

La Bernardet a beaucoup de charme et ne plaît pas uniquement aux véreux collectionneurs passionnés.



# LES CHARMES DU BERNARDET

Pour la première fois depuis la création de La Revue du Scooter, nous allons pencher sérieusement sur la ligne étrange du Bernardet. La première remarque qui vient à l'esprit en contemplant cette petite merveille: "Pourquoi ne pas l'avoir essayé plus tôt?". Le Bernardet possède une ligne très sympa et on a tout de suite envie de rouler avec mais il y a tant et tant de modèles scooters actuels ou "rétro" qu'il faut bien (comme à confesse) que ce soit chacun son tour. Aujourd'hui, c'est celui du Bernardet A 48. Cet engin mérite largement le détour!



## LA PAIX ARRIVE... LE BERNARDET AUSSI

Paris 1948. La guerre a pris fin, il y a seulement trois ans et les européens subissent encore les contre-coups de ces années noires où ils ont été privés de liberté, de nourriture, de jeunesse et bien sûr de loisirs. L'après guerre et l'esprit américain qui a débarqué en France ne demandent qu'à rattraper le temps perdu. La vie n'a que plus de valeur après cette triste période et tout est bon pour se distraire ou s'évader (au sens figuré, désormais).

Comme aujourd'hui, le scooter apparaît en 1948 comme un engin de liberté, de jeunesse mais aussi de fonctionnalité

permettant au conducteur (ou à son "épouse") d'acquiescer un véhicule peu encombrant et bien plus facile à déplacer qu'une automobile. Au Salon de Paris de cette année là, est présenté un petit scooter à la ligne vraiment sympa. Il s'agit du Bernardet A.48. Il remporte au Salon un succès considérable et les premiers propriétaires seront livrés seulement trois mois après leur commande. La production de Bernardet passera petit à petit de dix à trente scooters par jour. Succès oblige! Il faut préciser qu'à cette époque, la voiture était réservée à une élite et que les motos étaient souvent jugées trop salissantes. Le scooter arrivait donc à point nommé pour se faire une place au soleil.

## UN PEU D'HISTOIRE

Les scooters Bernardet étaient construits à l'usine Bernardet de Chatillon déjà connue à l'époque pour ses side-cars. Après s'être un peu intéressée à la petite voiture (en 1946), l'usine Bernardet va se consacrer au scooter, sentant qu'un marché intéressant était en train de se développer aussi bien en France qu'à l'étranger.

Le moteur de marque YDRAL qui équipe le Bernardet arrivait pratiquement complet à l'usine, il ne restait plus qu'à lui monter son échappement, sa transmission, à le vérifier et l'essayer. Par contre, toute la partie-cycle était quasiment réalisée à Chatillon. La tôlerie, la peinture, le montage et



Le Bernardet fut présenté lors du Salon de Paris de 1948. La roue de secours (derrière le tablier avant) est bien protégée par son couvercle en tôle.

naturellement l'assemblage s'effectuait dans cette usine moderne pour une époque où la chaîne de montage de 35 mètres de long pouvait accueillir dix scooters en même temps! Chaque atelier différent approvisionnait en pièces "le magasin" et ce dernier alimentait la chaîne de montage selon la production désirée. En bout de chaîne, les scooters étaient essayés puis stockés en attendant la livraison. Originalité de l'époque, les scooters étaient immatriculés avant leur emballage et leur expédition.

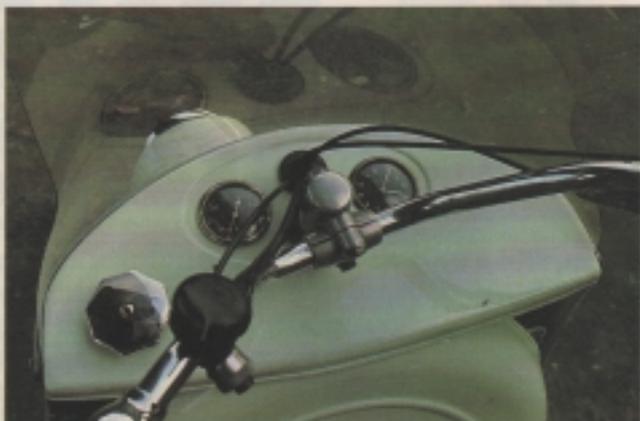
Le propriétaire recevait ainsi son Bernardet prêt à l'emploi et nous l'avons vu, doté d'un moteur YDRAL. Ce dernier, un monocylindre refroidi par air de 128 cm<sup>3</sup> recevait un carburateur Gürtner type R17D doté d'un gicleur principal de 28. La puissance de l'Ydral permettait au Bernardet d'atteindre un bon 70 km/h mais pour la santé du moteur il était conseillé de ne pas dépasser trop souvent les 65 km/h. A cette vitesse là, le Bernardet peut vous emmener très loin et sa tenue de route reste saine (pour un scooter de l'époque).

## UNE PARTIE-CYCLE ENVELOPPEE

Avec son garde-boue enveloppant, son tablier et son carénage intégral à l'arrière, le Bernardet possède une partie-cycle très enveloppée qui n'usurpe pas le nom de carrosserie. Le garde-boue avant recouvre une bonne moitié de la roue ainsi que la suspension du type à roue tirée montée sur un seul pivot et placée en avant du moyeu.



Le moyeu avant a un diamètre de 20 mm alors que celui du tambour de frein est de 130 mm. Les roues sont en 12" et non 10 et sont chaussées de Dunlop 4,00 x 12. Pression de gonflage conseillée: 1,2 à l'avant et 1,3 derrière.



Le tableau de bord du Bernardet est à la fois "rétro" et fonctionnel. Son aspect "tout en tôle" rappelle un peu le tableau de bord des Fiat 500.



Oui, il y a bien une montre sur le Bernardet... 40 ans avant celles des Peugeot sur ses scooters.



Chromé, le pédalier du Bernardet est superbe. Il comprend le sélecteur et le frein à pied.



La carrosserie arrière est imposante et le kick prend place sur le côté gauche.



Et non, les coffres sous la selle ne datent pas des années 80!

Ce système à roue tirée n'a pas grand chose à voir avec celui employé actuellement par Peugeot puisqu'il fonctionnait par le biais d'anneaux Neiman en caoutchouc spécial. Cette technique, Bernardet l'utilisait déjà sur ses sides. Quand aux roues en tôle d'acier embouti, elles sont en 4,00 x 12 et sont identiques (avant, arrière et celle de secours logée dans le tablier avant).

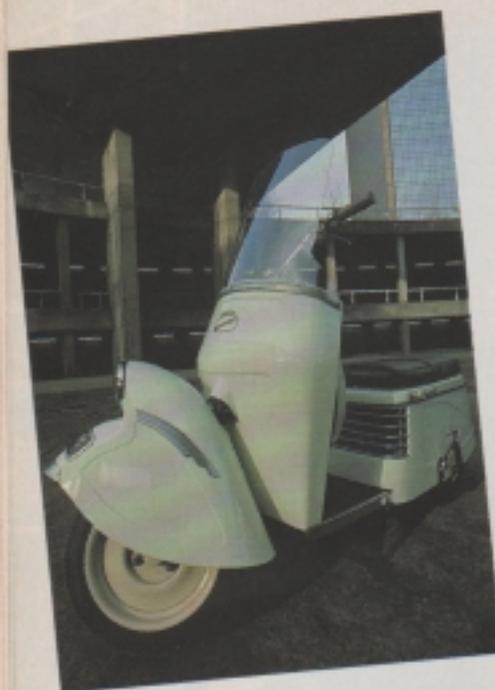
Côté freins, nous trouvons des tambours mis au point par Ydral, d'un diamètre de 130 mm. De quoi arrêter convenablement les 90 kg de l'engin! Comme tout scooter, le Bernardet possède un tablier dont le but premier est de protéger le conducteur. Celui-ci renferme en plus de la roue de secours; le klaxon, la batterie et le circuit électrique. Sa partie supérieure reçoit le tableau de bord. Un tableau hyper complet où prennent



Le Bernardet dispose d'une vraie selle bi-place et de repose-pieds passager.

Le moteur à refroidissement par air était conçu par YDRAL.



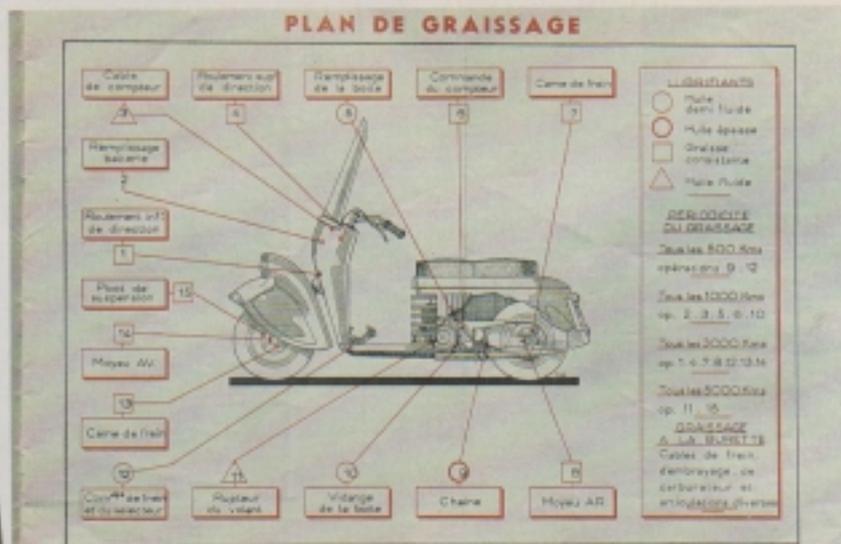


*Le garde-boue avant du Bernardet est plutôt enveloppant mais il se démonte assez rapidement. Il faut ouvrir la porte du phare, débrancher les fils électriques de celui-ci, ensuite enlever deux écrous, une vis sous le tube de direction, un petit boulon et le tour est joué!*

place notamment le compteur et une adorable petite montre (moi qui croyait que Peugeot était l'instigateur de ce petit plus agréable...).

Un pare-brise relativement haut surmonte le tout et protège le conducteur de la pluie

*Non seulement ce Bernardet est beau, mais il fonctionne parfaitement et est à vendre. Jean François: 43.79.4941. (Dept.75).*



et du vent.

Sous la longue selle bi-place un carénage de grande dimension recouvre le bloc moteur et la transmission ainsi que le réservoir et la roue arrière. Ce coffre dispose d'une calandre en alu face à la route qui permet le refroidissement du moteur. Une turbine chasse l'air chaud et il y a également des ouïes latérales prévues à cet effet. Ce coffre se soulève et permet l'accès à différents éléments. Pour accéder au haut moteur, on peut se contenter de lever la selle et on aperçoit également une petite aire de logement rappelant les différents

coffres actuels. Vous le constatez, ce scooter de 1948 offre bien des équipements et des avantages que l'on ne retrouve que depuis peu sur les produits actuels. Toute cette carrosserie abrite un cadre constitué d'un tube d'acier unique recevant plusieurs traverses et goussets de renfort.

Avec sa ligne originale, ses prestations moteurs honorables et son équipement plus que correct, le Bernardet fait partie de ces scooters "rétros" que nous apprécions pleinement tels le Lambretta, l'Acma ou encore les premiers modèles Peugeot.

Si cela vous intéresse, ce superbe Bernardet

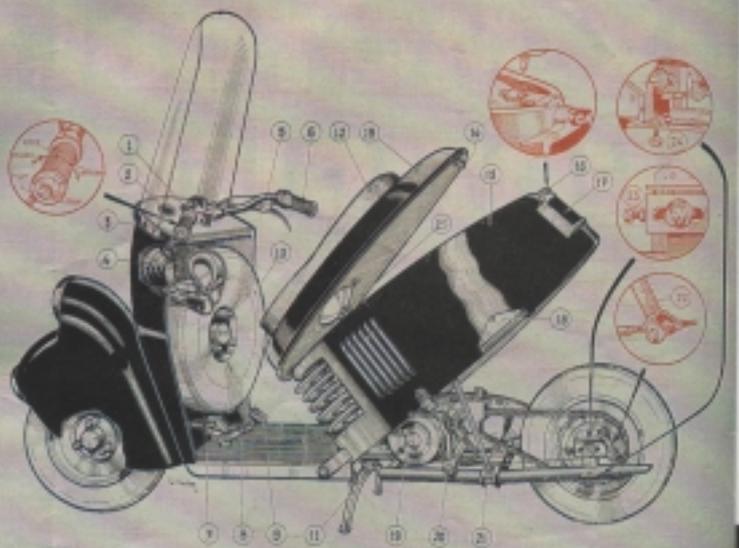


## FICHE TECHNIQUE

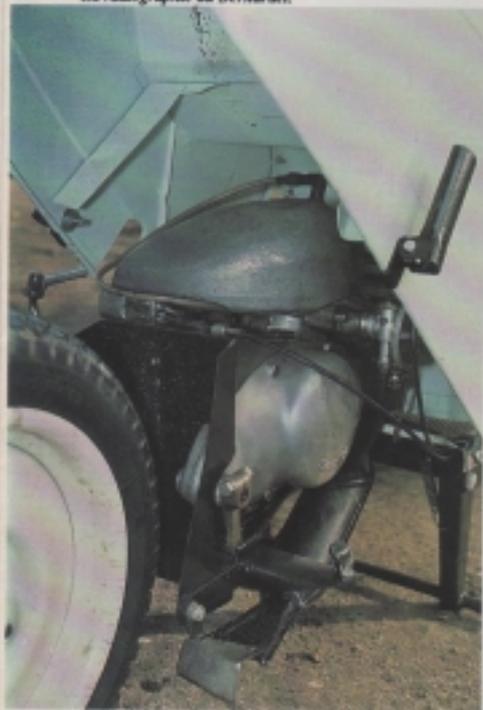
<b>Moteur:</b>	Ydral
<b>Carburateur:</b>	Görtner R17D
<b>Transmission:</b>	par chaîne
<b>Développement:</b>	16 x 46 dents
<b>Roues:</b>	4,00 x 12
<b>Freins av-ar:</b>	tambours 130mm
<b>Réservoir:</b>	13 litres
<b>Cartier de boîte:</b>	1,1/2 litres
<b>Poids:</b>	90 kg

*Soulever le coffre intégral paraît imposant mais cela s'effectue assez facilement, demandez à Kerine.*

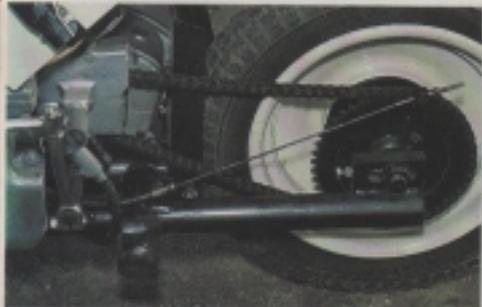
Le moteur de base, avec un cylindre de 52 mm de diamètre et une course de 44 mm, développe 10 CV à 5000 tr/min. Le carburateur Görtner R17D est réglé pour une consommation de 25,5 litres à 100 km/h. Le développement est de 16 x 46 dents. Les roues sont de 4,00 x 12. Les freins avant et arrière sont à tambour de 130 mm. Le réservoir est de 13 litres. Le carter de boîte est de 1,1/2 litres. Le poids est de 90 kg.



La radiographie du Bernardet.



Un ensemble moteur performant dont l'Alésage x Course est de 54 x 55 mm.



Contrairement aux transmissions secondaires actives par courroie, celle du Bernardet se fait par chaîne (87 maillons). Cette chaîne se tend de la même manière que celle de votre mob ou de votre moto. Notez le mono-bras oscillant.

est à vendre; vous pouvez contacter Jean François au 43.79.49.41. (Dept.75).

**Par Didier DENIS.**

