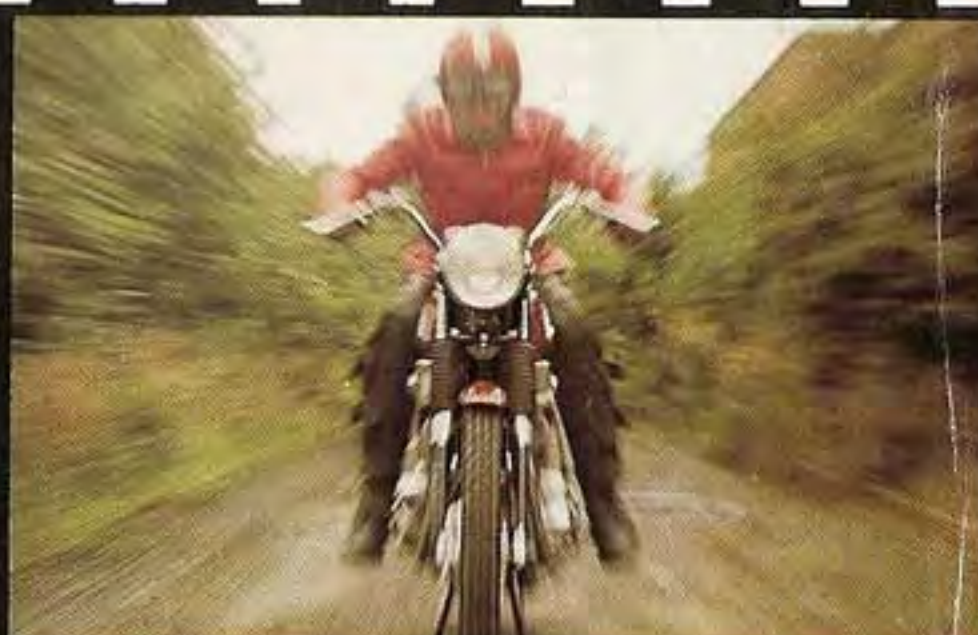




BSA
Rocket
750 cc



Et voici, la plus grosse!

Elle a vu le jour sous la forme d'une idée audacieuse dans l'esprit des techniciens de la B.S.A. Aujourd'hui, elle est complète et prête à partir – c'est la machine la plus grosse, la plus nerveuse et la plus passionnante que vous ayez jamais eu la chance de posséder.

C'est la ROCKET 3, une machine de 750 c.c. à trois cylindres fabriquée en Grande Bretagne par B.S.A.

Depuis plusieurs générations, B.S.A. fabrique des grosses machines qu'elle vend aux enthousiastes du monde entier. Elles se sont acquises une solide réputation sur les circuits internationaux de course et de cross. Quelles sont donc les caractéristiques si spéciales que la Rocket 3 peut avoir à nous offrir?

Elle tourne avec la douceur d'une turbine, voilà sa grande qualité.

A mesure qu'augmentent la puissance et les dimensions des moteurs, les problèmes de vibrations deviennent de plus en plus sérieux. A pleins gaz, le vilebrequin d'une grosse deux-cylindres tend à fléchir, ce qui provoque des vibrations de contrainte qui, dans une certaine mesure, secouent la machine. Seules l'habileté professionnelle et l'expérience pratique des techniciens de la B.S.A. ont permis la réalisation de machines comme les deux-cylindres 650, qui demeurent remarquablement souples jusqu'à la puissance maxima.

Cependant, une machine de 750 c.c. . . . voilà qui exigeait que l'on repensât tout le problème.

La première solution qui vint à l'esprit, et qui paraissait évidente, sembla faire porter le choix sur un moteur à quatre cylindres. Voilà qui était fort bien, selon les ingénieurs des études de la B.S.A., mais comment résoudre-t-on les problèmes posés par l'accroissement du poids et de la largeur et l'augmentation des coûts?

Ils remirent donc le problème à l'étude et en vinrent à l'idée d'un aménagement à trois cylindres qui combinait les avantages inhérents aux deux-cylindres et aux quatre-cylindres sans présenter aucun de leurs inconvénients.

Faisant reposer leur étude sur la conception du deux-cylindres éprouvé de la B.S.A., ils décidèrent d'ajouter un troisième cylindre, mais de retenir autant d'éléments existants que possible. Leur raisonnement était le suivant: ceci devait permettre de produire une nouvelle machine révolutionnaire à un prix raisonnablement modéré – un engin puissant, exempt de vibrations, d'un fonctionnement absolument sûr dès les premiers instants et soutenu intégralement par la qualité traditionnelle de l'après-vente B.S.A.

Il fallut des années de travail patient et acharné pour parfaire la mise au point de la Rocket 3. Le choix d'un aménagement à trois cylindres engendra des centaines de nouveaux problèmes de production et exigea des solutions techniques entièrement nouvelles.

Un prototype vit enfin le jour. Après avoir subi des essais rigoureux au banc, la dernière née de la B.S.A. fut amenée en grand secret sur un circuit d'essai et recut le baptême de la route. Elle ne se contenta pas de tourner – elle le fit à la perfection.

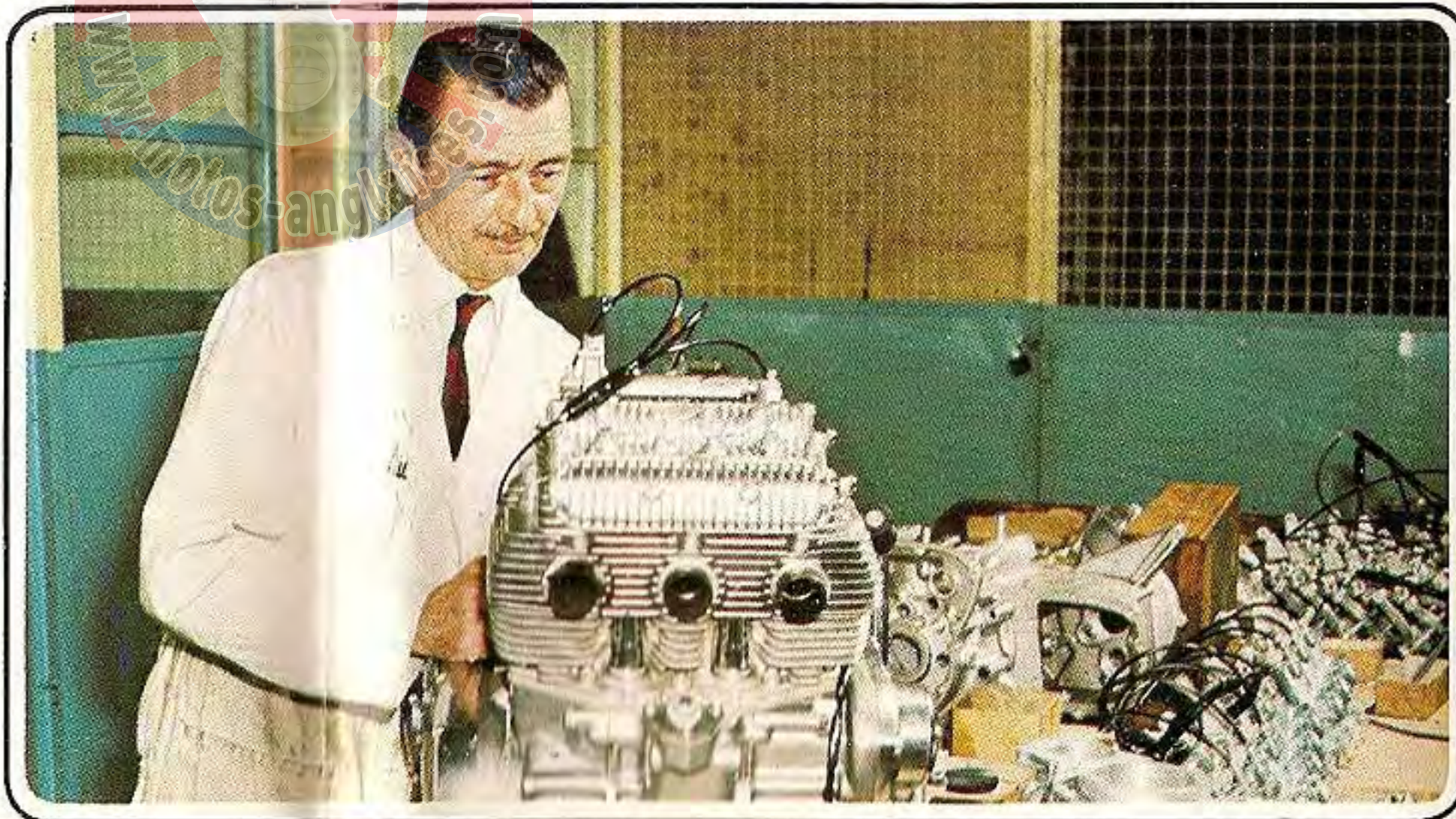
On construisit alors d'autres machines qui durent ensuite, sur une longue période, faire la preuve de leurs qualités. Certaines d'entre elles furent lancées sur des circuits de course, tournant jour après jour à plus de 160 km/h. D'autres franchirent un col après l'autre sur les routes montagneuses d'Europe et d'autres encore affrontèrent les régions désertiques de l'Arizona.

Ce que la nouvelle grosse Rocket 3 de la B.S.A. vous offre, le voici. En premier lieu, elle vous offre une grande puissance. Il ne s'agit pas seulement d'une vitesse de pointe élevée (bien que vous puissiez facilement atteindre 160 km/h, départ arrêté, en un sprint de 400 mètres).

Il s'agit encore d'une puissance de réserve – la puissance comparable à celle d'une turbine répondant immédiatement à vos sollicitations. Une puissance qui vous permet de partir en trombe, en prise directe, à 50 km/h sans avoir à rétrograder. (C'est à peine surprenant: si vous faites la comparaison sur la base de la surface des pneumatiques, vous disposez, au bout des doigts, d'un couple qui est le triple de celui de la plupart des voitures de sport de 4 litres.)

En second lieu, la souplesse, une souplesse de rêve. Vous pouvez faire reposer une Rocket 3 sur sa béquille centrale, faire tourner le moteur à sa puissance maxima et les roues ne bougeront pas d'un cheveu, même sur du béton lisse. Ce qui est plus important encore, vous pouvez rouler toute la journée et vous arrêter aussi frais que l'email rutilant de votre Rocket. Enfin, elle est très maniable. Elle ne présente aucune de ces réactions laborieuses que l'on rencontre avec tant de machines de grosse cylindrée. La Rocket 3 a la puissance et la souplesse d'une turbine et on la manie comme le pur-sang qu'elle est.

C'est très simple, si vous recherchez la perfection, c'est notre gros modèle que vous attendiez.



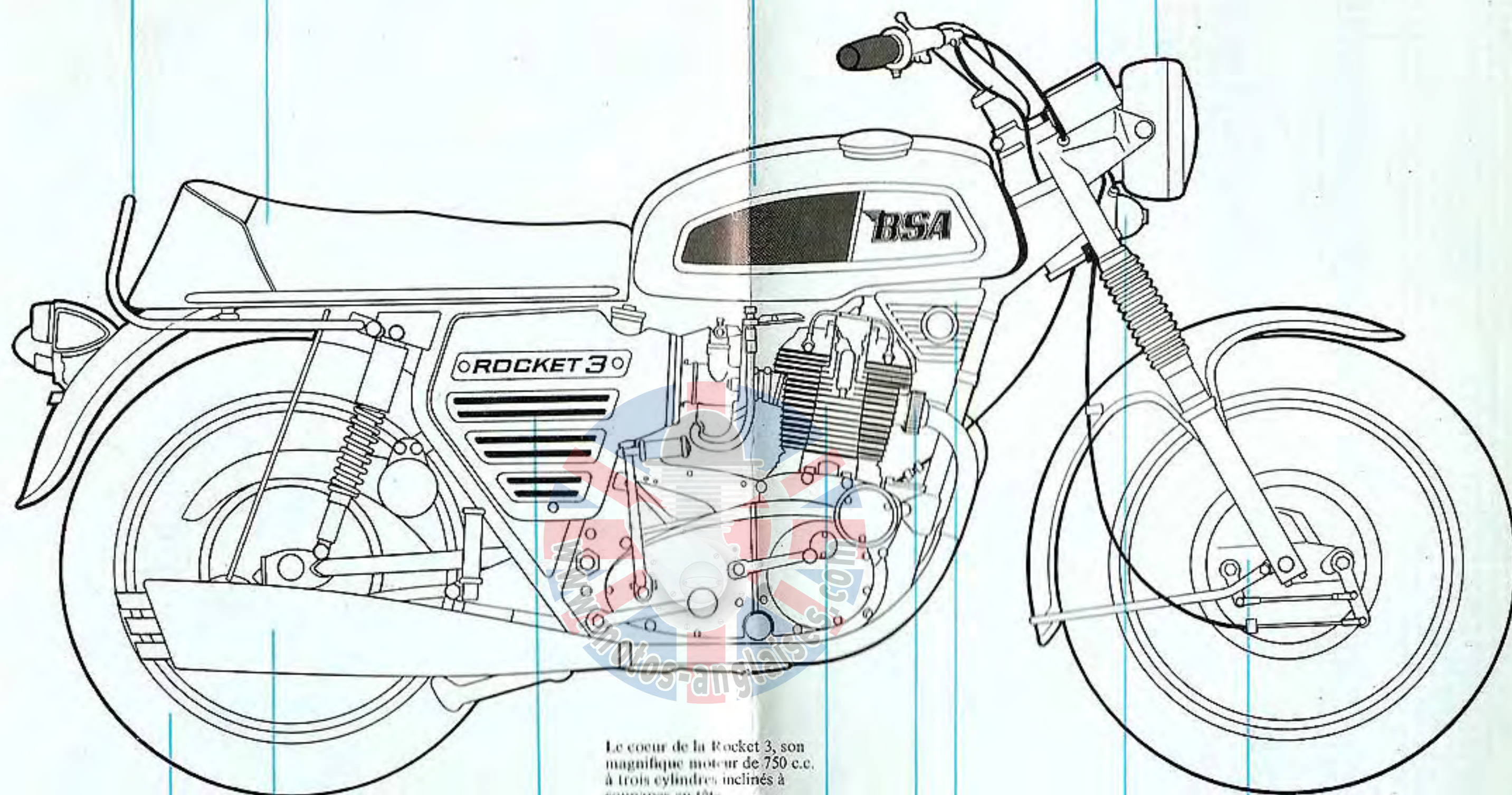
Selle double
de luxe.

Réservoir de 18 litres,
nouveau modèle exclusif.

Compte-tours et indicateur de
vitesse étalonnés à 10.000 tpm
et 240 km/h et dotés d'un
système d'éclairage.

Poignée de tansad chromée.

Phare aérodynamique exclusif.



Le coeur de la Rocket 3, son
magnifique moteur de 750 c.c.
à trois cylindres inclinés à
soupapes en tête.

Réservoir d'huile d'un modèle
nouveau avec plaque
d'identification exclusive.

Refroidisseur d'huile
de type radiateur -
le meilleur système
de graissage qui ait
jamais été produit.

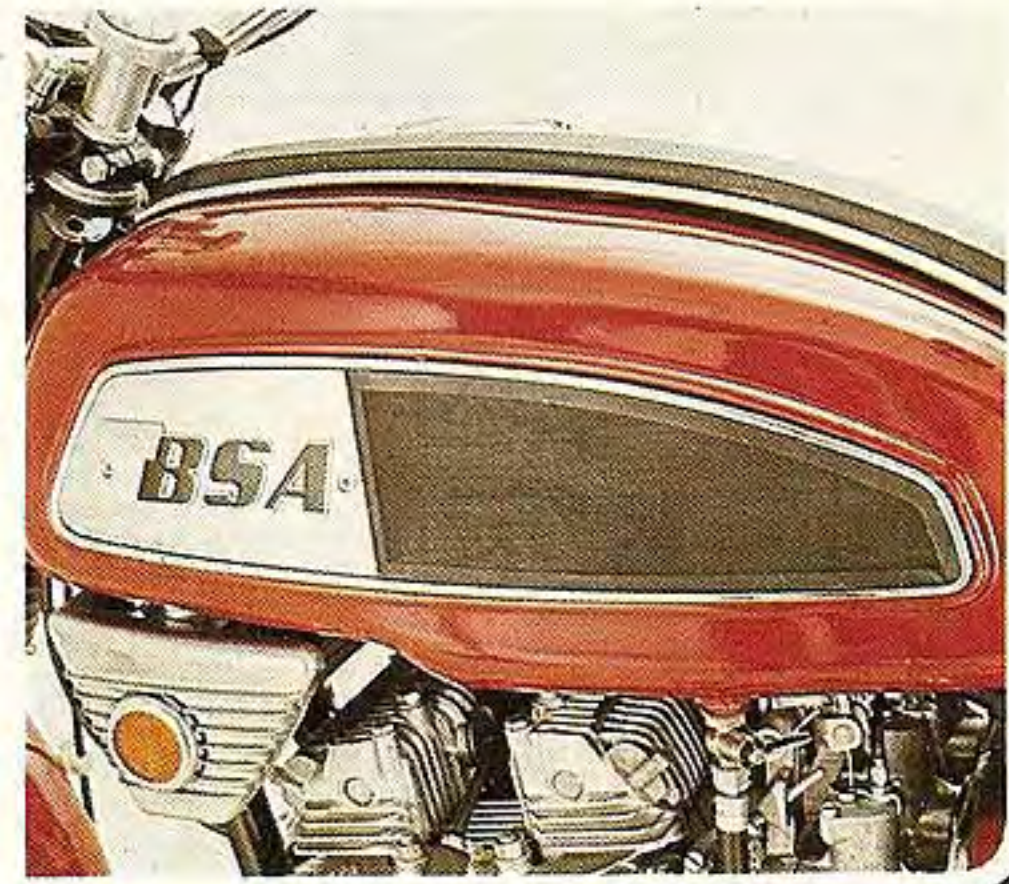
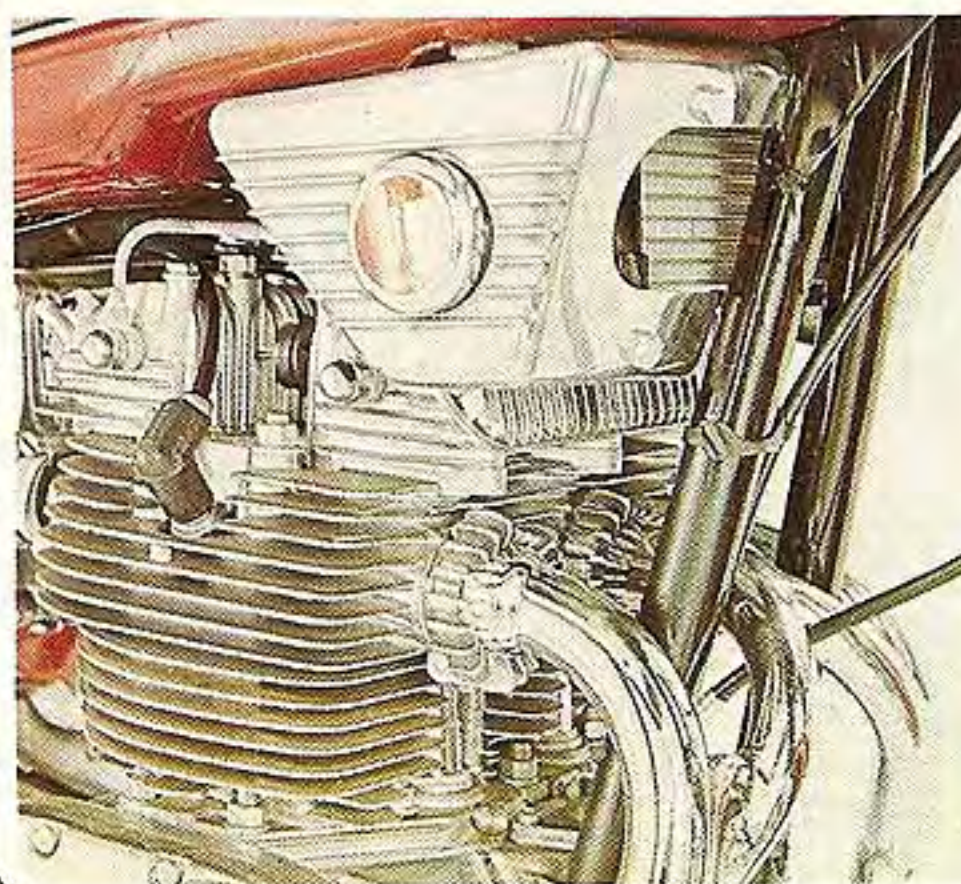
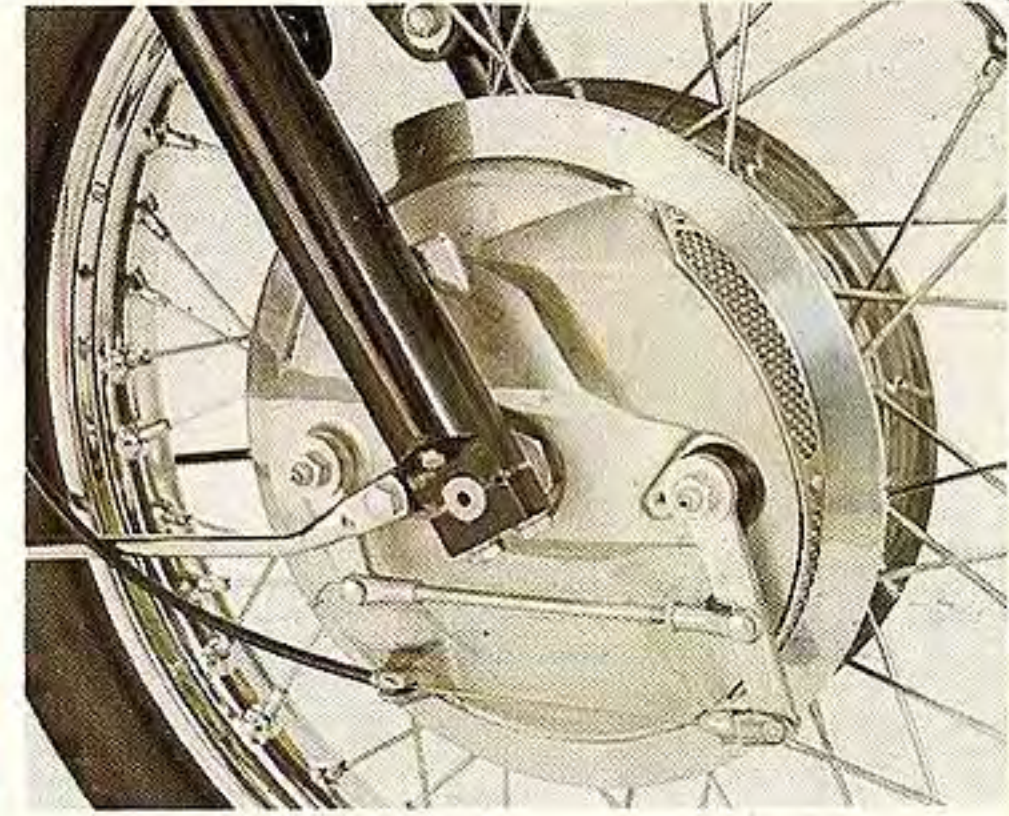
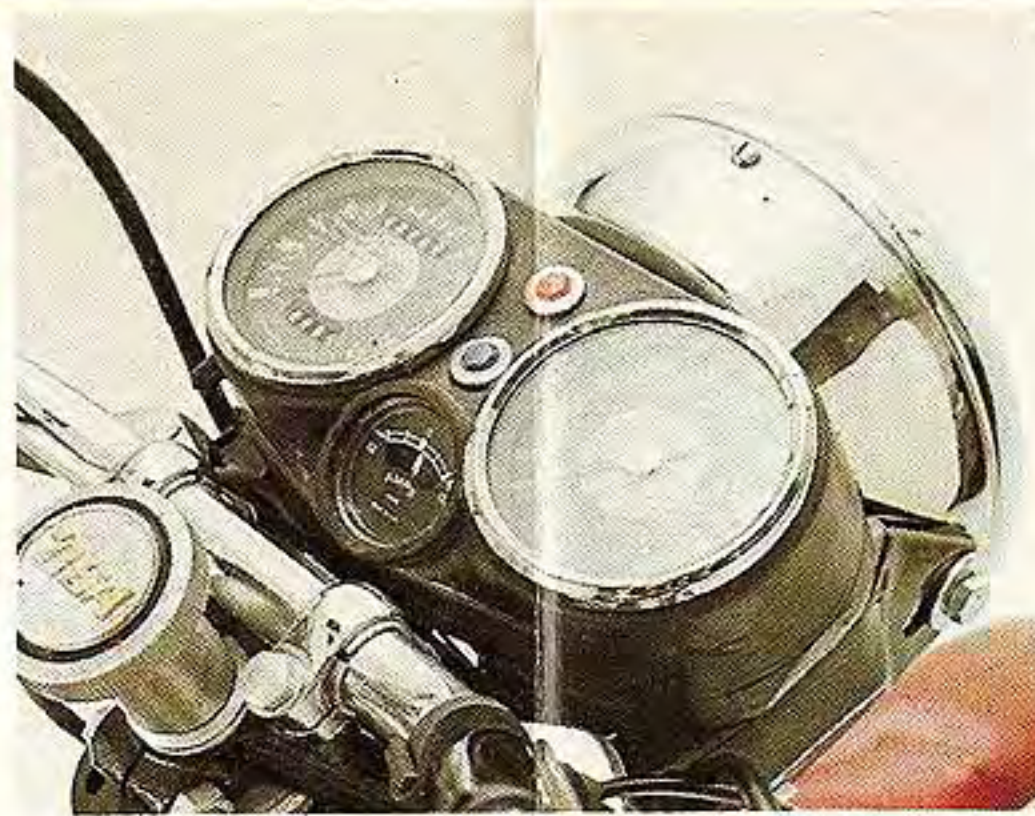
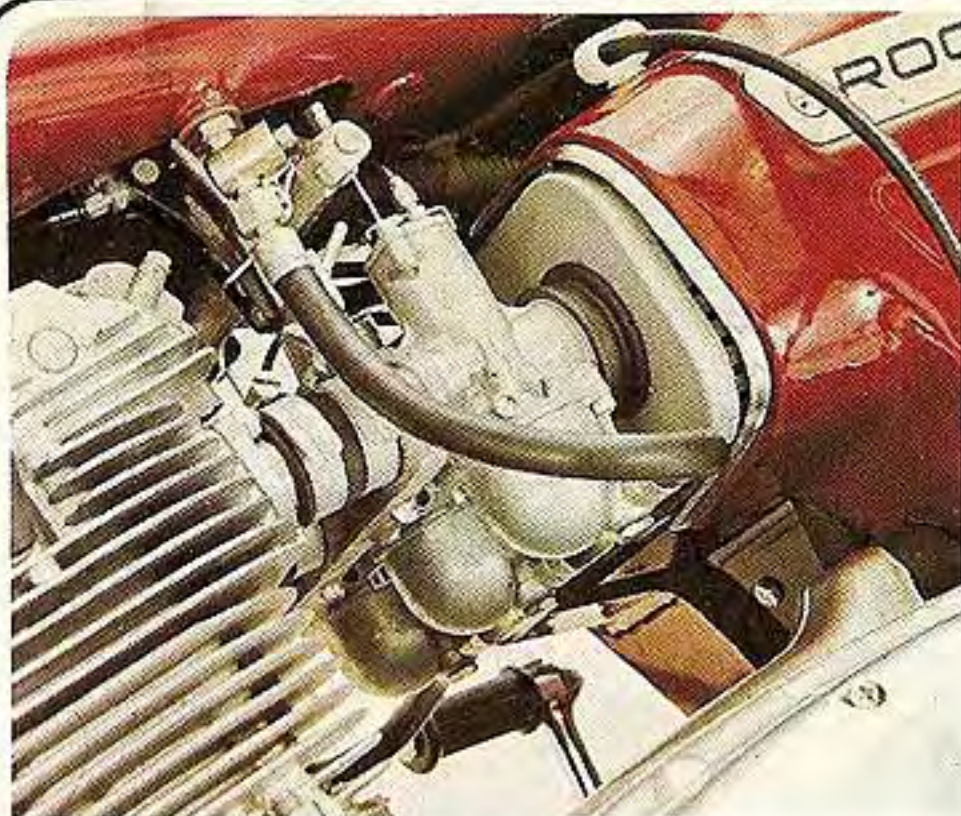
Diode Zener
régularisant la
tension de
l'équipement
électrique
12 volts.

Collecteur d'échappement
quadruple, de conception
unique, pour l'évacuation
intégrale des gaz brûlés.

Frein avant dernier modèle de
203,2 mm de diamètre à deux
mâchoires principales et
prise d'air.

Pneu arrière Dunlop 'Trigonic'
K81 semi-triangulaire de
conception spéciale.

Silencieux spéciaux chromés à
double tubulure assurant le
maximum de puissance pour
le minimum de bruit.



Trois cylindres – trois carburateurs, types concentriques Amal de 27 mm de diamètre à montage flexible. Commande des gaz par câble unique avec articulation à réglage rapide. Le filtre à air à grand rendement est réalisé en une seule pièce et est facilement démontable pour entretien.

Le moteur à soupapes en tête tout en alliage développe 60 CV au frein et combine les avantages d'un fonctionnement souple et silencieux à ceux d'une puissance exceptionnelle et d'une sécurité de fonctionnement certaine. On voit ici l'aménagement transversal incliné des cylindres, le collecteur d'échappement caréné et le gros refroidisseur d'huile du type radiateur. Noter à quel point cette implantation de faible encombrement facilite les opérations d'entretien. Le nouvel embrayage monodisque à fonctions lourdes à ressort diaphragme est de conception exclusive et est associé à une chaîne primaire à trois rangs.

Le tableau de bord de la Rocket 3 est, lui aussi, nouveau. Il comporte un indicateur de vitesse étalonné à 240 km/h, un compte-tours, un ampèremètre et des lampes-témoins pour le passage du phare en éclairage route et pour la pression d'huile. Les commutateurs de contact et d'éclairage sont montés sur les côtés du phare nouveau modèle sur les emboîtements de la fourche. Par ailleurs, le raccordement supérieur de la fourche comporte un anti-vol efficace qui bloque le guidon.

Produire de la puissance est une chose, la lancer sur la route en est une autre. Pour la Rocket 3, il a fallu créer un pneu arrière entièrement nouveau, à section semi-triangulaire avec une trame croisée calculée spécialement. Dunlop l'appelle le Trigon K81 et il constitue un hommage à la puissance de la Rocket 3.

Les silencieux jumelés, avec un échappement triple par ensemble, réduisent le bruit et améliorent le rendement.

Aucune machine ne saurait être plus puissante que ses freins. Pour la Rocket 3, la B.S.A. a judicieusement choisi un modèle de course à deux mâchoires principales de 203,2 mm de diamètre, monté dans un moyeu garni d'ailettes sur toute la largeur, formule qui a trouvé sa confirmation sur les circuits internationaux. Une prise d'air de grandes dimensions assure le refroidissement nécessaire et l'articulation est intégralement réglable.

Le réservoir de grande capacité de 18 litres a été spécialement dessiné pour s'harmoniser avec la machine et comporte un nouvel écusson de grande élégance, des grippes-genoux confortables et un bouchon de remplissage à effet rapide.

BSA

BSA



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Boîte de vitesses: Boîte à quatre vitesses faisant corps avec le moteur. Arbres et pignons en acier au nickel-chrome et en acier nickelé trempés. Arbre intermédiaire à roulements à aiguilles. Changement de vitesse à butée positive. Ensemble amortisseur de torsion en caoutchouc sur l'entraînement primaire. Embrayage à ressort à diaphragme monodisque à sec pour fonctions lourdes abrité dans un logement séparé. Graissage de l'entraînement primaire incorporé au système de graissage du moteur par l'intermédiaire du palier principal du côté d'entraînement conçu pour assurer un niveau constant. Durée utile prolongée par une nouvelle chaîne primaire à trois rangées. Accès facile pour le réglage de l'embrayage et pour les remplacements de câble.

Echappement: Trois lumières d'échappement, avec lumière centrale jumelée avec les lumières extérieures au moyen d'un nouveau collecteur chromé. Deux tuyaux d'échappement chromés à courbure descendante. Silencieux à grand rendement modèle sport à triple sortie de conception entièrement nouvelle renforcés à l'arrière par tirants.

Cadre: Cadre du type en berceau soudé avec tubes descendants en duplex et barres inférieures de raccordement. Béquilles centrale et latérale. Verrou anti-vol.

Fourches: Type hydraulique télescopique à l'avant avec soupape intérieure compensatrice assurant un amortissement excellent dans toutes les conditions.

Freins: Frein avant du modèle le plus récent à deux mâchoires de 20,32 cm de diamètre avec prise d'air de refroidissement. Frein arrière de 17,78 cm de diamètre. Roue à chaîne arrière amovible.

Equipement électrique: Système d'allumage par batterie 12 volts à grand rendement. Trois bobines à grand rendement et trois condensateurs, facilement accessibles. Courant électrique fourni par le modèle le plus récent de dynamo de 150 W sous boîtier montée sur le vilebrequin sous le couvercle de distribution. Sortie régularisée par contrôle de tension à diode Zener. Phare amovible entièrement chromé d'un modèle nouveau. Lampes-témoins de pression d'huile et de passage en phare route incorporées avec l'ampèremètre dans l'habitacle monté sur le raccordement de fourche supérieur. Commutateur d'éclairage monté sur la gauche de l'emboîtement de fourche. Commutateur de contact sur la droite. Feu rouge et feu de stop à grand angle avec cataphotes de sécurité à l'avant et à l'arrière. Avertisseur double à tonalité sirène.

Divers. Compte-tours étalonné à 10.000 tpm et indicateur de vitesse étalonné à 240 km/h avec totalisateur journalier et cadrans éclairables. Réservoir d'essence de conception nouvelle à grande capacité (18 litres). Réservoir d'huile nouveau modèle et panneaux latéraux rapidement amovibles. Leviers d'embrayage et de freins réglables du type compétition. Selle double avec poignée de tansad chromée.



DONNEES TECHNIQUES

Modèle	A75
Moteur	
Type	à soupapes en tête
Nombre de cylindres	3
Alésage et course	67 × 70 mm
Cylindrée	740 c.c.
Taux de compression	9,5:1
CV au frein et tpm	60 CV à 7.250 tours
Carburateurs	
Marque	Amal
Type	626
Transmission	
Pignons:—	
Moteur	28 dents
Embrayage	50 dents
Boîte	19 dents
Rou arrière	52 dents
tpm en prise directe à 16 km/h	657
Rapports de démultiplication:—	
Prise directe	4,89
Troisième	5,83
Deuxième	8,3
Première	11,95
Dimensions de la chaîne primaire	écartement 9,52 mm, triple rang (82 maillons)
Dimensions de la chaîne secondaire	15,87 mm × 9,52 mm, (107 maillons)
Pneus	
Avant	3,25 × 19 K70
Arrière	4,10 × 19 K81
Freins	
Avant	20,32 cm T.L.S.
Arrière	17,78 cm
Finition	Carmin royal – filets ivoire
Dimensions	
Hauteur	114,3 cm
Longueur	223,5 cm
Largeur	82,5 cm
Poids	212,70 kg
Réservoir d'essence	18 litres
Huile	3 litres

La B.S.A. poursuit une politique de perfectionnements continus et se réserve donc le droit de modifier les caractéristiques techniques de ses produits.