



PROGRAMME 1955

347 c.c. O.H.V.

Modèle G3/L	Cadre rigide	Normal
Modèle G3/LS	Cadre articulé	Normal
Modèle G3/LC	Cadre rigide	Compétition
Modèle G3/LCS	Cadre articulé	Compétition (cross)

498 c.c. O.H.V.

Modèle G80	Cadre rigide	Normal
Modèle G80S	Cadre articulé	Normal
Modèle G80C	Cadre rigide	Compétition
Modèle G80CS	Cadre articulé	Compétition (cross)
Modèle G9	Cadre articulé	Twin verticale
Modèle G45	Machine de course	Twin verticale



MATCHLESS
Clubman



1955

SPECIFICATION

Moteur à deux cylindres.

ASSEMBLAGE DU VILEBREQUIN

Le moteur Matchless est monté avec un vilebrequin d'une seule pièce comprenant les volants; il est en fonte de première qualité. Le vilebrequin est monté sur trois paliers, dont des roulements à galets aux extrémités et des coussinets Vandervell au centre.

Les bielles en alliage léger sont forgées et munies de coussinets Vandervell tandis que les pistons sont du type encerclé de fil d'acier bien connu à présent. Trois segments à chaque piston, le premier étant chromé afin de réduire l'usure.

Le carter coulé en coquille est monté avec des cylindres séparés en fonte.

Des culasses séparées en alliage léger sont montées sur les cylindres.

Les culbuteurs, forgés d'une pièce, sont montés sur excentriques pour faciliter le réglage tandis que les soupapes ont des embouts trempés.

Le graissage est du type à carter sec; deux pompes font circuler l'huile, l'une à l'aller, l'autre au retour. Chaque pompe marche à la moitié des rotations du moteur et l'entraînement se fait par les axes de cames.

Moteurs monocylindriques.

A l'exception des différences d'alésage, les moteurs 350 c.c. et 500 c.c. sont pratiquement semblables. Le Modèle 350 c.c. a un alésage de 69 mm. et le Modèle 500 c.c. un alésage de 82,5 mm.; la course des deux Modèles est 93 mm.

Le vilebrequin est composé de deux volants en fonte, montés d'une bielle en acier forgé. L'ensemble est monté dans le carter au moyen de deux roulements du côté de la transmission et d'une buse du côté de la distribution.

Le piston est du modèle encerclé avec trois segments dont un racleur.

Les cylindres sont en fonte et les culasses en alliage léger sont montées de 2 soupapes à sièges coulés en place.

Les soupapes sont munies d'embouts trempés et sont actionnées par des culbuteurs et des poussoirs en Duralumin. Les ressorts sont du type épingle à cheveux.

Le graissage est à carter sec avec circulation forcée. Des filtres sont placés à l'aller et au retour.

CARBURATEUR

Le nouveau carburateur Amal "monobloc" est monté sur tous les Modèles de tourisme.

ALLUMAGE

Tous les Modèles monocylindriques sont montés avec l'allumage automatique. Les bicylindres ont un allumage contrôlé par levier au guidon. La bougie fournie est la K.L.G. FE80.

TRANSMISSION

Chaîne avant travaillant dans un carter étanche à bain d'huile. Boîte lourde à 4 vitesses avec embrayage à disques multiples. Chaîne arrière bien protégée. Amortisseurs de chocs à l'axe moteur.

CADRE

Type berceau à raccords brasés. Attaches prévues pour le side-car et les repose-pieds du passager.

MODÈLES DE COMPÉTITION

La spécification de ces machines varie de la machine de tourisme dans les points suivant: l'échappement est surélevé, les pneus sont du type Trial et les roues ont des jantes plus larges à gros rayons. Le cylindre est en alliage léger, le réservoir également en alliage léger contient 10 l., la magnéto est hermétique, le kick est pliant, les gardes-boue sont en aluminium et une plaque en acier protège le dessous du carter.

Dimensions des pneus: avant 2.75" × 21" (Cadre rigide), 3.00" × 21" (Cadre articulé); arrière 4.00" × 19".

La suspension, à cadre articulé monté sur coussinets auto-graisseurs, est munie d'éléments "Téléhydraulique" bien connus.

FOURCHE

La fourche télescopique est munie d'amortisseurs "Téléhydraulique". Un détail important de ce système est que la fourche ne bute pas à fond quelle que soit la violence du choc.

ROUES

Les moyeux sont d'un nouveau modèle à larges tambours avec rayons droits et roulements à galets. La roue arrière est à broche facilement détachable.

GARDES-BOUE

Le garde-boue avant est d'un nouveau modèle sans tringle avant et à bavolets profonds. Le garde-boue arrière est muni d'une partie détachable facilitant l'enlèvement de la roue.

PNEUS

Pneus lignés à l'avant et à pastilles à l'arrière. Dimensions: 3.25" × 19" à l'avant et l'arrière sur la 350 c.c. et 3.50" × 19" à l'arrière de la 500 c.c.

RESERVOIR

Les deux réservoirs sont en tôle d'acier; contenances: 17 l. d'essence et 2 1/2 l. d'huile

GUIDONS

Réglables en hauteur et angle et attachés à un raccord substantiel.

SELLE

Modèle double-siège en "Dunlopillo" couvert de "Vynide".

REPOSE-PIEDS

Réglables et montés sur les raccords prévus dans le cadre.

SUPPORTS

Béquille avant, arrière et centrale.

BOITES A OUTILS

Deux boîtes montées sur les côtés de la machine.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Toutes les machines sont fournies avec un contrôleur de voltage automatique, une batterie de 6 Volts, un cornet et une manette de croisement au guidon.

Le phare a été complètement modifié et le corps a été prolongé vers l'arrière de façon à incorporer le compteur. L'ampèremètre et l'interrupteur sont montés sur les côtés de ce corps ainsi que les deux lumières de ville. La lanterne arrière est munie d'un stop.

La dynamo sur les bicylindres a un rendement de 45 Watts et sur les monos 32 Watts.

EQUIPEMENT

Outillage complet avec pompe à graisse, pompe à pneus, cornet et livre d'instructions. Divers suppléments tels que filtre à air etc. peuvent être fournis moyennant supplément.

FINI

Toutes les parties métalliques ont été "Bondérisées" et munies de 3 couches d'émail noir au four. Les réservoirs ont des filets peints à la main, tandis que toutes les parties brillantes sont chromées ou en aluminium poli.

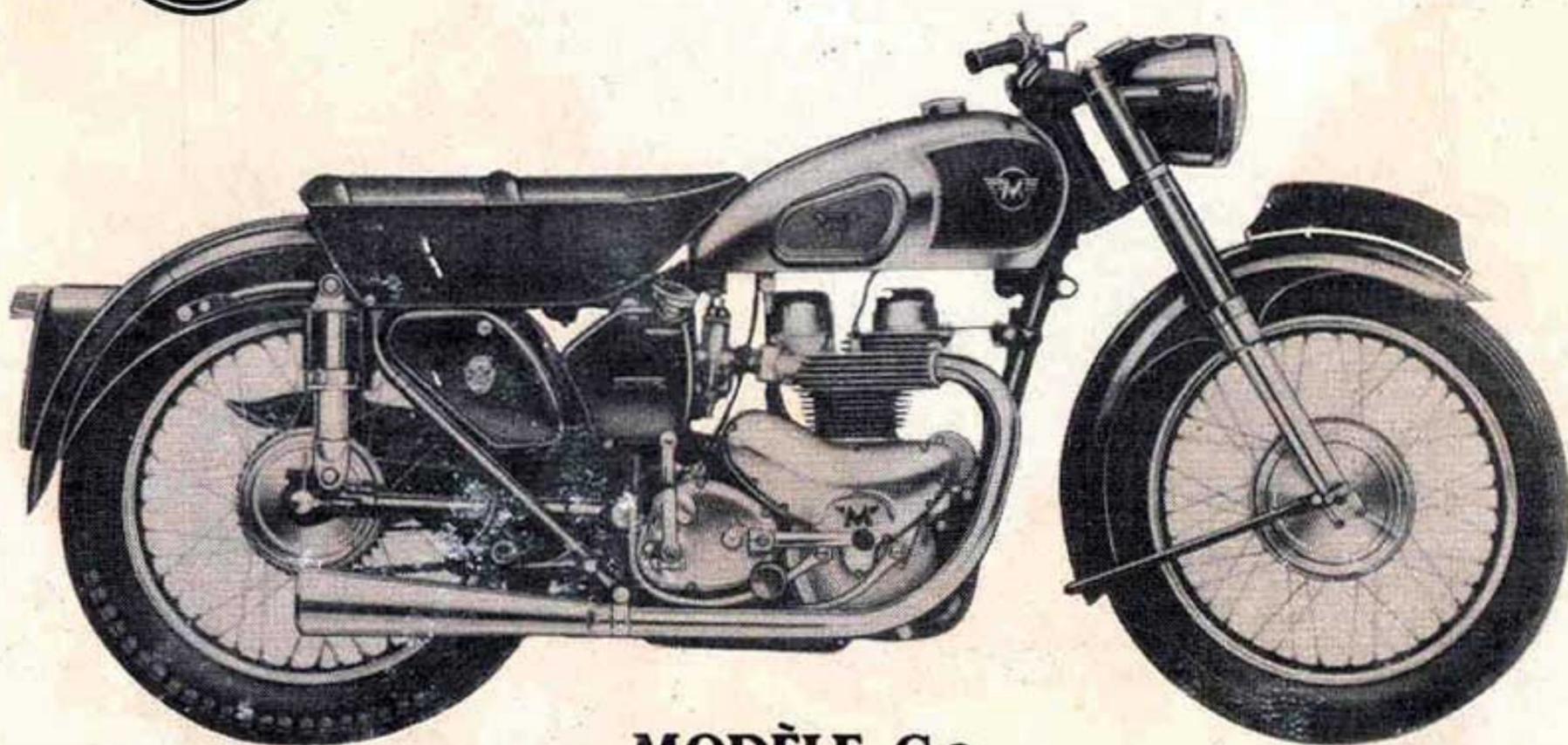
Le cadre est surélevé et renforcé en différents endroits. Un nouveau siège double est fourni. Sur demande: des cames rapides, un piston à haute compression et un carburateur Amal T.T.10.

MODELE G45

Cette machine 500 c.c. à 2 cylindres est destinée à des courses de circuit.

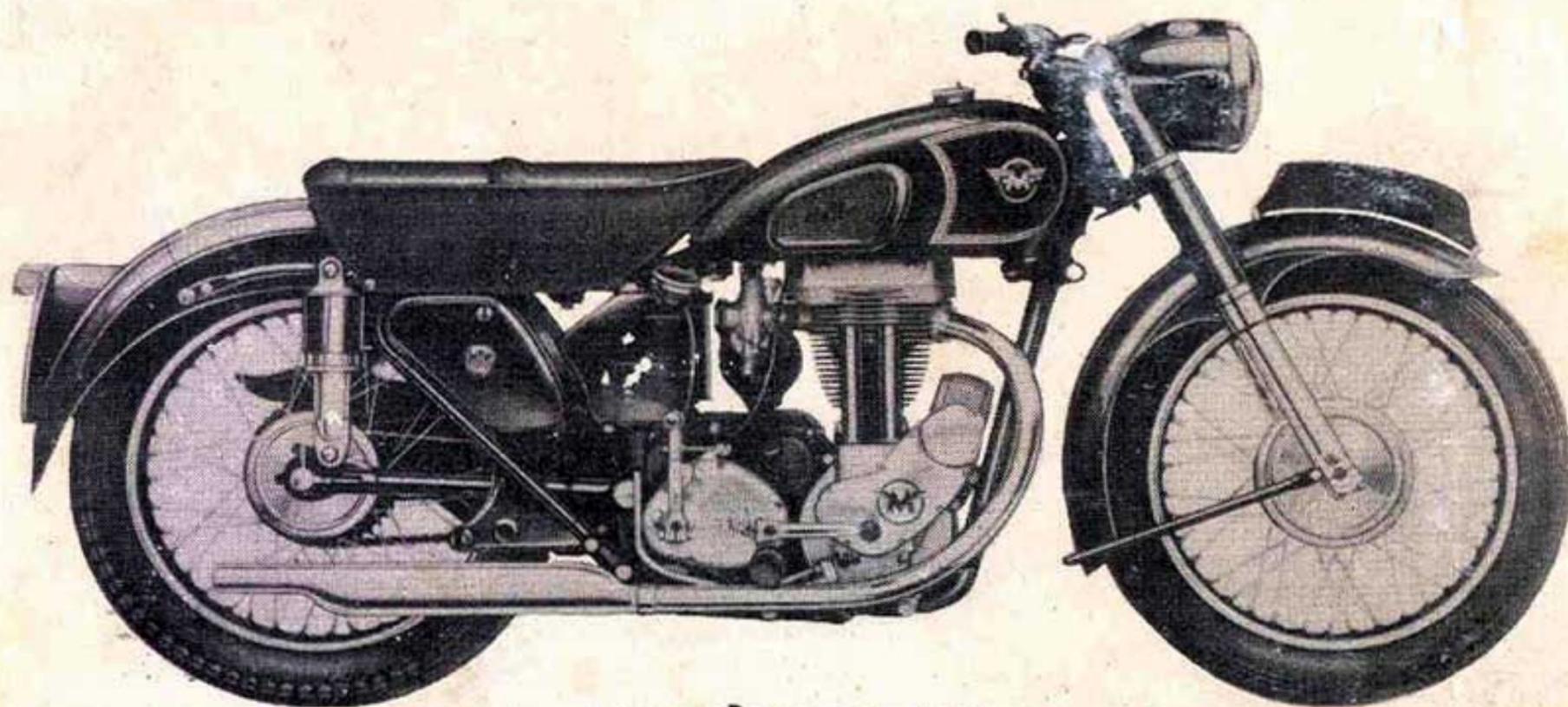


1955



MODÈLE G 9

La "Super Clubman" 498 c.c. O.H.V. Twin Verticale

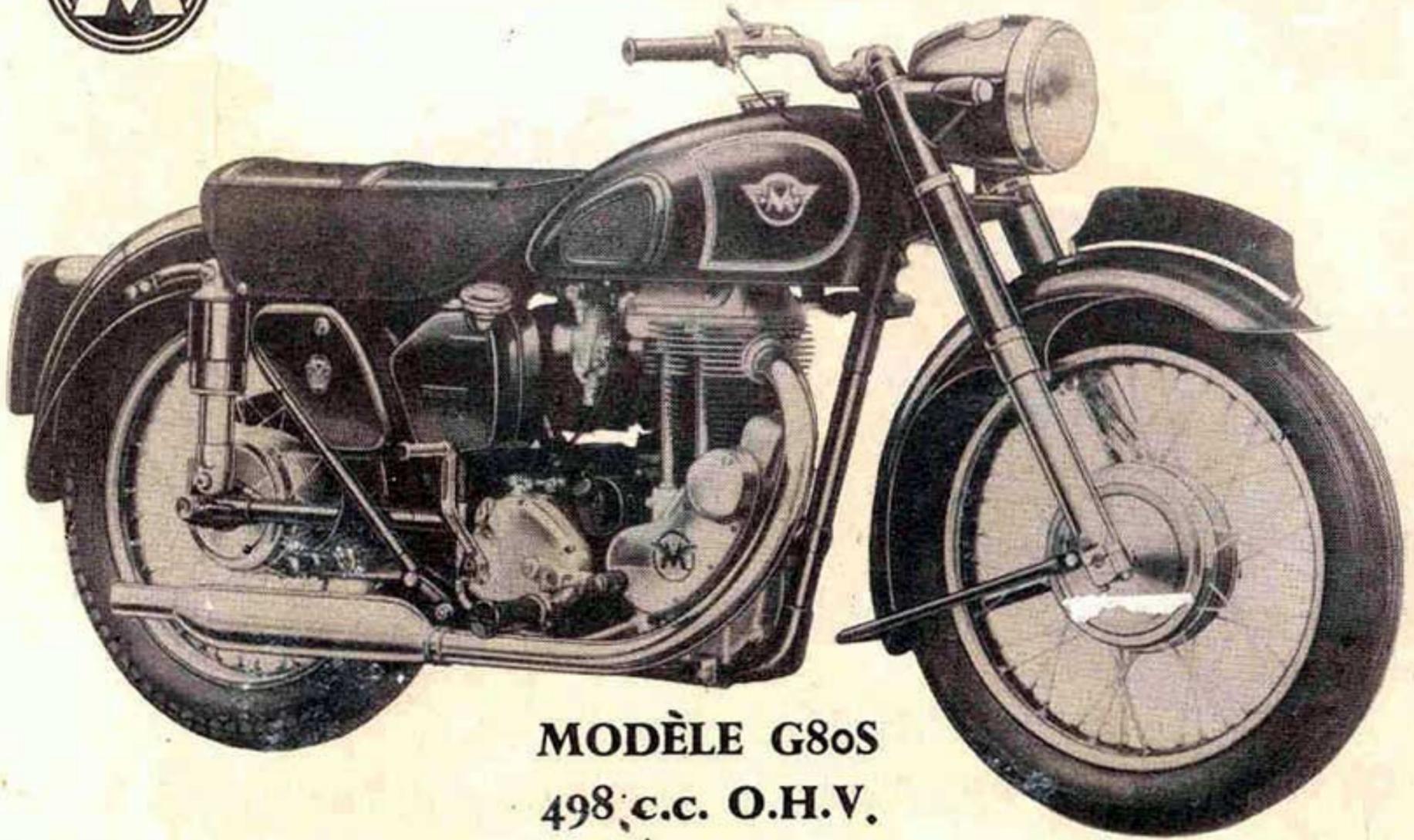


MODÈLE G3/LS

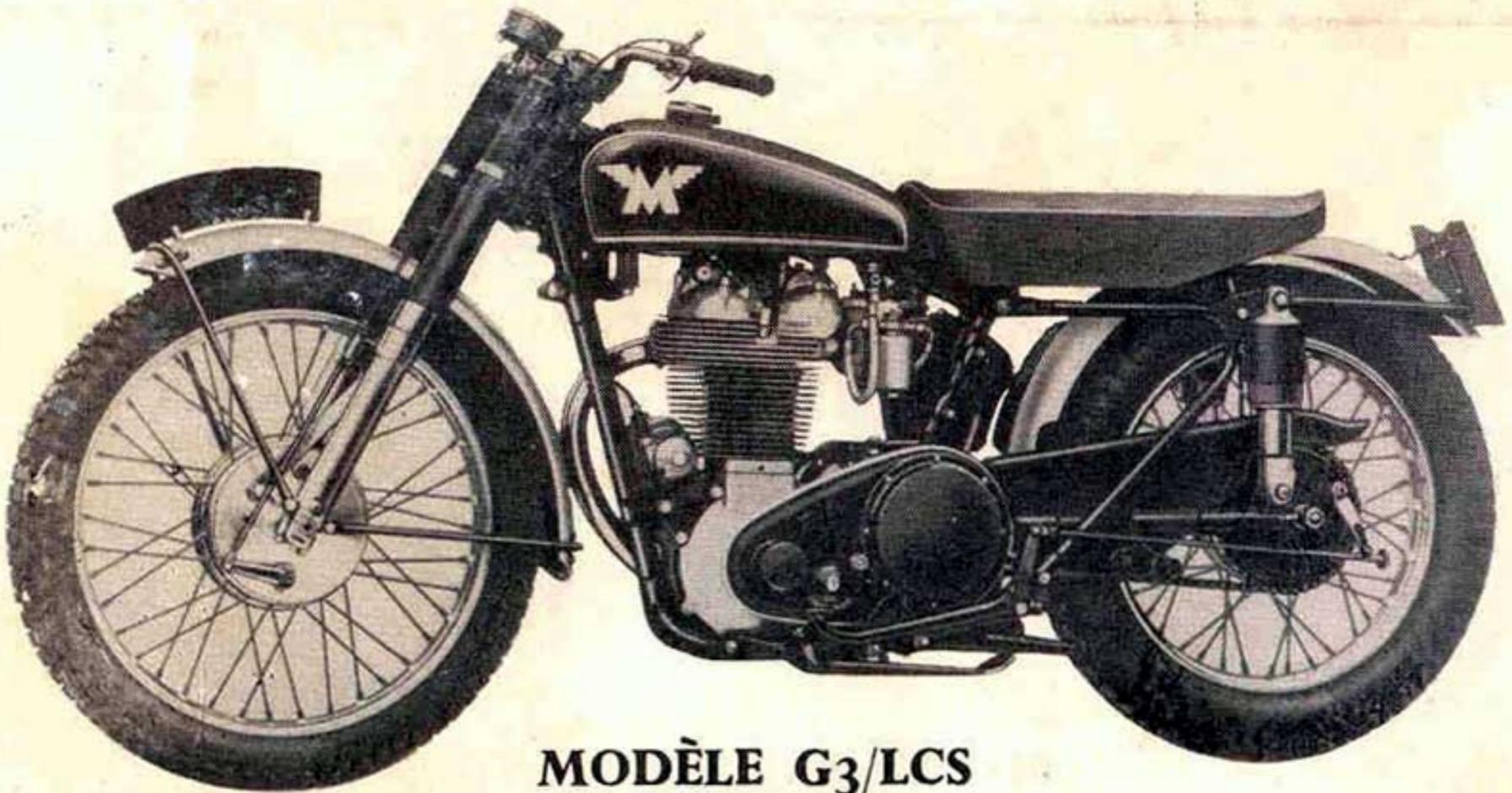
347 c.c. O.H.V.



1955



MODÈLE G80S
498 c.c. O.H.V.



MODÈLE G3/LCS
347 c.c. O.H.V.