très bien étudié en vue de sa destination. En effet, la puissance maximum, obtenue à 5.500 t/m, n'est que de 15,5 CV (normes DIN, il est vrai). Mais au régime de couple maximum, à 3.800 t/m (pour lequel le couple est de 2,5 mkg), on dispose déjà de 13,25 CV, de 86 % de la puissance maximum. C'est dire que nous avons une courbe de puissance très « plate », un moteur très élastique. D'ailleurs comparées à celle de la moyenne des monocylindres 4 temps, les élasticités de la M 10 Junak sont très élevées: élasticité de régime : $5.500/3.800 = 1,45$ (moyenne : 1,29-1,30) - élasticité de couple : 1,235 (moyenne : 1,08) - élasticité globale : $1,45 \times 1,235 = 1,79$ contre 1,40 - 1,41 de moyenne.

★

Conception en bloc-moteur, l'embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile. Boîte à 4 rapports, pignons toujours en prise.

★

Cadre tubulaire double-berceau. Fourche télescopique de 15 cm de débattement; suspension AR oscillante à éléments séparés (amortisseurs hydrauliques incorporés) d'un débattement de 10 cm.

Grandes roues de 19 pouces chaussées de pneus de 3,50 de section. Vastes moyeux-freins de 200 mm de diamètre (pas vilain pour une 350).

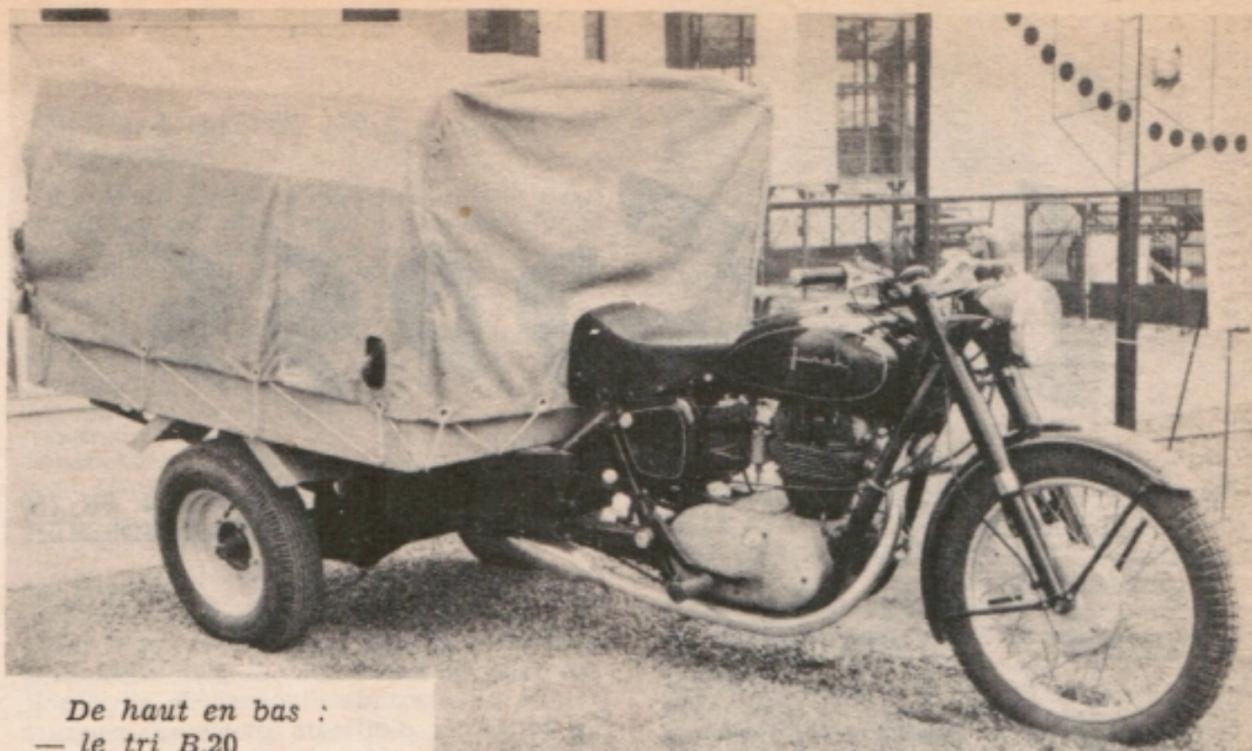
Longueur hors-tout : 216 cm - largeur : 74 cm (bien grand guidon) - hauteur : 110 cm - poids à vide : 175 kg (beaucoup).

Donnée en solo pour 118 km/h et une consommation de 3,5 l/100 km, la M 10 peut être attelée à un sidecar.

LES M 07 R et M 07 K.

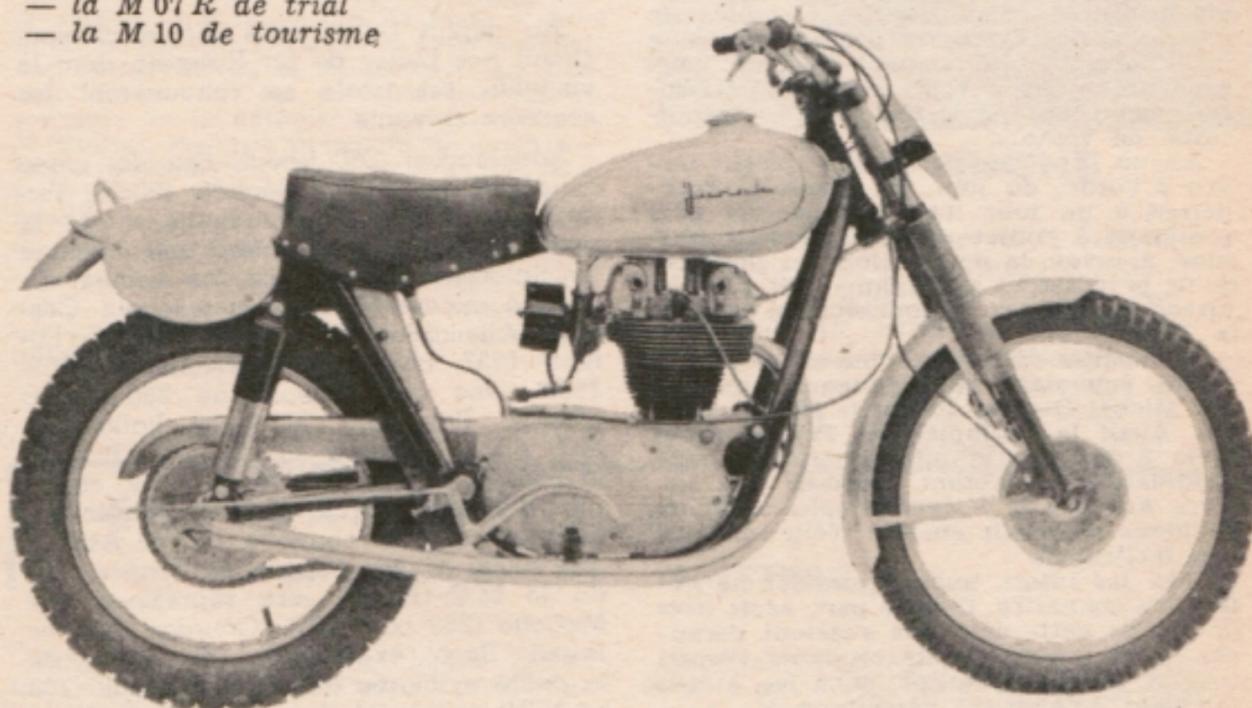
Deux dérivés « tout-terrain » ont été réalisés à partir de la M 10. Fondamentalement, le moteur est le même, mais sa puissance a été accrue, portée à 20 CV (toujours selon les normes DIN).

Roue arrière de 19 pouces (pneu de 4,00-19), roue avant de 21 pouces (pneu de 3,00-21) : donc selon les conceptions les plus traditionnelles.



De haut en bas :

- le tri B.20
- la M 07 R de trial
- la M 10 de tourisme



Garde au sol accrue, portée à 22,5 cm. La version « trial » (M 07 R) pèse 165 kg; la version cross (M 07 K) : 155.

LES TRIS B 20 ET B 21

Ceux-ci ont encore le moteur de la M 10, mais qui, en l'occurrence, a une puissance portée à 17 CV à 5.700 t/m (au lieu de 15,5 à 5.500).

La charge utile est de 300 kg. Longueur hors-tout de 3,00 m et hauteur de 1,5 m.

Vitesse de 60 km/h pour le B 20 et 70 km/h pour le B 21. Consommation annoncée de 5,5 L/100 km.

LE CYCLOMOTEUR

Son moteur 2 temps, de 49,8 cc, est un longue-course (38 mm d'alésage et 44 de course) dont le cylindre est en alliage léger. Avec un taux de compression de 6,5 à 1 (n'oublions pas que le carburant

ne titre que 65 d'octane-Motor-Method), il développe dans les 2 CV.

L'alimentation se fait par un carburateur de 12 mm de passage des gaz. Allumage par volant magnétique.

Consommation spécifique minimum de 450 gr/CV.h, se traduisant par une consommation réelle variant de 1,5 à 2 l aux 100 km.

★

Embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile. Boîte de vitesses à 2 rapports : 1 à 1 (100 %) en 2^{me} et 1,68 à 1 (59,5 %) en 1^{re}.

★

Cadre tubulaire habillé. Fourche télescopique à l'avant, suspension oscillante à l'arrière.

★

Vitesse maximum de 50 km/h, et de 35 km/h de croisière.

