

39<sup>e</sup> ANNEE. — 28 AVRIL 1951. — N° 1.030.

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

# Moto revue

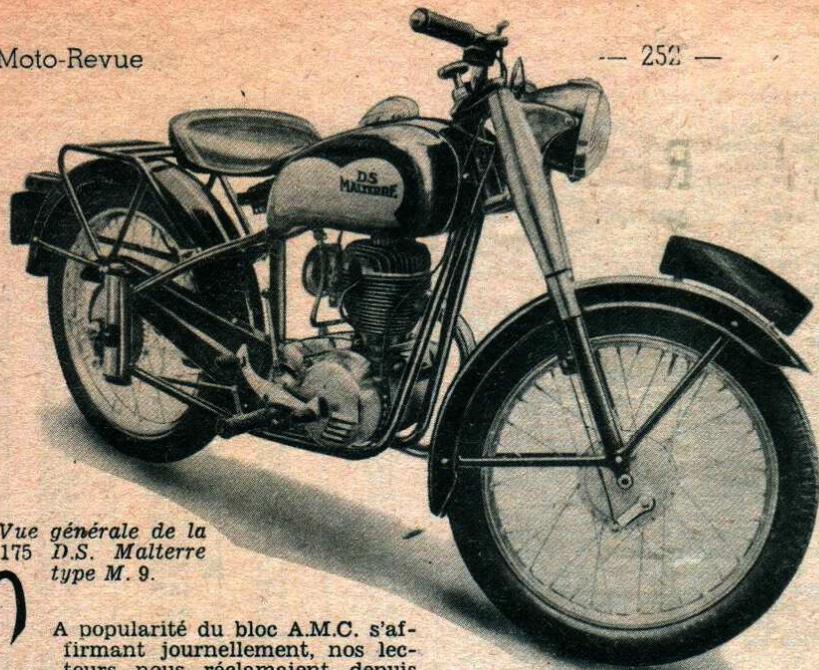
ESSAI DE LA 175  
D.S. MALTERRE



TELEPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPEES  
C. C. POSTAL : 287-37

REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Avant le départ du Trophée de San Remo : Leslie Graham et sa M.V.



Vue générale de la  
175 D.S. Malterre  
type M. 9.

La popularité du bloc A.M.C. s'affirmant journellement, nos lecteurs nous réclamaient depuis un certain temps, des essais de motocyclettes équipées de ce 4 temps.

L'an passé, un essai de l'Origan a satisfait les possesseurs de 125 cc. et cette semaine nous vous faisons part de nos impressions sur le 175 cmc. de la même marque.

C'est la maison D.S. Malterre qui nous a obligeamment confié la machine pendant près d'un mois et ma foi nous l'aurions peut-être encore si le constructeur n'avait pas réclamé son W.O.

Instruit par l'expérience, nous avions demandé une machine parfaitement rodée, car le bloc A.M.C. tant qu'il n'a pas au moins 1.500 à 2.000 kms ne permet absolument pas de se rendre compte de ses possibilités.

Aussi est-ce une machine de service, non spécialement préparée, que nous avons été chercher à la Bastille.

Nous ne vous précisons pas si c'est au deuxième ou plutôt au troisième coup de kick que le moteur est parti, toujours est-il que celui-ci ne s'est jamais montré réticent au démarrage pendant toute la période de l'essai.

Les bloc-moteurs ont leurs avantages et leurs défauts et parmi ceux-ci, celui de ne pas favoriser le débrayage à froid, par contre dès que les carters moteurs étaient tièdes, les vitesses passaient très facilement. Mais lorsque l'on connaît le piège qui vous est tendu, il suffit d'agir en conséquence pour ne pas caler lamentablement lors des démarrages matinaux.

Première, deuxième, troisième, et nous voici dans l'embouteillage de la place de la Bastille. Les accélérations franches et la maniabilité de la machine nous permettent de nous tirer de ce mauvais pas rapidement.

Les deux qualités précitées sont certainement les plus caractéristiques de la D.S. Malterre car à n'importe quelle allure, la machine n'a jamais tendance à flotter, nous a donné une impression de sécurité parfaite, même en virages très penchés et le moteur pour un 175, réellement nerveux, permet si l'on n'a pas peur de jouer du sélecteur, de réaliser de belles moyennes.

Le bloc A.M.C. comme tous les monocylindres, a un régime critique situé présentement vers 4.500 t.-m. et l'amplification des vibrations conseille de couper un tant soit peu. Mais si vous continuez à tirer sur la poignée, le moteur étant bien au point, le cap est rapidement franchi et l'on gagne encore d'une manière très sensible au point de vue vitesse maximum. Celle-ci se situe aux environs de 90-95 kmh. le pilote étant assis normalement, la position couchée étant rendue pratiquement impossible sur ce modèle, d'ailleurs conçu dans un but utilitaire et touristique.

Cependant, la robustesse et la puissance de ce bloc-moteur permettent un « gonflage » partiel en toute sécurité. De passage chez Camus, le recordman du Bol d'Or, précisément sur 175 D.S. Malterre, nous n'avons pas pu résister au désir d'enfourcher sa « bécano » du Bol.

Pendant que nous laissons chauffer le moteur, nous avons pu examiner à loisir l'engin et constater que la différence, entre cette machine et celle de série ne portait que sur des détails : cadre, suspension, moyeux et bloc, mo-

# 1000 Kms AVEC

leur (extérieurement) étant identiques.

Le moteur ne fut d'ailleurs que très peu bricolé, un soigneux polissage interne des pipes, augmentation de l'avance à l'allumage, démultiplication finale réduite, etc., suffirent amplement, car pour une ronde de 24 heures il s'agit avant tout que la mécanique ne vous lâche pas.

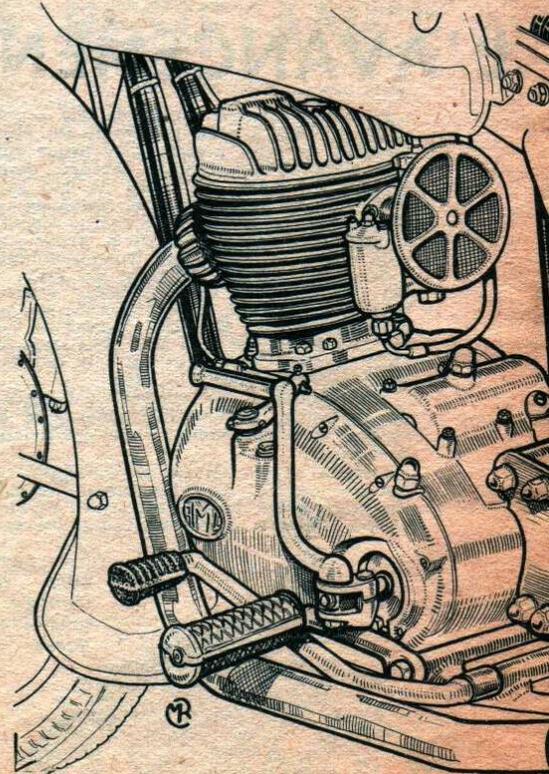
Aussi la conduite de cette machine ne nous rappela, à vrai dire, nullement celle d'une machine de course, le moteur ayant très peu perdu de sa souplesse et seules les vitesses maximum sur les différents rapports signalent la présence de chevaux supplémentaires.

En troisième, les 80 (au compteur) sont atteints facilement et en prise l'aiguille monte jusqu'à 105-110. Malheureusement la carburation mal réglée, le moteur « ratatouillait » et avait des trous aux accélérations, ne nous permit pas de monter à 120, vitesse à laquelle Camus passait devant les tribunes pendant le dernier Bol.

Mais revenons à la machine de l'essai et analysons en premier lieu le comportement de sa suspension.

La fourche télescopique est réalisée par la maison et est d'un dessin et d'une conception très simples. Un long ressort de suspension, conjugué avec un amortisseur à huile, à l'intérieur duquel se trouve le ressort de rebond, donne une suspension très douce,

La sus-  
la mach-  
tue à l'  
me à l'  
des élém-  
copique  
pension  
bas à  
des cou-  
alliage  
le mou-  
limité  
par de  
en caou-  
ressorts  
sion  
dits et  
auxiliaire  
concent  
fourche  
lescopic  
à droi  
fourrea  
pés à  
supérie  
enjolive  
minimum  
sorts de  
sont d'  
égale  
tiers de  
Ci-dess  
moteur



# UNE 175 D. S. MALTERRE

nsion de  
e s'effec-  
ant com-  
rière par  
nts téles-  
La sus-  
rière, en  
uiche, a  
seaux en  
ger dont  
ment est  
s le bas  
taquets  
huc. Les  
e suspen-  
oprement  
s ressorts  
sont  
ques. La  
avant té-  
en haut  
a ses  
envelop-  
ur partie  
e par des  
s en alu-  
Les res-  
suspension  
e hauteur  
ux deux  
a fourche.  
s : vue  
du bloc-  
M.C. 175.

agréable aux vitesses moyennes, mais qui peut talonner si l'on prend à vive allure une chaussée particulièrement en mauvais état. Interrogé à ce sujet, M. Malterre nous déclara que différents ressorts étaient prévus et qu'à la demande du client on pouvait remplacer les ressorts de la fourche par d'autres plus souples ou plus durs.

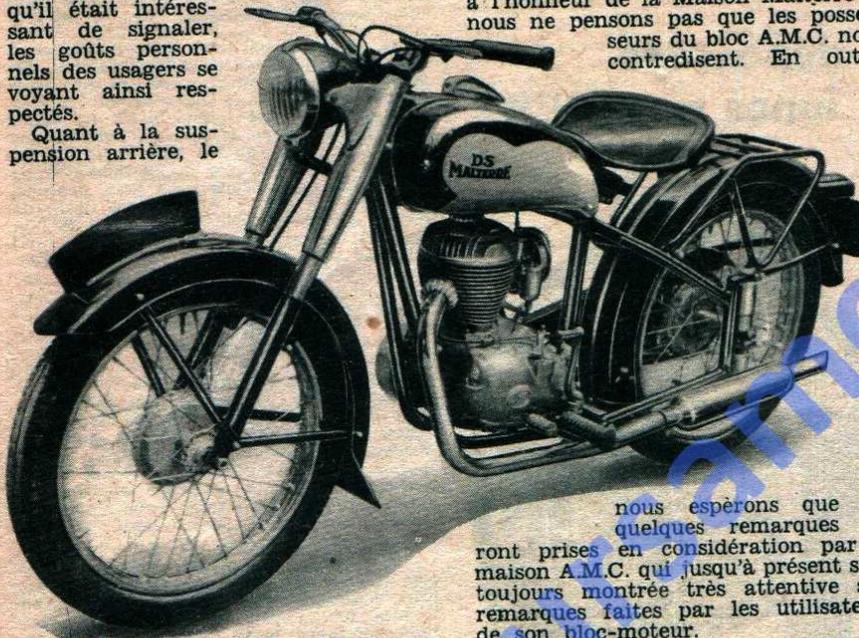
Voilà un point qu'il était intéressant de signaler, les goûts personnels des usagers se voyant ainsi respectés.

Quant à la suspension arrière, le

de la roue avant, furent pendant l'essai sujet à perdre de leur efficacité et des réglages s'imposèrent.

La pédale du frein arrière est très bien placée et donne un freinage énergique.

L'important kilométrage de la machine que nous avons à essayer, révéla certains points faibles, principalement du côté moteur. Ceci est d'ailleurs tout à l'honneur de la Maison Malterre et nous ne pensons pas que les possesseurs du bloc A.M.C. nous contredisent. En outre,

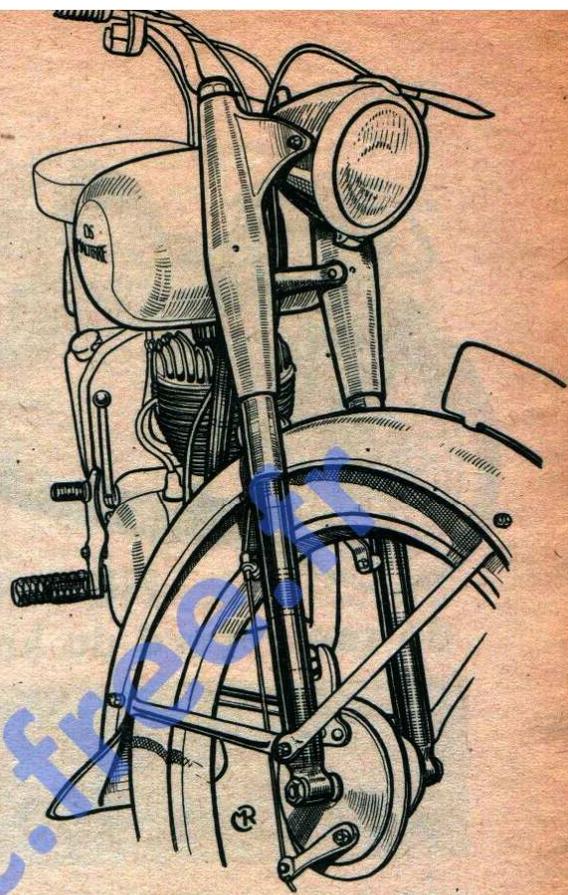


confort qu'elle procure est réel et sa souplesse même en solo, est appréciable.

Vu la vitesse maximum que peut atteindre la 175 D.S. Malterre et un poids à vide de 90 kgs, nous croyons que l'emploi de tambours de freins un peu plus volumineux, ou même de moyeux-freins centraux, bien qu'augmentant le prix de vente, serait souhaitable, car les freins, surtout celui

nous espérons que ces quelques remarques seront prises en considération par la maison A.M.C. qui jusqu'à présent s'est toujours montrée très attentive aux remarques faites par les utilisateurs de son bloc-moteur.

Nous avons principalement noté une tendance de la première à sauter lors des accélérations, ce qui nous obligea à garder le pied sur la pédale arrière du sélecteur, afin de suppléer au verrouillage défaillant. Autrement le sélecteur ne nous a donné que satisfaction, la montée comme le rétrogradage des vitesses étant précis. Toutefois, la remise au point mort nécessite une certaine habitude, principalement



lorsque le moteur tourne, la machine étant arrêtée. L'échelonnement des vitesses est bon et rend la conduite agréable sur la route comme en ville.

En résumé, nous sommes en présence d'une 175 de conception classique bien que moderne qui, pour un service journalier, est certainement ce que recherche le motocycliste désireux de se rendre à son travail à peu de frais, sans pour cela sacrifier par trop la vitesse et le confort.

C. R.

La tenue en courbe est un des principaux atouts de cette 175.

## CARACTERISTIQUES GENERALES

**Cadre** : en tube soudé à l'autogène.  
**Fourche** : télescopique à amortisseurs à bain d'huile.

**Moteur** : Monocylindrique à 4 temps culbuteurs enfermés. Cylindrée 169,948 - Alésage 56 mm. Course 69 mm.

**Culasse** : Alliage léger - Angle des soupapes 82° - Volume de la chambre d'explosion 27 cmc.

**Boîte de vitesses** : 4 rapports - Démultiplication intérieure.  
de 1 à 7,2 en 1<sup>re</sup> vitesse.  
de 1 à 4,65 en 2<sup>e</sup> vitesse.  
de 1 à 3,30 en 3<sup>e</sup> vitesse.  
de 1 à 2,65 en 4<sup>e</sup> vitesse.

**Transmission** : Pignon de chaîne 18 dents claveté sur l'arbre de sortie de boîte. Chaîne au pas de 12,7 couronne de 45 dents à la roue arrière.

**Embrayage** : à disques multiples travaillant dans l'huile.

**Lancement** : par kick.

**Allumage** : par volant magnétique.  
**Avance variable** : par déplacement du stator.

**Eclairage** : par volant magnétique haute tension muni d'une bobine pour lampe de 12 volts 35 bougies.

**Graissage** : par pompe à huile à engrenages. Contenance du carter en cmc. : max. 1.500 ; mini. 1.000.

**Carburateur** : Automatique Amac.  
**Roues et pneumatiques** : Jantes basses creuses et rayons métalliques, pneus à tringles 25 x 3.

**Freinage** : Sur les 2 roues par freins à segments agissant sur des tambours de 120 mm.

**Poids à vide** : 90 kgs.



[lesmoteursamc.free.fr](http://lesmoteursamc.free.fr)