

39^e ANNEE. — 17 NOVEMBRE 1951. — N° 1.059

Moto revue

HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

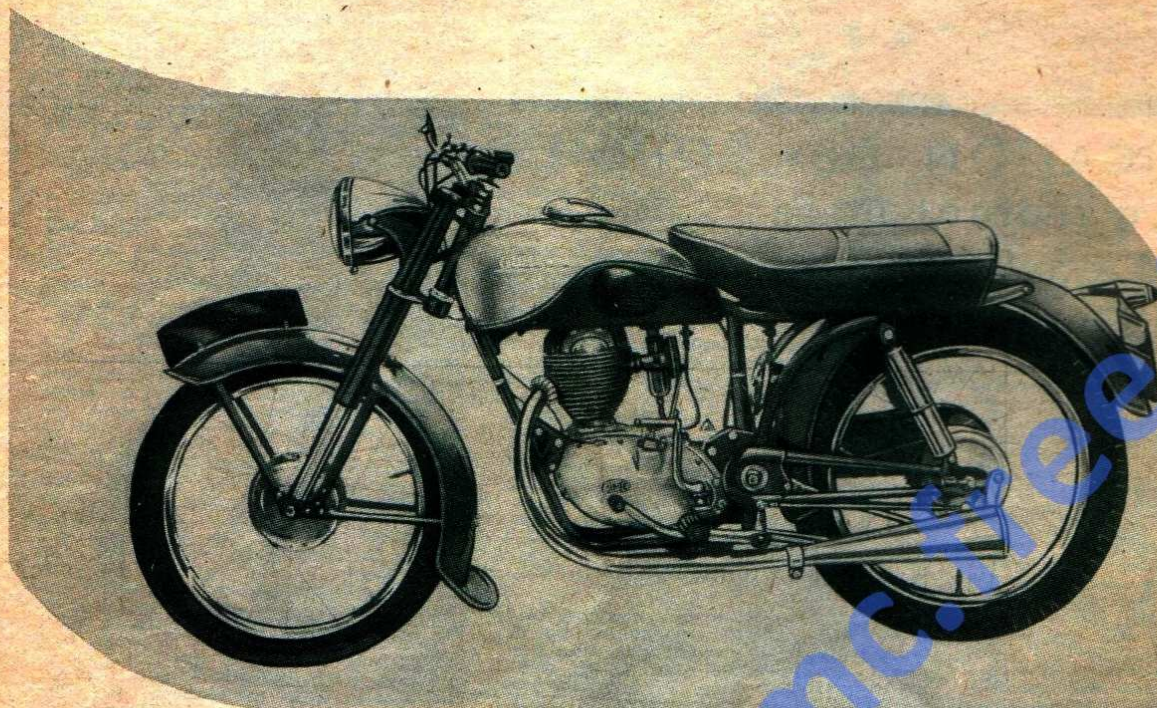
ESSAI 175
GUILLER SPORT



TELEPHONE
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C. C. POSTAL : 297-37

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Halte devant le Château d'Angers.
(photo de M. Dubois)



Il y a bien longtemps qu'un constructeur français n'avait fait suivre le type d'une de ses machines du vocable prometteur de « Sport ».

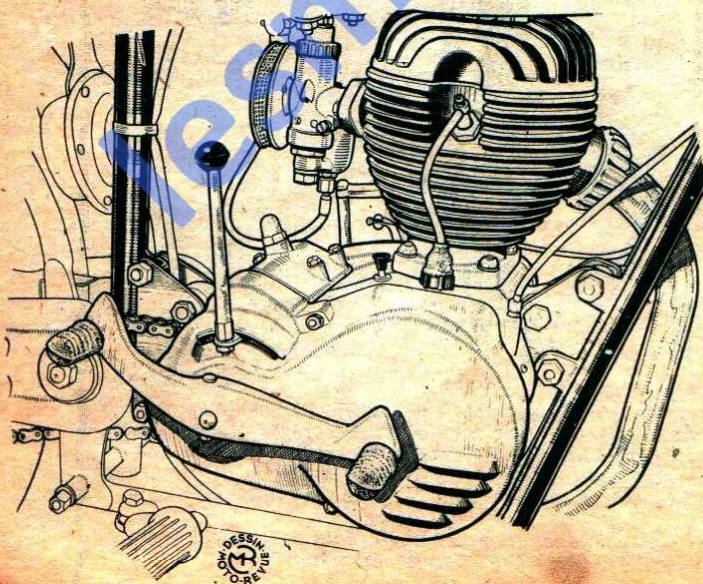
C'est maintenant chose faite, grâce à Guiller.

Le seul nom de la firme est déjà un gage de succès. Il suffit de faire un bref retour en arrière pour constater l'excellente tenue de ses productions dans les grandes épreuves, telles : Rome-Nice-Paris, le Circuit de Haute-Normandie, le Circuit du Sud-Ouest, Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne, Paris-Nice, Course de Tarare, etc... sans oublier le dernier Bol d'Or, où, si la marque fut vaincue par la malchance, elle n'en classa pas moins un de ses pilotes, Moser, deuxième de sa catégorie.

Il est donc permis de constater que l'expérience en course de Guiller se situe principalement dans les épreuves de longues distances, où la mécanique doit remplir le double but d'aller vite et de tenir.

Aussi, est-ce fort de cette expérience que Guiller présenta au dernier Salon un modèle sport, dont le cadre, entièrement nouveau, recevait un bloc A.M.C. « gonflé » par le constructeur et dénommé « type Bol d'Or ». Cames spéciales, temps d'ouverture des soupapes plus croisés, taux de compression augmenté, volant magnétique inversé (la cloche étant retournée vers l'extérieur, sa fixation se fait plus près du roulement de vilebrequin et diminue les efforts de torsion sur ce dernier), autant d'améliorations qui doivent porter la vitesse maximum de cette 175 aux environs de 100, 105 chrono.

Un essai
de la
175

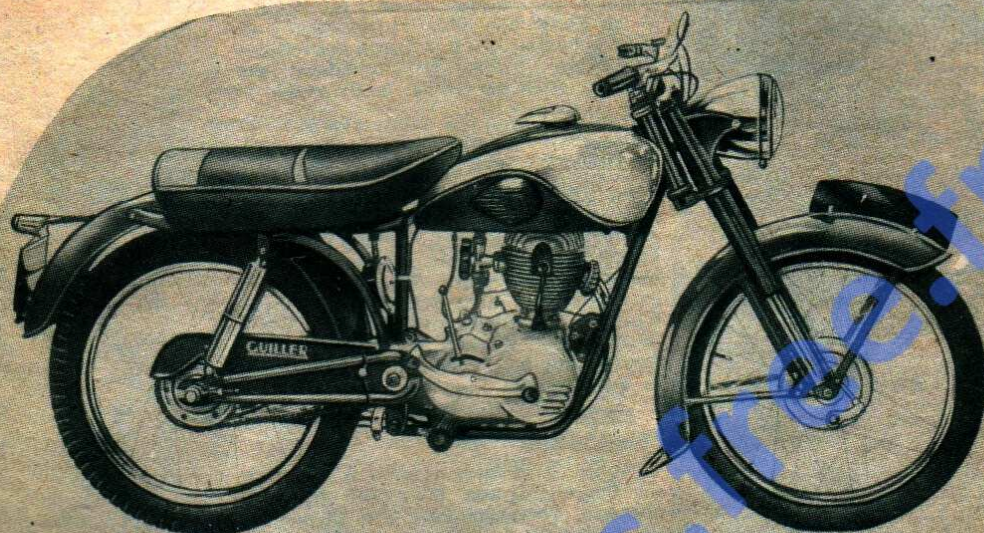
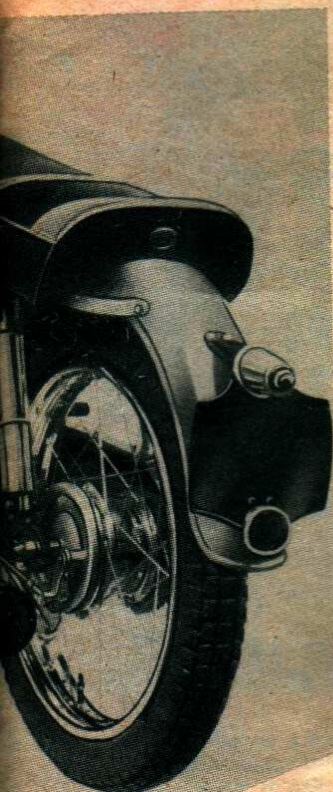


Le bloc-moteur A.M.C. 175 côté sélecteur. La principale nouveauté réside dans la disposition des ailettes de refroidissement du volant magnétique. Notez également la présence d'un contact d'allumage sur le dessus du bloc, près de la sortie du fil de bougie.

M. Guimbretière nous avait promis, pendant le Salon, un essai de la machine et c'est le modèle d'exposition, largement chromé et émaillé rouge, que nous sommes allés chercher chez Dynamic-Sport.

A notre grand regret, ce prototype ne possédait pas le moteur définitif, mais simplement le 175 A.M.C. de série. Heureusement celui-ci était rodé, mais une démultiplication finale qui nous a semblé mal appropriée à la puissance du moteur, explique les chiffres moyens que nous avons obtenus dans nos temps d'accélération.

En effet, la démultiplication était nettement trop longue. S'il était possible d'atteindre le régime maximum du moteur sur les vitesses intermédiaires, par contre dès le passage de



Guiller Sport

la quatrième, le moteur « s'asseyait » et ne montait plus en régime. Pour confirmer nos impressions, nous avons essayé la machine avec un passager et sur la route qui longe l'aérodrome d'Orly, un petit vent de front nous obligea à rétrograder.

Poussé par notre curiosité, nous avons voulu calculer la démultiplication finale de la machine. Connaissant les rapports de démultiplication primaire et de boîte qui sont : 7,2 - 4,65 - 3,30 et 2,65 à 1, ainsi que le nombre de dents des pignons : 18 sortie de boîte, 43 roue arrière, un calcul théorique nous donnait à 6.000 t.-m., régime maximum d'utilisation, les vitesses maxima suivantes : 41 kmh. 5 en première ; 64 kmh. 4 en seconde ; 90 kmh. 75 en troisième et 112 kmh. 8 en quatrième.

Il est clair qu'avec les 8 CV. du moteur, il était impossible d'atteindre en prise un tel chiffre.

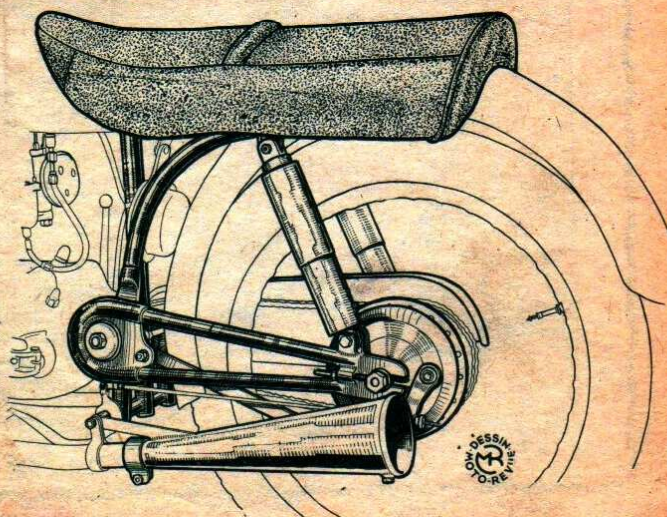
Ainsi, en quatrième, assis normalement, nous n'avons guère pu dépasser les 4.000 t.-m. !... Par contre, l'accrois-

sement de puissance du moteur Bol d'Or doit parfaitement s'accorder avec ces démultiplications finales qui sont : 17,2 - 11,1 - 7,89 - 6,33 à 1.

Aussi nous attirons l'attention des lecteurs sur la valeur relative des vitesses que nous avons atteintes, le moteur définitif devant permettre des performances réellement brillantes pour une machine de cette cylindrée.

Avant d'aborder la description de la partie cycle, mentionnons l'excellent passage des vitesses. Le sélecteur du bloc A.M.C. semble parfaitement au point et nous n'avons jamais eu à nous servir du levier à main. En outre, le moteur s'est montré d'une étanchéité parfaite pendant toute la période d'essai, ne nécessitant jamais le moindre coup de chiffon. Départs sans histoire, bien que les dernières matinées d'Octobre aient été plutôt fraîches, et, fait curieux, une certaine insensibilité du moteur à l'avance à l'allumage variable.

La partie arrière de la 175 Guiller, d'un dessin peu commun chez nous. La fourche arrière oscillante est entièrement en tube avec un raccord brasé à l'endroit de l'articulation. Les ressorts sont enfilés sous tubes télescopiques inclinés, afin d'obtenir une certaine progressivité.

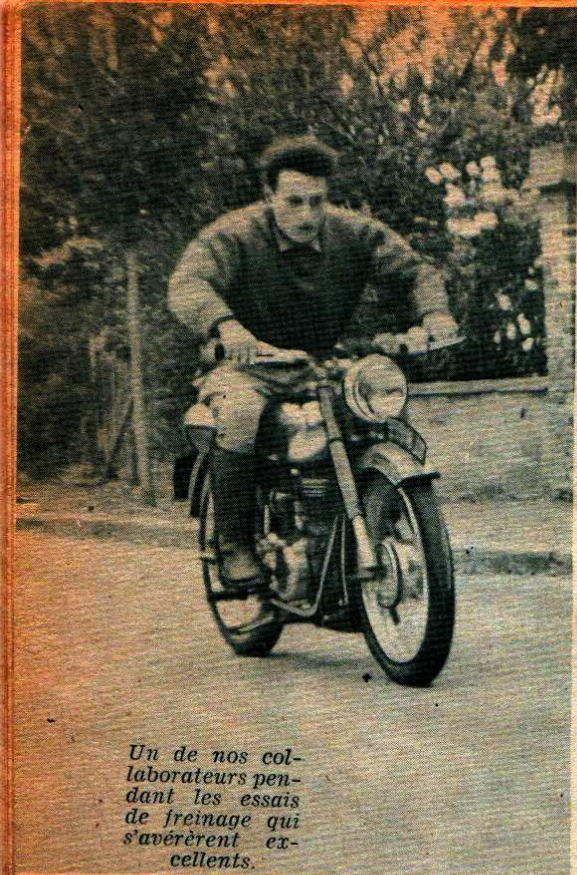


LA PARTIE CYCLE

Enfin une machine française pourvue d'un coussin-selle. Qui n'a pas goûté à cet accessoire ne peut s'imaginer l'agrément que peut ressentir le pilote. Sa souplesse est telle qu'il nous était difficile de discerner exactement le travail accompli par la suspension arrière quand nous roulions sur de mauvais pavés.

D'ailleurs la suspension de la machine est bonne. A l'avant, nous trouvons la fourche télescopique Vista, très souple, mais qui du fait de sa souplesse, talonna parfois lors des freinages brusques. Nous souhaiterions pour le modèle définitif, une fourche avant plus sèche pour plusieurs raisons.

D'abord le client qui achète une machine sport s'attend à une suspension un peu dure qui permettra de garder, dans n'importe quel cas, une



Un de nos collaborateurs pendant les essais de freinage qui s'avèrent excellents.

avis, n'est pas un mal. Une suspension arrière oscillante trop souple, donne l'impression d'un véritable dérapage de la roue arrière, dans les virages pris rapidement. Nous disons bien « impression », car en réalité, il ne s'agit que d'un enfoncement de la suspension dû à la force centrifuge. Toutefois, l'effet psychologique est certain chez un pilote non averti.

Par contre, nous avons retrouvé la souplesse désirable pour les amateurs de grand confort avec un passager.

La bonne impression laissée par la suspension s'est confirmée par un essai effectué sur les nouvelles pistes de Montlhéry. La route comportant des obstacles amovibles fut « avalée » sans histoire, mais l'essai le plus probant fut certainement celui de la piste ondulée qui, prise à vive allure, nous donna une juste idée de la qualité de la suspension.

Autre bon point pour la Guiller Sport : le freinage.

Munie à l'avant comme à l'arrière de moyeux-freins centraux, la machine a certainement une puissance de freinage à la hauteur des performances définitives. Les freins, très progressifs, donnent une impression de sécurité parfaite.

Cette 175 Sport doit donc trouver, auprès des amateurs de « petits cubes » rapides, un accueil favorable.

Le luxe et le fini de sa réalisation expliquent son prix, peut-être élevé en regard de sa cylindrée, mais non pas en regard de ses performances.



Notre essayeur lors des essais de suspension sur les nouvelles pistes de Montlhéry.

tenue de route excellente. Ensuite, le moelleux du coussin-selle fait que le pilote sera toujours parfaitement suspendu, ce qui autorisera un durcissement de la fourche avant.

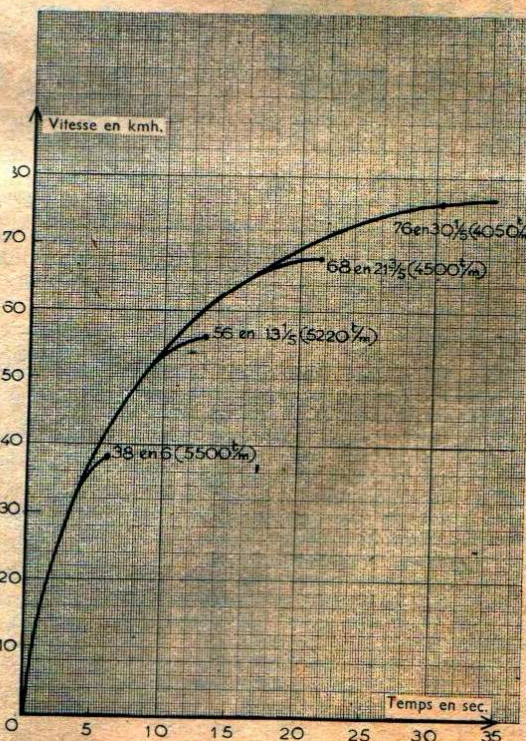
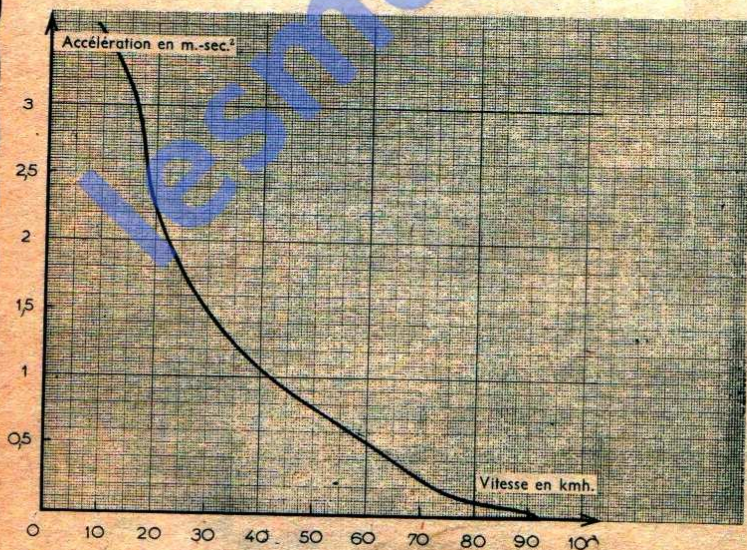
Côté suspension arrière, celle-ci s'est révélée assez raide, ce qui à notre

La Guiller Sport répond à un besoin et souhaitons que sa commercialisation déchaîne auprès de nos constructeurs, un esprit souhaitable d'émulation, où la machine sport reprendra la place de choix à laquelle elle a droit.

C. R.

Voici les courbes de vitesses et d'accélération résultant de nos essais techniques

Ci-dessous : la courbe d'accélération en m/sec^2 . A droite : les vitesses maxima sur les différents rapports. Entre parenthèses : le nombre de tours-minute du moteur auquel correspond la vitesse atteinte. Précisons que cette courbe ne correspond pas au moteur définitif, mais au prototype que nous avons essayé.



lesmoteursamc.free.fr

lesmoteursamc.free.fr