

4^e ANNÉE — N° 45

REVUE
MENSUELLE

DÉCEMBRE 1950

MOTOCYCLES

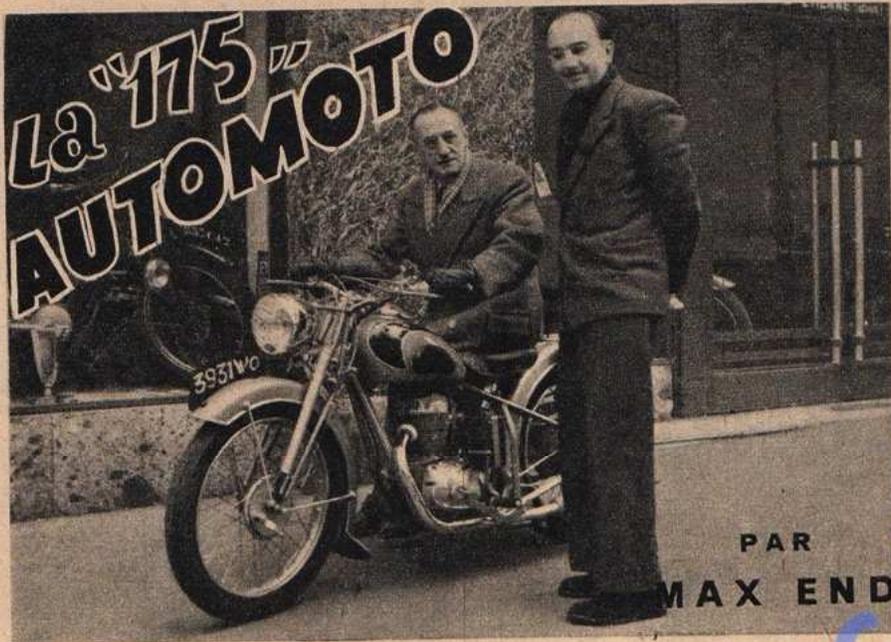
Administrateur : R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR :
MAX ENDERS

14, Rue Brunel — PARIS - 17^e



40^{F.}



L' 'AUTOMOTO' à bloc-moteur 4 temps a été mise en évidence par les performances de Marcel Pahin. Entendons-nous bien, c'est du modèle de série dont il s'agit; consciencieux aussi bien comme coureur que comme représentant de la marque, Marcel tient avant tout à accomplir ses performances sur des machines de série.

Dire qu'il n'a pas ses petites idées personnelles sur le rodage, la préparation et le réglage, serait sans doute excessif. Qui pourrait d'ailleurs le lui reprocher puisqu'en définitive la mise au point d'une moto de série en vue d'une compétition consiste à lui demander plus que n'en exige la clientèle normale. On prouve ainsi que son point de rupture est bien au delà de ses possibilités courantes.

En bref, deux Bol-d'Or, un Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne, un circuit de Haute Normandie, un Rome-Nice-Paris en octobre dernier sont des épreuves de vitesse dans les deux premiers cas, d'endurance et de grand fond dans tous, qui ne peuvent être menées à bien qu'avec une mécanique résistante et sûre.

« Motocycles » avait déjà relaté les vacances d'un jeune couple, peu familiarisé avec la mécanique, sur l'Automoto 125 cmc. à bloc-moteur A.M.C. Celle qui nous intéresse aujourd'hui est la moto légère 175 cmc. exactement semblable à celle utilisée par Marcel Pahin dans Rome-Nice-Paris, si semblable que son conducteur n'a pas craint de l'exposer dans les vitrines du magasin de la Grande-Armée, aux côtés de ses sœurs jumelles, mettant ainsi tous les intéressés à même de faire la comparaison.

On ne peut agir avec plus de franchise.

Cette moto grand luxe, type 175 C. H. L. répond aux caractéristiques suivantes :

Bloc-moteur A.M.C., 175 cmc., 4 temps, culbuteurs, 4 vitesses sélecteur.

Carter monobloc à étanchéité totale par emploi de joints plastiques en composition spéciale. Moteur suspendu en trois points par silentblocs. Culasse bi-métal brevetée. Cylindre alliage léger, chemise fonte au chrome centrifugée par procédé spécial. Culbuterie entièrement enfermée et parfaitement lubrifiée, tiges de commande Indéformables. Carburateur A.M.A.C. Kick-starter. Boîte à 4 vitesses, pignons acier spécial à haute résistance toujours en prise. Sélecteur au pied et levier à main de contrôle. Amortisseurs de transmission au pignon de chaîne. Graissage sous pression par pompe à huile du moteur et de la boîte à vitesses. Volant magnétique à avance variable.

Cadre à double berceau de très grande rigidité. Verrou anti-voil Neimann à la direction. Fourche à ressort enfermée à guidage télescopique et limiteur de course. Frein de direction. Bielles renforcées. Suspension AR. sur bagues bronze avec amortisseur à anneaux plastiques. Moyeu AR. démontable. Jantes chromées. Freins à grande puissance de freinage, l'AR. commandé au pied, l'AV. commandé au guidon. Pneus de 25 x 3. Garde-boue très enveloppants, l'AR. à charnière. Porte-bagages avec 2 larges coffrets à outils et outillage. Selle à suspension compensée (brevetée) tare du ressort réglable. Béquille centrale. Repose-pieds caoutchouc. Réservoir 12 litres, avec bandeau chromé, bouchon à fermeture rapide, grip-genoux caoutchouc. Guidon Saker. Eclairage électrique par batterie avec redresseur, commutateur Jour-Nuit, phare chromé. Avertisseur électrique. Plaque de police AR. avec catadioptre.

En supplément, fourche télescopique.

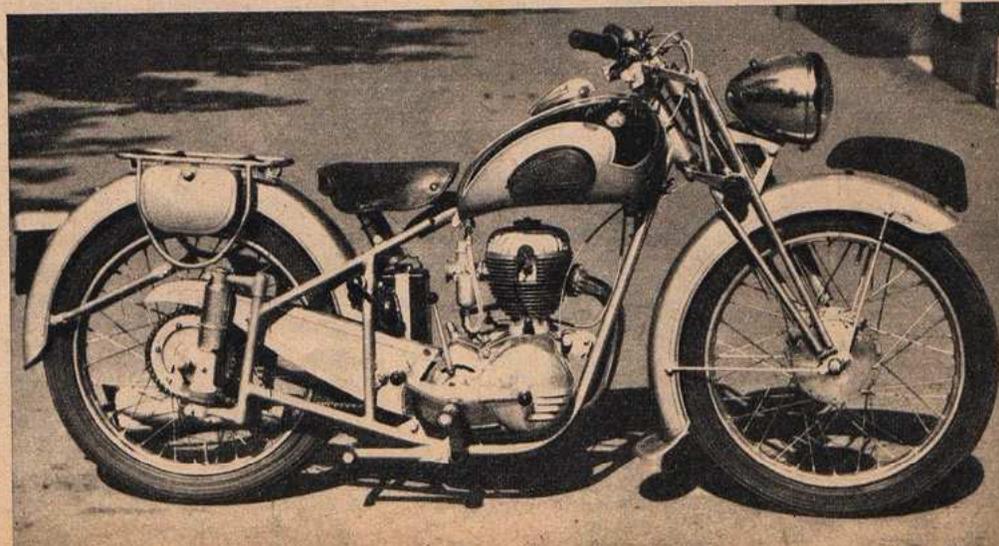
Voici d'autre part les caractéristiques et réglages essentiels du bloc A.M.C. 175 cmc. série C. monté dans ce cadre :

Alésage 56. Course 69. Cylindrée exacte 169,948. Puissance fiscale 2 CV. Puissance effective 8,5 CV. Rapport volumétrique 7 3/1. Régime normal de rotation 4.500 t.-m. Régime maximum 6.000 t.-m.

Jeu entre culbuteurs et soupapes. Pour les deux : 5/100° à froid, 15/100° à chaud. Régler de préférence moteur froid.

Réglage de la distribution en mm. et en degrés. Ouverture admission : 25 à 28 avant P.M.H., soit 4,7 à 5,8 mm. après P.M.H. (au piston). Fermeture échappé : 25 à 28 après P.M.H., soit 4,4 à 5,1 mm. après P.M.H. (au piston).

Moteur froid. — Fermeture admission : 45 à 48 après P.M.B., soit 11 à 12,3 mm. après P.M.B. (au piston). Ouverture échappé : 55 à 58 avant P.M.B., soit 15,7 à 17,3 mm. avant P.M.B. (au piston).



Changements de vitesse. — Rapports en 1^e vitesse 1 à 7,2, en 2^e vitesse 1 à 4,65, en 3^e vitesse 1 à 3,66, en 4^e vitesse 1 à 2,80.

Transmission secondaire. — Nombre de dents du pignon de sortie de boîte et de la couronne 17 × 42 ou 18 × 45. Pour pneus de 300 × 19 ou 25 × 3.

Chaîne correspondante. — Dimensions et pas. Largeur 7,75. Pas de 12,7. Rouleaux diamètre 8,51.

Carburateur A.M.A.C. 5/13°. — Gicleur avant rodage 100, après rodage 95, aiguille 3^e cran, volet 5,5.

Allumage. — Calage de l'avance : 2 mm. avant P.M.H. manette d'avance au plein retard.

Nous avons trouvé une machine sans reproches quant à la tenue de route, à l'aisance et à la sécurité de conduite; elle est d'une grande souplesse, très confortable; on peut même affirmer que la fourche avant à parallélogramme, avec son dispositif personnel de guidage du ressort et de limiteur de course n'a absolument rien à envier à la meilleure des télescopiques; le calcul et l'établissement de cette fourche sont tout à fait réussis; elle ne talonne ni ne rebondit, la précision et la sûreté de conduite sont absolues.

De son côté, le moteur fait voir qu'il a nettement plus de chevaux que le 150 cmc. Plus souple et plus silencieux, ses accélérations sont beau-

coup plus rapides. Son régime normal est de 4.500 tours pour une puissance de plus de 7 CV., au régime maximum de 6.000 tours il développe 8,5 CV.

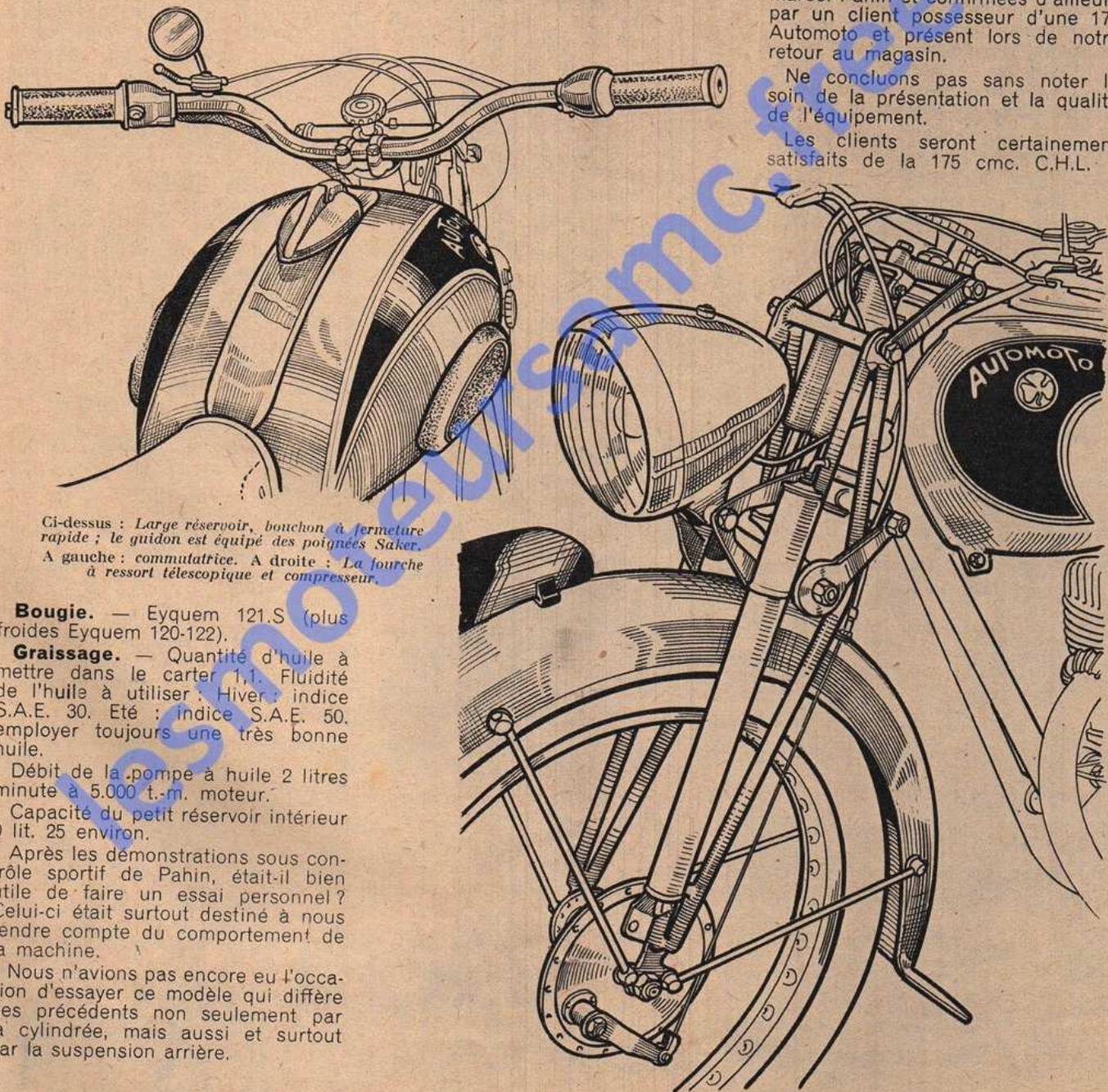
On peut donc prévoir une vitesse de croisière de 75 km. soutenue et des pointes aux environs de 90 avec réglages normaux.

La moto qui nous a été confiée étant rigoureusement neuve, nous n'avons pu, on s'en doute, en tirer le maximum pour ne pas compromettre le moteur qui nécessite un rodage de 3.000 km. dont 500 à faible allure, 1.000 à 60 maximum et progressivement en régime par la suite.

Les vitesses que nous indiquons nous ont été communiquées par Marcel Pahin et confirmées d'ailleurs par un client possesseur d'une 175 Automoto et présent lors de notre retour au magasin.

Ne concluons pas sans noter le soin de la présentation et la qualité de l'équipement.

Les clients seront certainement satisfaits de la 175 cmc. C.H.L.



Ci-dessus : Large réservoir, bouchon à fermeture rapide; le guidon est équipé des poignées Saker. A gauche : commutatrice. A droite : La fourche à ressort télescopique et compresseur.

Bougie. — Eyquem 121.S (plus froides Eyquem 120-122).

Graissage. — Quantité d'huile à mettre dans le carter 1,1. Fluidité de l'huile à utiliser : Hiver : indice S.A.E. 30. Été : indice S.A.E. 50. employer toujours une très bonne huile.

Débit de la pompe à huile 2 litres minute à 5.000 t.-m. moteur.

Capacité du petit réservoir intérieur 0 lit. 25 environ.

Après les démonstrations sous contrôle sportif de Pahin, était-il bien utile de faire un essai personnel? Celui-ci était surtout destiné à nous rendre compte du comportement de la machine.

Nous n'avons pas encore eu l'occasion d'essayer ce modèle qui diffère des précédents non seulement par la cylindrée, mais aussi et surtout par la suspension arrière.