41e ANNEE. — 27 JUIN 1953. — N° 1.142

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :
40 frs

ESSAI 175 ROMAN

lesmoteursamc.free.fr

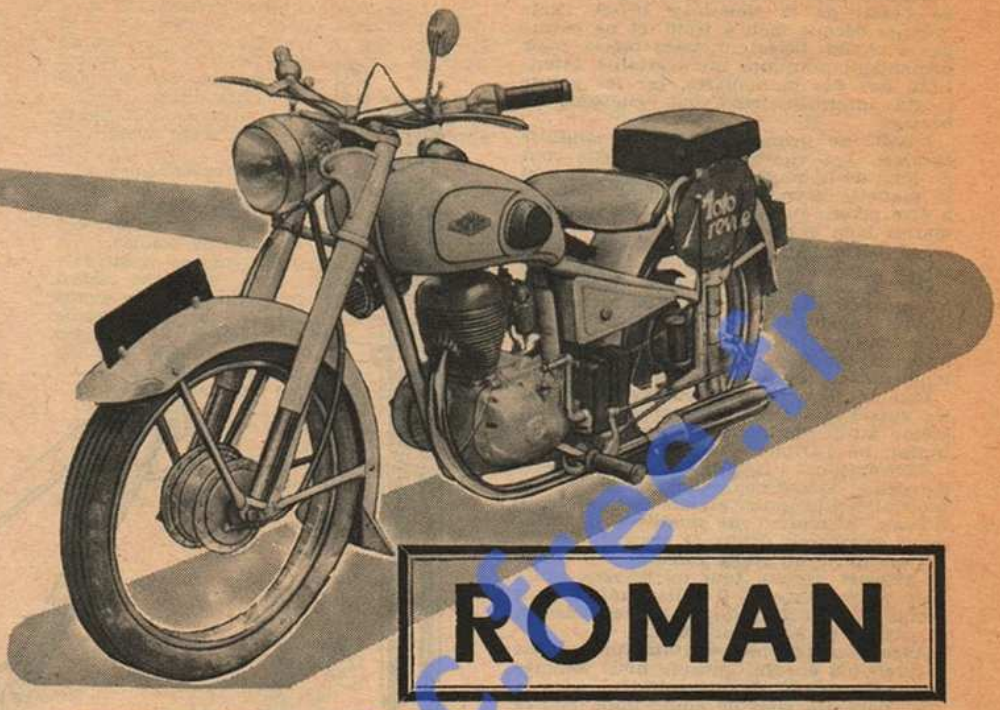
TÉLÉPHONE : GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C.C POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2e)

Saigon-Paris en scooter Vespa, c'est ce que vient de réaliser M. Dellière qui ne cache pas sa joie à l'arrivée.

lesmoteursamc.free.fr

ESSAI DE LA 175 AMC ROMAN



A l'époque actuelle où seule la production en grande série semble être viable, il est paradoxal, à première vue, de voir des petits artisans se lancer avec succès dans la construction de motocyclettes.

Tel est le cas de Roman, mécanicien à Grigny, qui, depuis trois ans, commercialise des vélomoteurs et motocyclettes, tous équipés de bloc-moteurs AMC.

Roman, comme bien d'autres constructeurs, fait appel à de nombreux sous-traitants : AMC pour les moteurs, Mottaz pour les réservoirs, Vista pour la fourche télescopique et la suspension arrière, Saker pour le guidon, etc...

Bien des lecteurs se demandent si, de ce fait, il était nécessaire que l'industrie motocycliste compte un nouveau constructeur.

Nous pouvons répondre par l'affirmative, car l'artisanat a de nombreux avantages, et, en outre, c'est aussi une forme de travail spécifiquement française, qui répond bien à notre individualisme.

La liberté d'action totale dont jouit Roman, son indifférence manifeste à l'égard de toute cadence de production à soutenir, et surtout le contact direct entre le constructeur et le client, tout cela donne des avantages à sa production, avantages, vous l'avez déjà compris, incompatibles avec la production en grande série.

Chez Roman, on n'en est pas au cadre sur mesure, mais presque, et comme le patron « met la main » au montage de chaque machine, on est assuré d'un assemblage soigné. Même conscience professionnelle pour la mise au point de chaque machine, car c'est encore Roman qui fait faire les premiers pas à toutes les motos qui sortent de son atelier.

La Roman que nous avions à l'essai était une machine neuve, confiée par le constructeur. Elle était du type 175 cmc. luxe, et émaillée jaune crème. Présentation soignée, émail et chrome de bonne qualité, semble-t-il.

La « Luxe », par rapport à la « Standard », se différencie par l'adjonction de : batterie, redresseur, avertisseur, stop, enjoliveurs de garde-boue, compteur, etc...

Roman a choisi une position en selle un peu basse, ce qui fait croire le guidon très haut, alors qu'il est à hauteur normale. Les jambes sont très repliées, et les pieds prennent place sur des repose-pieds non réglables, ce qui est un inconvénient, surtout du côté sélecteur, où il faut lever la jambe pour changer de vitesse. Toutefois cet inconvénient ne subsiste plus sur les derniers modèles, montés avec des repose-pieds réglables.

La partie cycle est des plus conventionnelles. Toutefois, le dessin général du cadre est long et bas. L'ensemble est uniquement constitué par des tubes, soudés à l'autogène. Seuls les raccords de suspension arrière sont brasés.

A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique Vista et à l'arrière une suspension arrière coulissante de même marque. A noter sur cette dernière les éléments amortisseurs séparés du corps de suspension.

Le cadre, à l'usage, est très rigide, et empattement et chasse convenables donnent une parfaite sécurité de conduite.

Les utilisateurs de 175 AMC 4 vitesses ont déjà remarqué que dès que leur machine est un peu chargée, ou aborde une côte, la vitesse, en 4e, «s'asseoit».

Aux rapports finaux de 17x42 ou 18x45 préconisés par AMC, Roman a préféré celui de 18x46. Cela a l'avantage d'accroître les accélérations, et de faire prendre le régime plus facilement en 4e.

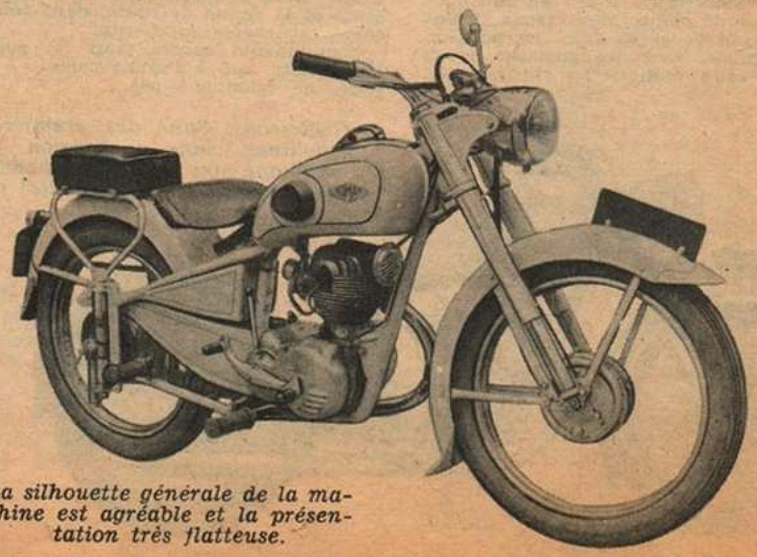
A vitesse égale, et par rapport à une machine démultipliée à 18x45 par exemple, le moteur tournera un peu plus rapidement, mais cette augmentation du nombre de tours-minute n'est nullement inquiétante quant à la vie du moteur.

L'essai de la Roman nous a donc permis de reprendre contact avec la dernière version d'une vieille connaissance, le bloc moteur AMC.

Nous avons noté peu de changements par rapport aux modèles antérieurs. Toutefois, signalons un nouveau dessin de la super-culasse, qui du côté gauche, est beaucoup plus arrondie, et l'emploi d'un nouveau pavillon d'entrée d'air sur le carburateur Amac.

Roman ne modifie en rien les réglages de l'AMC, mais, grâce à sa production artisanale, démonte sur chaque moteur les carters côté gauche, afin de régler minutieusement l'embrayage, vérifier le calage de la distribution, etc..

L'AMC 1953 a conservé ses départs faciles, à condition de fermer l'air, commandé par une petite manette transversale au corps du carburateur. Nous préférerions à ce sujet une manette d'air commandée depuis le guidon.



La silhouette générale de la machine est agréable et la présentation très flatteuse.

SOYEZ CORRECT AU GUIDON, LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

Comme nous l'avions déjà signalé, lors de l'essai de la New-Map 16.000, l'embrayage décolle bien à froid, et ne patine pas à chaud. Sélecteur assez précis, mais demandant toujours une certaine attention, lors des manœuvres, car les points morts intermédiaires vous guettent au passage.

L'AMC ne demande pas une conduite spéciale. Les chevaux sont répartis tout au long de la courbe de puissance, et seul la manette d'avance demandera toujours à être placée au maximum, sauf pour démarrer bien entendu.

Les performances enregistrées — accélération, vitesses de pointe — placent l'AMC sensiblement au même niveau que les autres culbutés français de même cylindrée. Ayant dû « tirer » sur la machine, alors que celle-ci n'avait que 1.100 kms, il semble possible qu'après un plus long rodage, l'on puisse faire mieux.

Comme de coutume, nous avons atteint les surrégimes sur les intermédiaires, et même au-dessus de 7.400 t.-m., la distribution ne s'affole nullement.

Accélérations franches en première, deuxième, troisième, mais malgré la démultiplication plus grande adoptée par Roman, le moteur ne monte que lentement en régime, dès la 4e passée.

C'est ainsi qu'ayant effectué les essais de vitesses par un jour où le vent soufflait moyennement, il fallait monter au moins la 3e à 75 kmh., sans cela, dès la 4e passée, la vitesse tombait.

Avec passager, les résultats furent plus surprenants encore, puisque nous sommes allés plus vite en 3e qu'en 4e !

3e, dans un sens 80 kmh., dans l'autre 75 kmh.

4e, dans un sens 80 kmh., dans l'autre 70 kmh. !

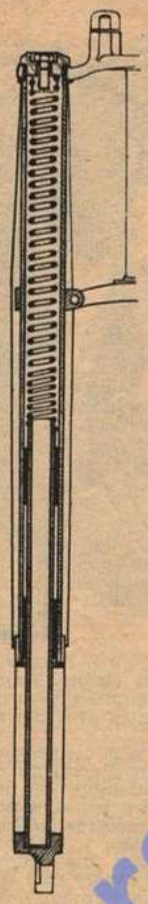
Ainsi, non pas la démultiplication finale, mais simplement la démultiplication en 4e demanderait à être corrigée, et au rapport interne de 1 à 2,80, il y aurait peut-être lieu d'en substituer un autre d'une valeur de 1 à 3 environ. Evidemment, ce raccourcissement se traduirait par un régime moteur plus important en prise, aux environs de 95 kmh., mais nous croyons que bien peu de possesseurs de 175 cmc. utilisent leur machine à de telles vitesses. Par contre ils apprécieraient tous des reprises plus franches en 4e.

Aussi est-ce avec impatience que nous attendons un AMC 3 vitesses à l'essai, car d'après certains propriétaires, il est d'une utilisation plus agréable que celui à 4 rapports, et une comparaison entre les performances obtenues sera des plus intéressantes.

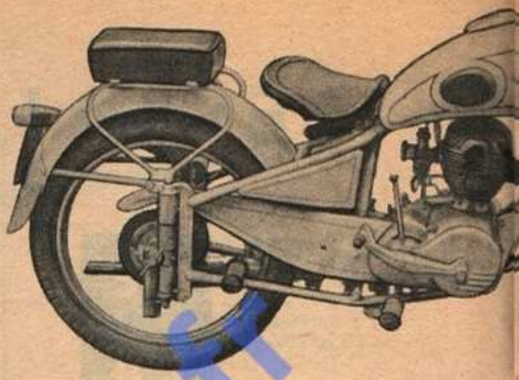
Mais maintenant passons aux chiffres, et voici quels furent les résultats chronométrés :

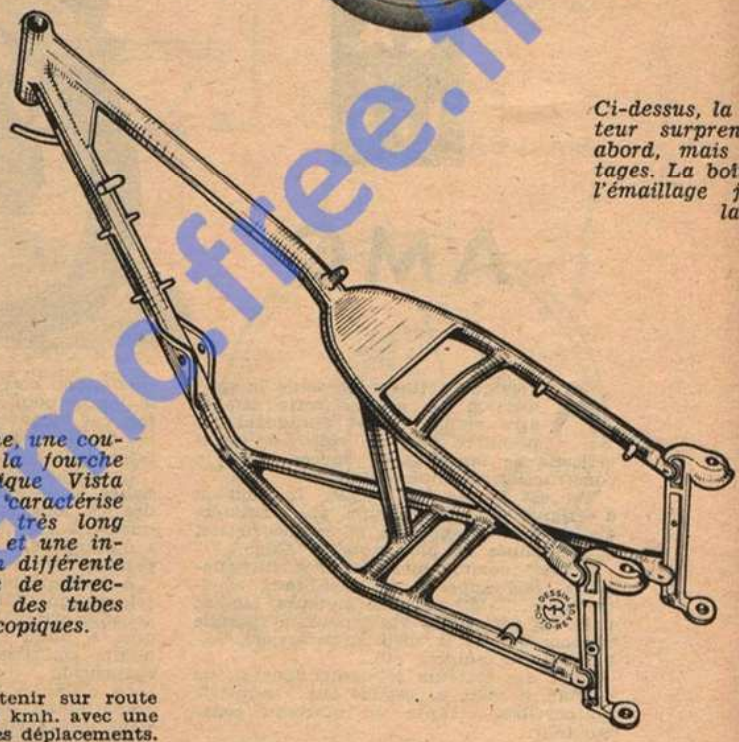
1re : 48 kmh. (7.400 t.-m.) en 6"
2e : 66 kmh. (6.670 t.-m.) en 11"
3e : 79 kmh. (6.200 t.-m.) en 19"
4e : 88 kmh. (5.270 t.-m.) en 26"

En vitesse de pointe, nous avons atteint 95 kmh. couché, et 88 kmh. en position assise normale. Avec un passager de 82 kgs, nous avons indiqué les chiffres plus haut.



A gauche, une coupe de la fourche télescopique Vista qui se caractérise par un très long guidage et une inclinaison différente du tube de direction et des tubes télescopiques.





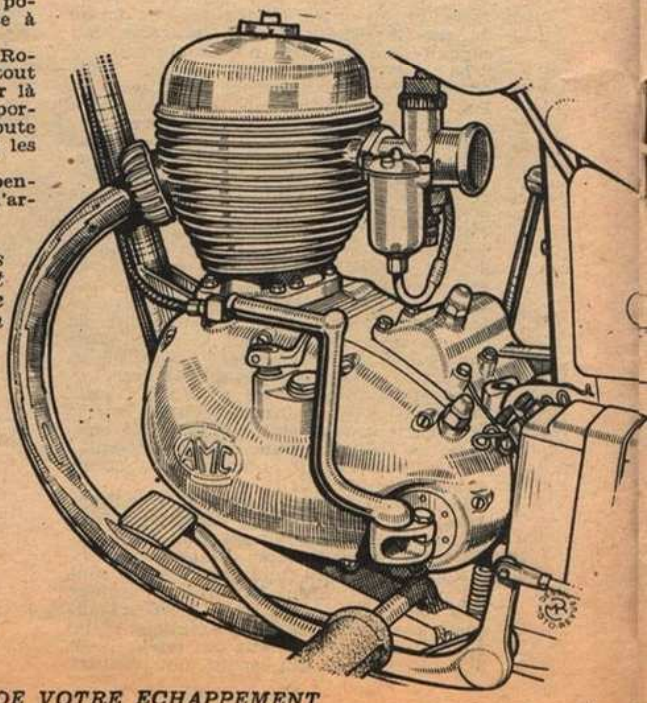
Ci-dessus, la po teur surprend abord, mais po tages. La boîte l'émaillage jau la p

La vitesse moyenne à tenir sur route ressort aux environs de 75 kmh. avec une appréciable réserve pour les déplacements.

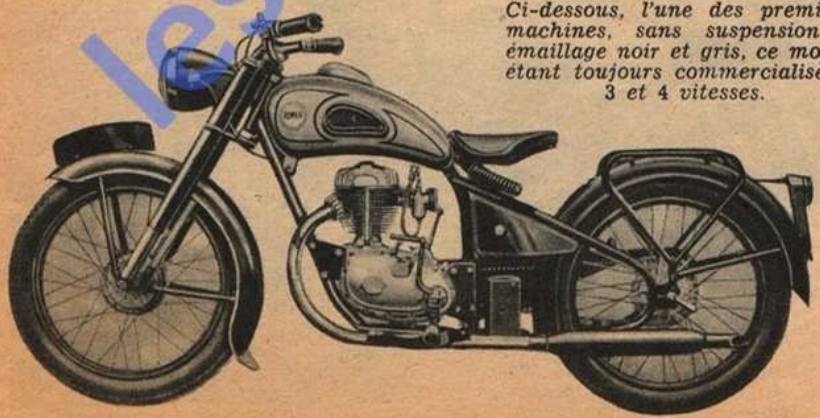
Au point de vue partie cycle, nous n'avons rien à reprocher, si ce n'est la position du corps nettement trop assise à notre point de vue.

Sous l'angle de la maniabilité, la Roman est parfaite. On a la machine tout de suite en mains et on la fait passer là où l'on veut. Malgré l'inclinaison importante de la fourche, la moto vire toute seule et la tenue de route, dans tous les cas, s'est avérée excellente.

Compliments encore pour les suspensions Vista, qui à l'avant comme à l'arrière, ne talonnent pas.



Ci-dessous, l'une des premières machines, sans suspension et émaillage noir et gris, ce modèle étant toujours commercialisé en 3 et 4 vitesses.



USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

lesmotosdecollection.fr

sition inclinée du mo- un peu au premier ssède quelques avan- à outils « maison » et ne-crème augmentent ersonnalité.

A gauche, le cadre, entièrement soudé, possède une plaque supérieure servant à la fois à éliminer les vibrations et fixer la selle.

La suspension arrière coulissante est, pour une fois, d'un dessin sortant de l'ordinaire, car l'amortisseur hydraulique est séparé, et se trouve sous la patte de fixation de roue arrière.

Cette disposition permet une très grande accessibilité, car l'amortisseur peut être sorti après avoir dévissé un simple six pans.

Le remplissage d'huile est donc très aisé. Dans le corps de suspension nous notons, outre le ressort principal, deux petits ressorts évitant le talonnement en haut comme en bas.

Freinage correct, sans plus, par moyeux freins centraux, mais les actuels tambours seront néanmoins remplacés prochainement par d'autres modèles avec corps en alliage léger et d'un diamètre de 170 mm.

Les résultats suivants furent obtenus :

Le 50 kmh. chrono à l'arrêt complet :

Frein avant seul : 21 m 20.

Frein arrière seul : 19 m 20.

Les deux : 12 m 30.

Ainsi, la 175 Roman luxe est une 175 bien équipée, sur laquelle il ne manque guère que la selle double. Son prix, malheureusement, est un peu élevé, mais se justifie par le fini et le soin avec laquelle elle est montée.

Bientôt Roman commercialisera des modèles sport en 125 et 175.

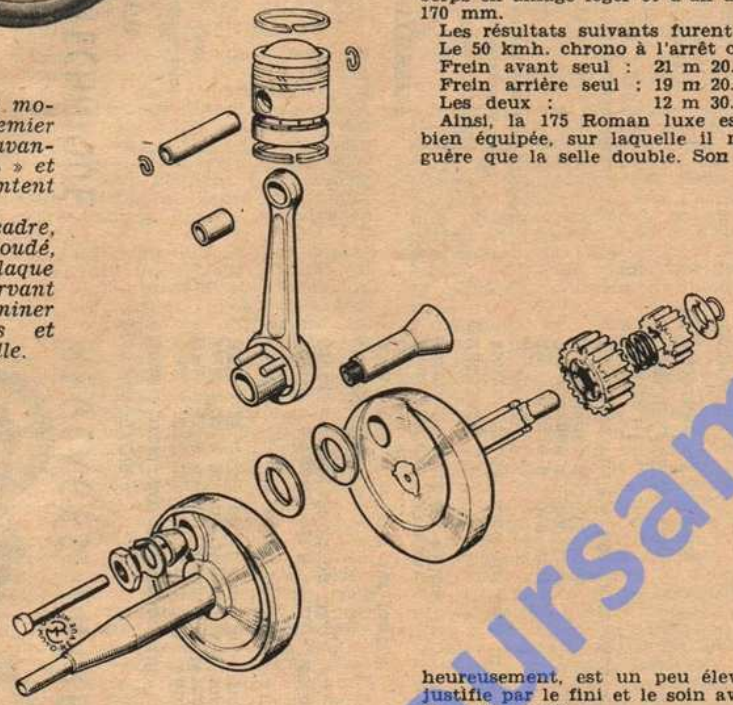
Le moteur de la 125 sera travaillé par Roman, et le constructeur garantit pour ce modèle la même vitesse que celle de la 175 Standard.

Quant au 175, ce sera l'AMC Boi d'Or.

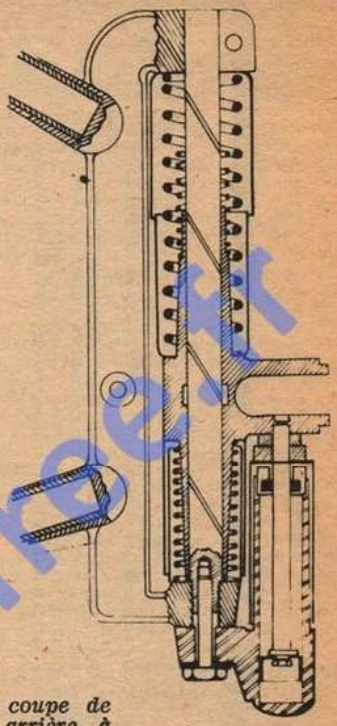
Le cadre de ces machines sera à suspension arrière oscillante. Selle double et réservoir avec évidements pour les genoux.

En perspective, une belle petite machine que nous ne manquerons pas de présenter à nos lecteurs.

C. R.



Ci-dessus, une coupe de la suspension arrière à amortisseur hydraulique séparé. A gauche, le montage de l'embiellage des A.M.C.

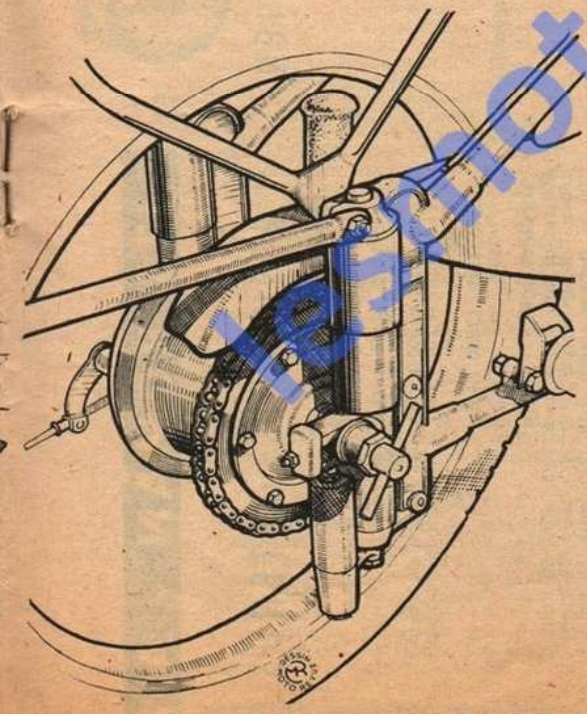


4e : 100 %

3e : 76,5 %

2e : 60,1 %

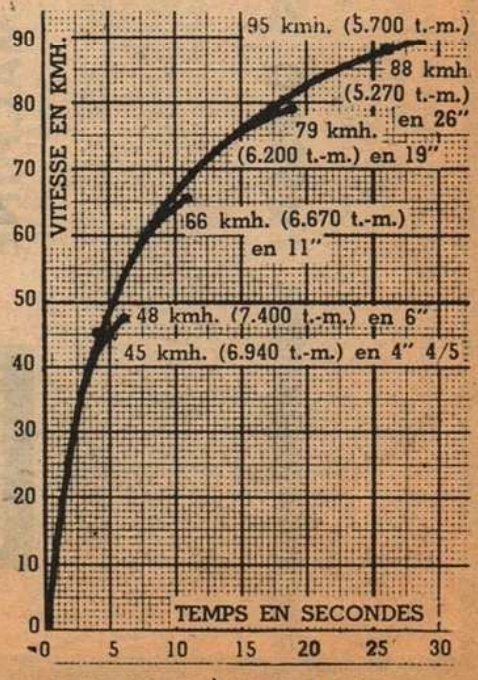
1re : 38,9 %



En haut, à droite, échelonnement relatif des 4 vitesses du 175 A.M.C..

En-dessous, la courbe d'accélération montre un départ avantageux en 1re et seconde, puis un fléchissement sur la 3e et surtout la 4e.

A gauche, la suspension arrière Vista, d'une belle présentation et d'une efficacité excellente.



lesmotoursamc.free.fr

ESSAI MOTO-REVUE

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre 4 temps à culbuteurs.
Cylindre et culasse alliage léger.
Alésage : 56 mm.
Course : 69 mm.
Cylindrée : 169 cmc.
Puissance : 8 CV 5.
Régime correspondant : 6.000 t.-m.
Taux de compression : 7,3 à 1.

BOITE DE VITESSES

Bloc-moteur 4 vitesses.
Rapports : 18,43 - 11,9 - 9,37 et 7,17 à 1.
Transmission primaire : engrenages (23x68).
Transmission secondaire : chaine de 12,7 (18x46).

FOURCHE : télescopique Vista.
SUSPENSION ARRIERE : coulissante Vista.
FREINS : centraux AV et AR : 150 mm.
PNEUS : 25x3.
RESERVOIRS : essence 16 litres
huile 1 litre
POIDS A VIDE : 105-110 kgs.
CONSOMMATION : 2 l. 8.

REGLAGE

DISTRIBUTION :
(Jeux à froid aux c
AOA : 25 à 28° ou
RFA : 45 à 48° ou
AOE : 55 à 58° ou
RFE : 25 à 28° ou

AVANCE : 2 mm pl

BOUGIE : Eyquem 1
CR 34, ou Floquet

CARBURATEUR :
AMAC type à start
Gicleur : 95.
Passage d'air : 20
Aiguille : cran du

GRAISSAGE :
Moteur Veedol AM
la saison.
1re vidange à 200
2e vidange à 500
3e vidange à 1.000
Vidanger tous les

RODAGE :
500 kms à 60 k
1.000 kms à 75 k

PNEUS :
Pression AV : 1 kg

A QUEL USAGE EST DESTI

L'utilisation d'une 175 moderne est évidemment très étendue. C'est ainsi qu'en ville, et pour un usage quotidien, la Roman sera intéressante pour sa faible consommation (2 l. 8 à 3 l.). Très maniable, et accélérant suffisamment, elle sortira des encombrements sans difficulté.

Sur route, et avec passager, le tourisme est possible, mais la 4e, pas assez démultipliée, fera souvent utiliser la 3e.

CONDITIONS G

Au début de l'essai le compteur indiquait	30 kms
A la fin de l'essai	1.200 kms
Taille de l'essayeur	1 m 75
Poids de l'essayeur habillé	80 kgs

PRIX : 19

lesmoteursam.free.fr

175 ROMAN - A.M.C

S ENTRETIEN

ulbuteurs 5/100)

3 mm 1 à 4 mm
10 mm 1 à 14 mm 4
14 mm 7 à 16 mm 2
3 mm 1 à 4 mm

ein retard.

21 S - 120 - 122 ou Marchal
F1 ou D2.

er sur ralenti.

mm.
milieu.

C de SAE 20 à 50 suivant

kms.
kms.
kms.
1.000 kms ensuite.

nh.
nh.

3 - AR : 1 kg 8.

RESULTATS OBTENUS

Vitesse maximum :

	Solo	Duo
1re	48 kmh. (7.400 t.-m.)	48 kmh.
2e	66 kmh. (6.670 t.-m.)	66 kmh.
3e	79 kmh. (6.200 t.-m.)	78 kmh. (6.110 t.-m.)
4e	88 kmh. (5.270 t.-m.) assis	75 kmh. (4.490 t.-m.)
	95 kmh. (5.700 t.-m.) couché	

Accélération :

100 m. départ arrêté : 8" 4/5, moy. 40 kmh. 9
200 m. départ arrêté : 13" 4/5, moy. 52 kmh. 1
300 m. départ arrêté : 18" 2/5, moy. 58 kmh. 7
400 m. départ arrêté : 22" 3/5, moy. 63 kmh. 7
500 m. départ arrêté : 26" 4/5, moy. 67 kmh. 1

Epreuve de côte :
(350 m. pente moyenne 8,7 %).

SEUL :
Pilote 55 kgs : 25", moy. 50 kmh. 400
Pilote 80 kgs : 27", moy. 46 kmh. 6

AVEC PASSAGER :
A deux (135 kgs) : 30" 3/5, moy. 41 kmh. 1

RAPPORTS UTILISES :
En solo : 1 - 2 - 3.
A deux : 1 - 2.

Freinage (50 kmh. chrono) :
Avant seul : 21 m 20.
Arrière seul : 19 m 20.
Les deux : 12 m 30.

NEE LA MACHINE

VILLE ET TOURISME

Prix de vente assez élevé, mais justifié par la fabrication artisanale, assurant en contre-partie un fini et un montage soigné, avec de nombreux accessoires.

Moteur bien connu pour sa robustesse, partie cycle bien étudiée sous les angles de la suspension et de la tenue de route.

Position en selle un peu trop basse à notre avis.

ENERALES D'ESSAI

Réglages spéciaux ou modifications : néant.
Date et lieu de l'essai : 1-6-53 au 12-6-53.
(Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : beau temps et giboulées.

6.000 + taxes

lesmoteursamc.free.fr

lesmoteursamc.free.fr