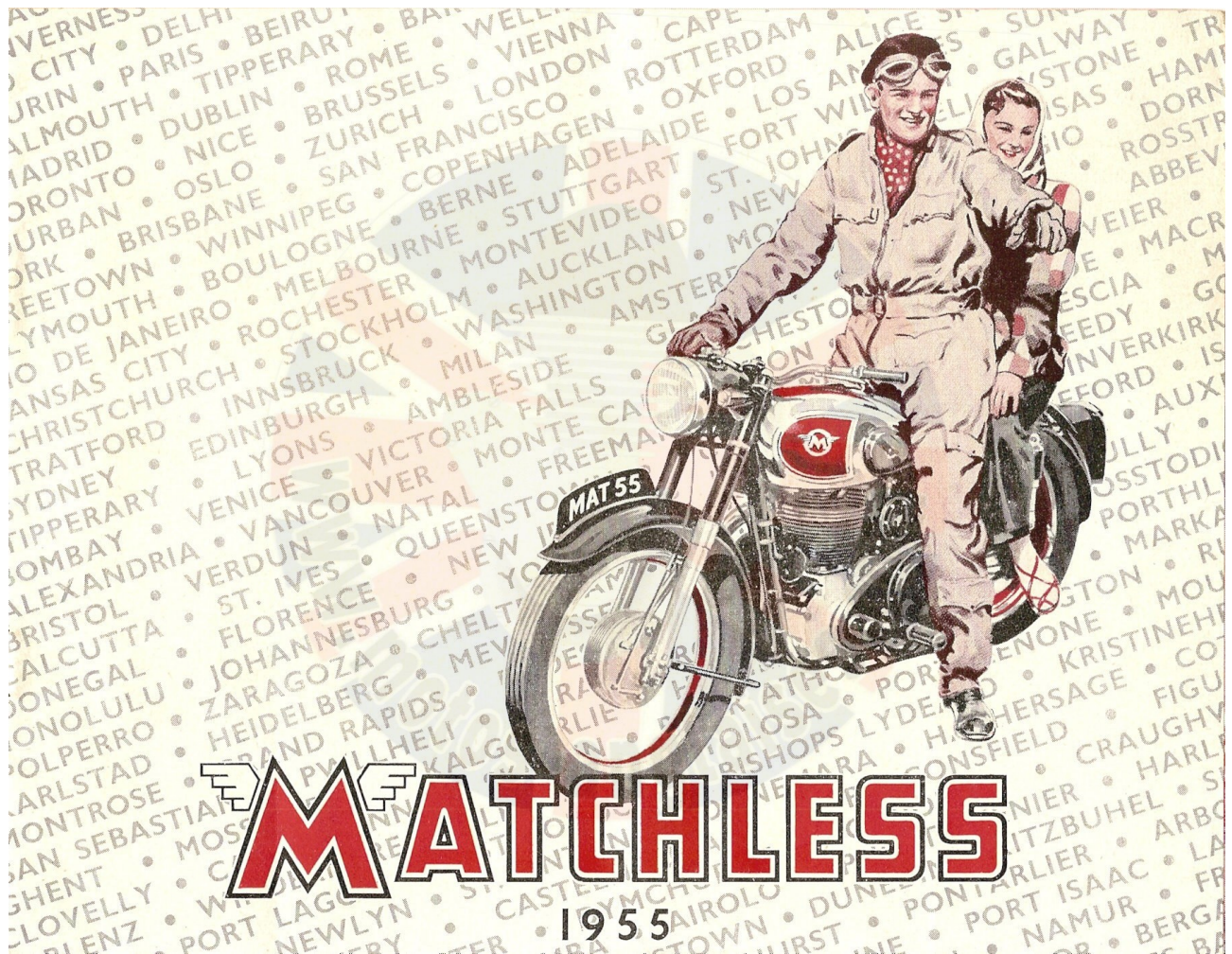


Matchless 1955



LE PRINCIPAUX SUCCES MATCHLESS EN 1954

AMÉRIQUE

Big Bear Run

- 1er Bud Ekins 498 c.c.
2e Dick Dean "
3e Vern Hancock "

LES 6 jours ECOSSAIS

Meilleur temps

L. A. Ratcliffe 347 c.c.

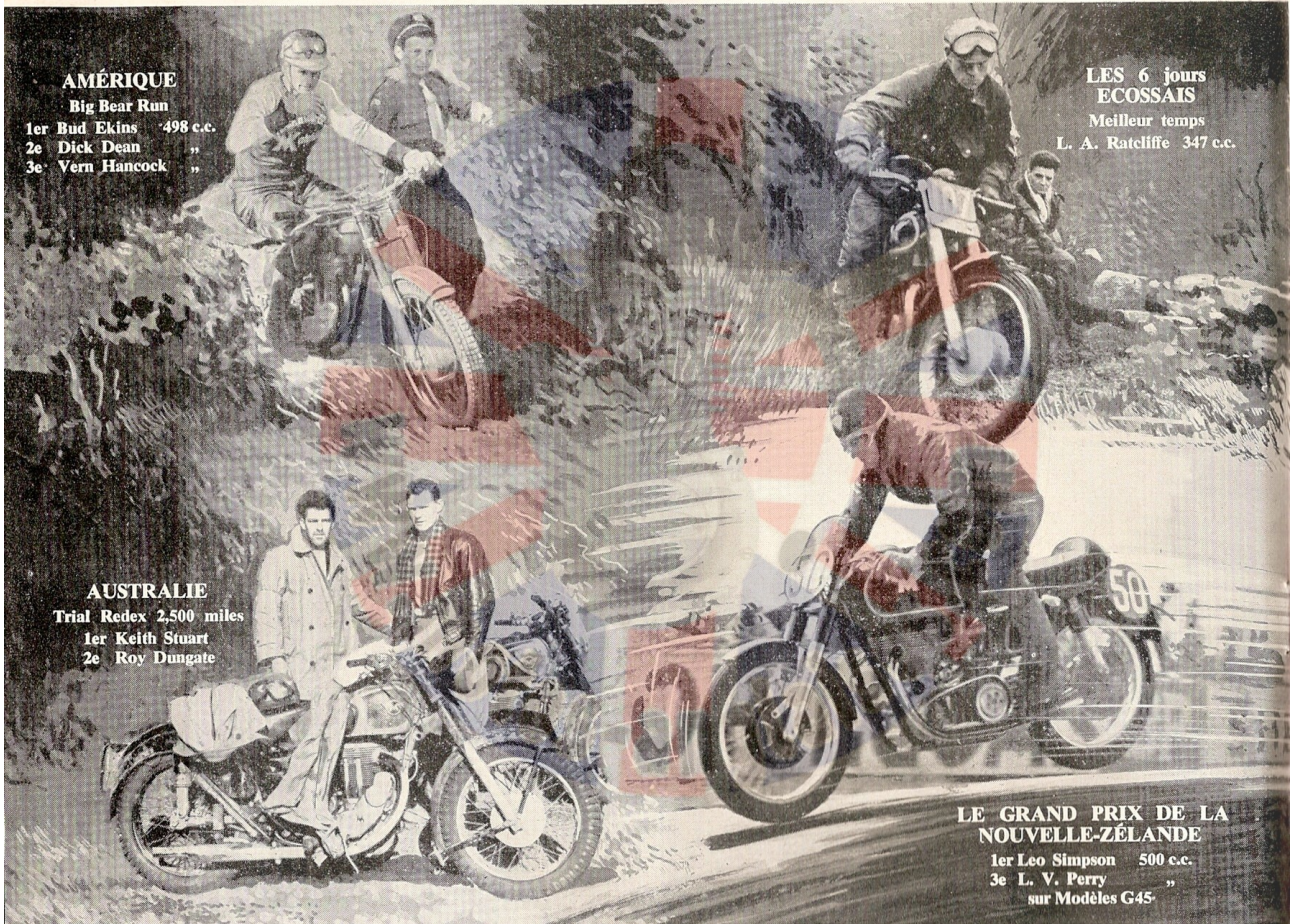
AUSTRALIE

Trial Redex 2,500 miles

- 1er Keith Stuart
2e Roy Dungate

LE GRAND PRIX DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE

- 1er Leo Simpson 500 c.c.
3e L. V. Perry "
sur Modèles G45



Presentation DES MOTOS MATCHLESS 1955

Bien que les cinq types de motos Matchless n'aient pas changé dans les grandes lignes au cours des dernières années, les versions 1955 comprennent de nombreuses modifications intéressantes ayant fait leurs preuves pendant des milliers de km. sur des prototypes. L'acheteur peut ainsi avoir la meilleure garantie qu'elles remplissent effectivement leur but.

Le soin et la patience avec laquelle les types actuels ont été perfectionnés au cours des années, mettent l'acquéreur à l'abri des désillusions qui suivent si souvent la mise sur le marché de types soi-disant sensationnels. Chaque machine contient l'expérience technique accumulée au cours des cinquante cinq années d'études écoulées depuis que l'usine Matchless fabrique des motos.

Les types 1955 comprennent des 500 et des 350 culbutées avec ou sans suspension arrière, conçues pour la route, le moto-cross ou le trial, une 500 bicylindre de conception ultra-moderne mais ayant fait ses preuves, ainsi qu'une 500 bicylindre de course, la G45. Cette gamme devrait pouvoir satisfaire les goûts du plus méticuleux des amateurs. Nous osons croire que les perfectionnements que nous apportons cette année rencontreront la pleine approbation de tous les motocyclistes anciens et nouveaux.

MOTOS MATCHLESS

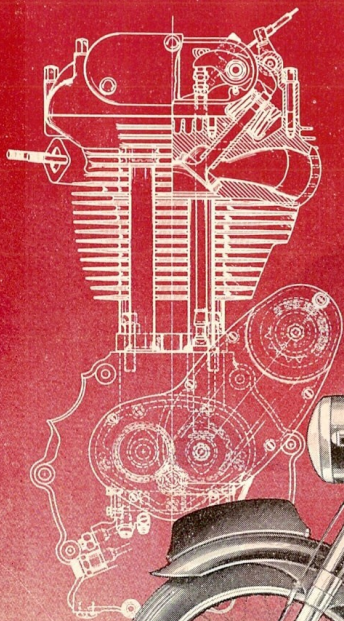
(Constructeurs: Associated Motor Cycles Ltd.)

PLUMSTEAD ROAD · LONDRES, S.E.18 · ANGLETERRE

Téléphone: Woolwich 12245

Adresse Télégraphique: Matchless Wol London

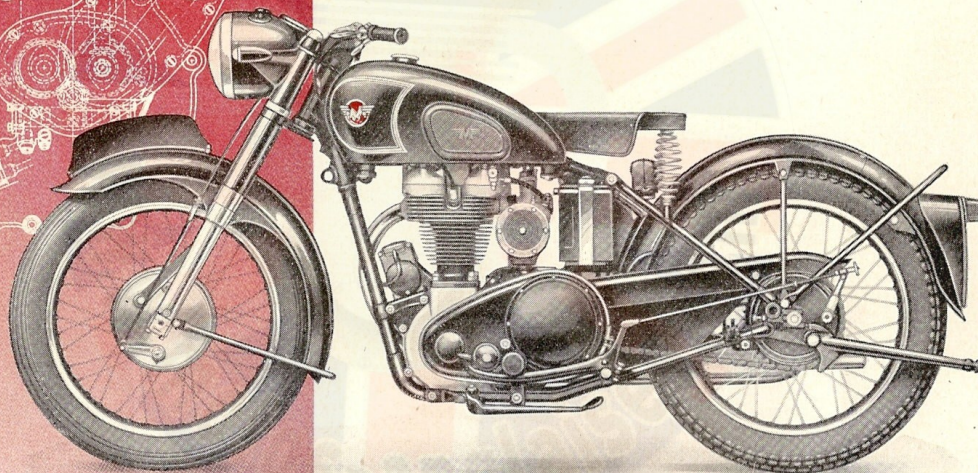




Modèle **G3/L**

347 cc. O.H.V.

Une 350 économique, souple et nerveuse qui plaira tant au novice qu'au motard chevronné.

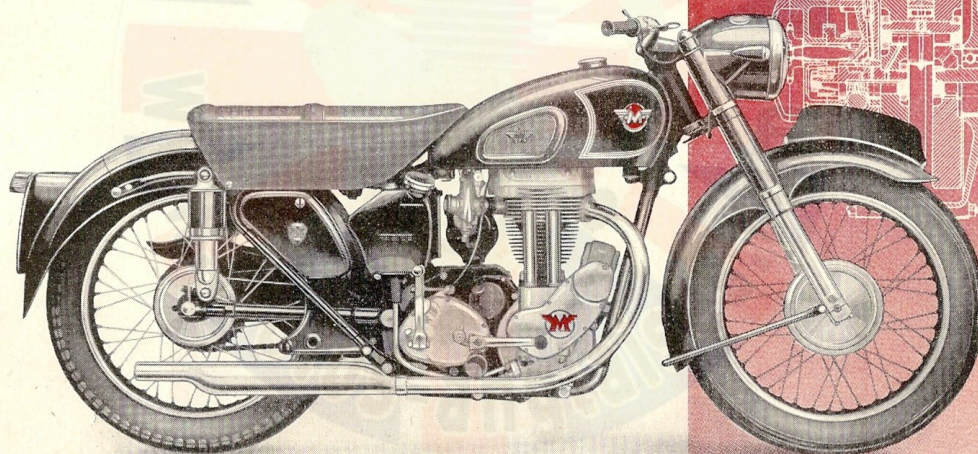


Pour la description détaillée voir pages 12 et 13.

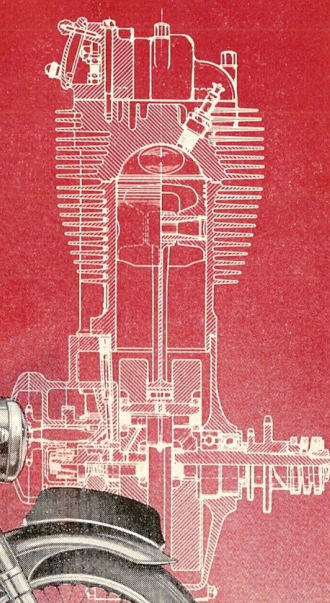
Modèle G3/LS

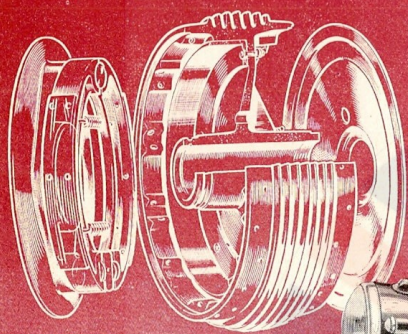
347 cc. O.H.V. AVEC SUSPENSION TELEDRAULIC TOTALE

Il s'agit d'une des 350 les plus répandues et les plus appréciées au monde.



Pour la description détaillée voir pages 12 et 13.

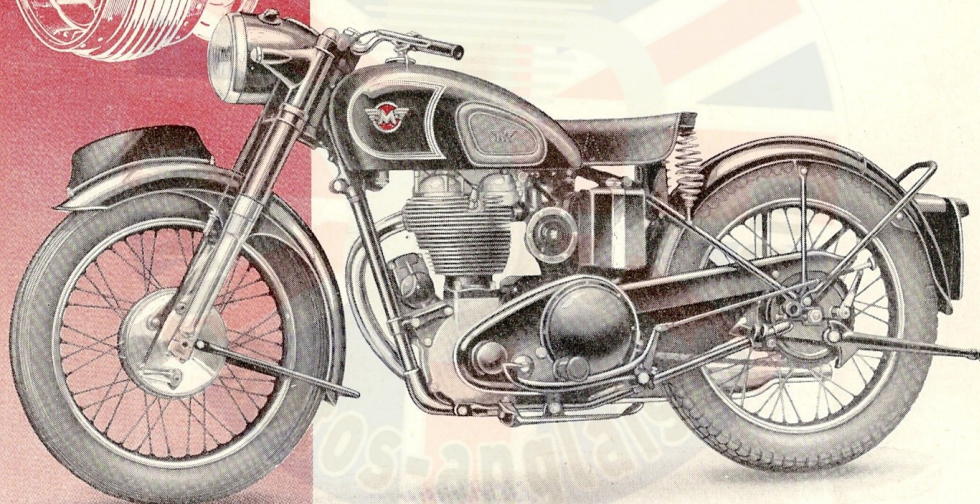




Modele **G80**

498 cc. O.H.V.

Une puissante et économique 500 convenant tant pour le solo que pour le side-car.

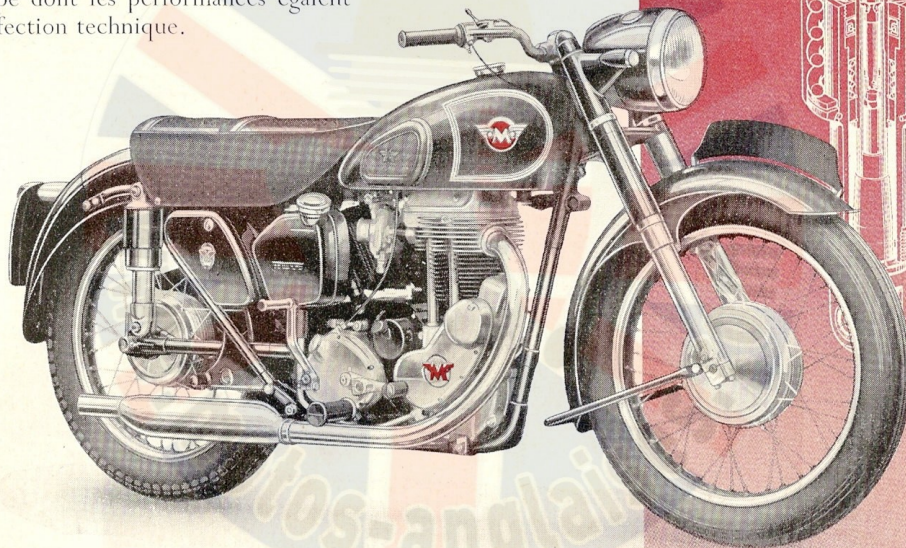


Pour la description détaillée voir pages 12 et 13.

Modèle **G80S**

498 cc. O.H.V. AVEC SUSPENSION TELEDRAULIC TOTALE

Un type dont les performances égalent
sa perfection technique.



Pour la description détaillée voir pages 12 et 13.

MODÈLES DE

Modèles

G3/LC

347 cc. O.H.V.

G80C

498 cc. O.H.V.

Les succès remportés par les machines Matchless en compétition durant la saison 1954 démontrent une fois de plus que ces motos remplissent bien le but que l'on s'est proposé d'atteindre. Il est évident que ces types diffèrent quelque peu des modèles standard. Ils sont toujours garnis de tuyaux d'échappement surélevés, pneus de trial, boulon pour empêcher le pneu de tourner sur la jante, rayonnage renforcé et jante plus large ainsi qu'un cylindre en alliage léger, magnéto blindée Lucas avec avance à main, réservoir de dix litres, kick repliable, tôle de protection pour le fond du carter, et garde-boue en aluminium poli.

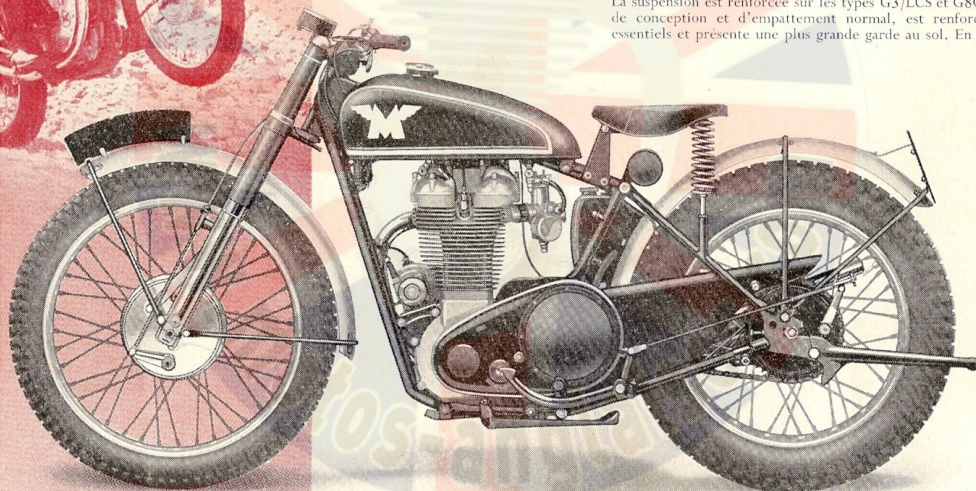
Les types sans suspension arrière G3/LC et G80C ont un cadre allégé et brasé avec une garde au sol plus importante et un empattement de 1,35 m. seulement. La selle imperméable à l'eau est réglable quant à la hauteur. La boîte de vitesse a des rapports espacés.

Dimensions des pneus:

avant: 2,75 x 21

arrière: 4,60 x 19.

La suspension est renforcée sur les types G3/LCS et G80CS. Le cadre de conception et d'empattement normal, est renforcé aux points essentiels et présente une plus grande garde au sol. En plus ces types



Semblable à tous points de vue à la machine qui remporta les 6 jours d'Ecosse, la compétition la plus dure du calendrier sportif anglais.

COMPÉTITION

sont équipés d'une double selle de construction spéciale, des repose-pieds renforcés, des cames rapides, un piston donnant un taux de compression élevé ainsi qu'un carburateur Amal TT.10.

Dimensions des pneus:

avant: 3.00 x 21

arrière: 4.00 x 19.

EQUIPEMENT FACULTATIF

Sur demande ces types peuvent être équipés des accessoires suivants:

réservoir d'essence de 14 ou de 17 litres;

rapports de boîte standard ou espacés;

roues normales.

SUPPLÉMENTS

Moyennant paiement supplémentaire, nous livrons les accessoires suivants sur nos types compétition:

Eclairage électrique rapidement détachable, rallonge pour le tuyau d'échappement, pneus Dunlop tous-terrains.

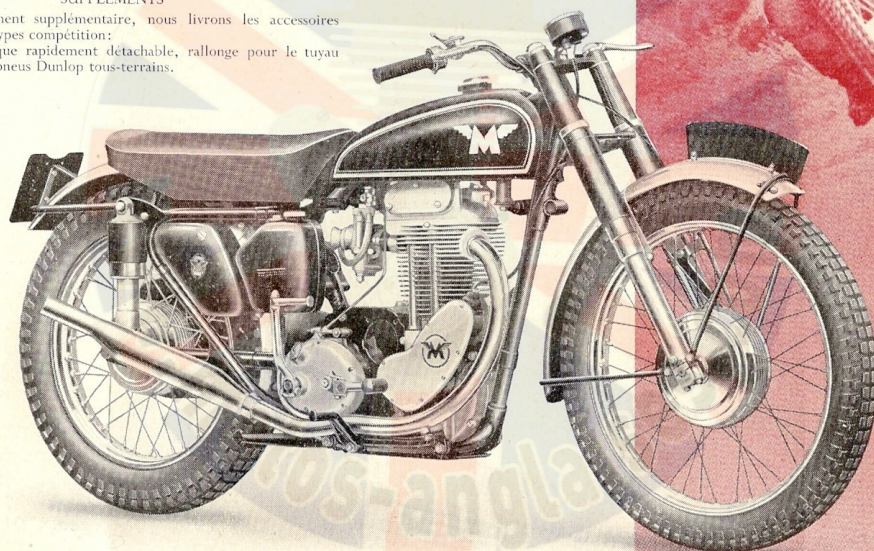
Modèles

G3/LCS

347 cc. O.H.V.

G80CS

498 cc. O.H.V.



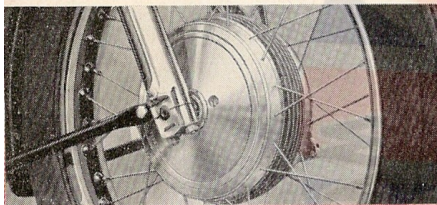
Types compétition à suspension arrière qui remportent la plus grande partie des moto-cross internationaux.



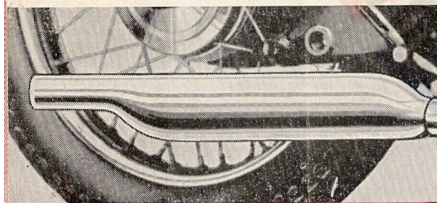
NOUVEAUTÉS ET AMÉLIORATIONS



Vue montrant l'arrière du nouveau phare.



Les moyeux avant sont en alliage léger coulés sous pression qui permettent de par leur conception l'utilisation de rayons droits.

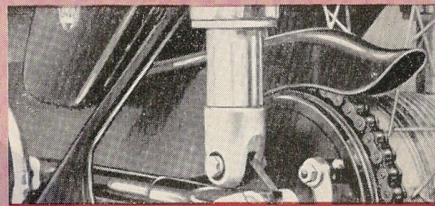


Les types monocylindres sont équipés d'un nouveau type de silencieux.

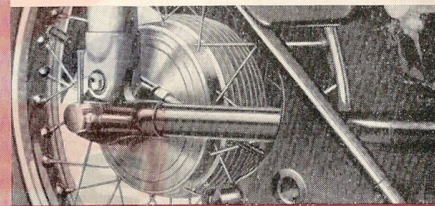
PAGE 10



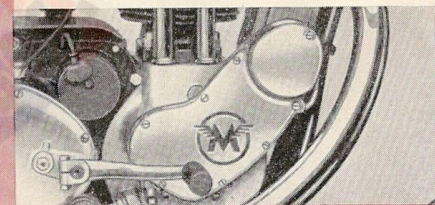
Tous les types sont équipés de la même fourche 'Téléhydraulique' avec amortisseurs hydrauliques.



Le garde-chaîne important qui protège efficacement contre des projections d'huile.



Les moyeux arrière sont maintenant en alliage léger coulés sous pression.



La magnéto à aimant tournant est pourvue d'une avance automatique.

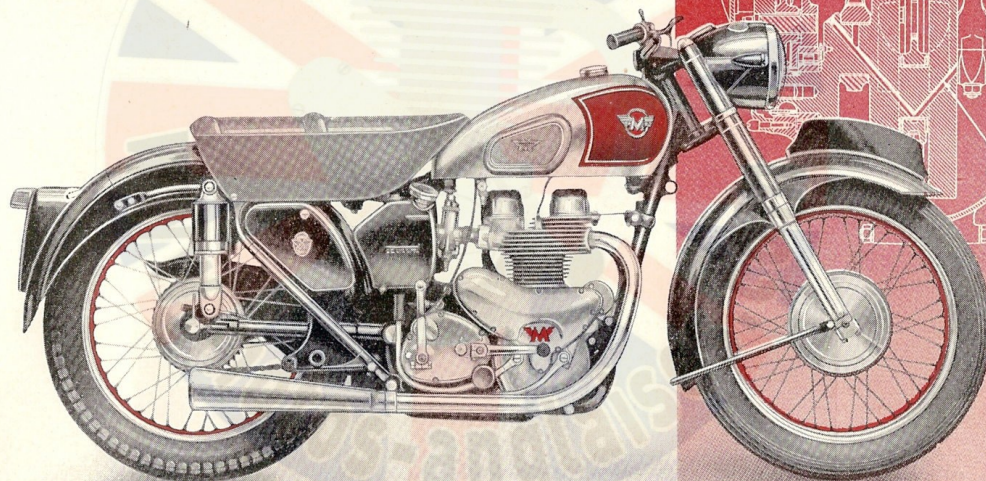
Modèle **G9**

LE BICYLINDRE VERTICAL "SUPER CLUBMAN"

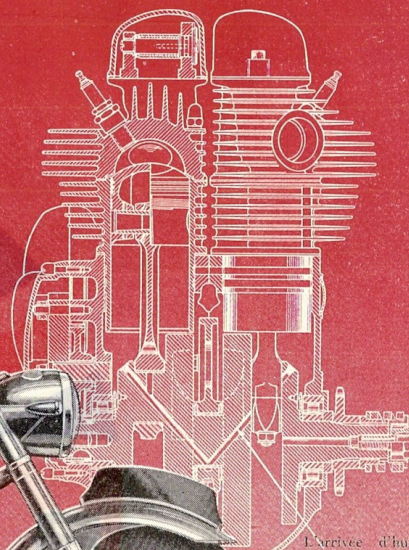
498 cc. O.H.V. AVEC SUSPENSION TELEDRAULIC TOTALE

Le bicylindre vertical qui a établi un nouveau standard de performance, de résistance et d'excellente mécanique.

Un équipement peut être livré sur demande pour convertir le type G9 en machine de course. Détails sur demande.



Pour la description détaillée voir pages 12 et 13.



L'arrivée d'huile vers le palier central et l'embellage se fait par des passages forcés dans le carter du côté transmission.

DESCRIPTION



LE MOTEUR BICYLINDRE

L'EMBIELLAGE

Le moteur de la Matchless Twin est construit en fonction du vilebrequin, lequel est de conception nouvelle. Coulé et usiné d'une seule pièce d'acier spécial il comprend deux volants. Il tourne sur deux roulements et un palier lisse central avec coussinets Vandervell. Les bielles sont en alliage léger forgé et sont également garnies de coussinets démontables Vandervell. Lorsqu'après un très long kilométrage il se produit finalement de l'usure, il suffit de remplacer ceux-ci à peu de frais. Les pistons sont du type Matchless avec enroulement de fil d'acier. Ils portent trois segments dont le premier est chromé afin de minimiser l'usure.

LE CARTER

Coulé sous pression en alliage léger. Les parois latérales sont hémisphériques, les deux moitiés du carter se rejoignant en un plan médian vertical. La fixation rigide des cylindres est garantie du fait que chaque cylindre s'emboîte profondément dans le carter qui entoure sa base d'une large épaisseur de métal.

LES CYLINDRES

Usinés en fer. Au lieu du bloc cylindre classique on a préféré avoir recours à des cylindres individuels bien séparés. On arrive ainsi à un meilleur refroidissement et à l'élimination de distorsions au contact des culasses et aux surfaces de frottement. Des boulons traversant les cylindres unissent les culasses directement au carter assurant ainsi une rigidité à toute épreuve.

LES CULASSES

Chaque cylindre comporte une culasse séparée. Afin de dissiper au mieux la chaleur et assurer les meilleures performances tout en réduisant le poids au minimum, celles-ci sont garnies d'ailettes importantes. Elles sont coulées en alliage léger; les attaches de culbuteurs ainsi que les cavités pour les ressorts de soupapes viennent directement de fonderie. Des bouchons à visser en alliage léger donnent accès à la culbuterie. L'étanchéité de l'ensemble permet que le tout soit inondé d'huile. Les chambres de combustion sont hémisphériques et ont des sièges de soupapes rapportés.

LA CULBUTERIE

Les soupapes d'admission sont en acier Silichrome tandis que celles d'échappement sont en acier KE 965.

Les têtes sont en forme de tulipe. Les queues ont subi un traitement de durcissement pour minimiser l'usure. Les culbuteurs, forgés d'une pièce, sont montés sur des axes excentriques afin de faciliter le réglage.

LA DISTRIBUTION

Cames et arbres à cames sont d'une seule pièce et sont entraînés par pignons. Les cames agissent sur les tiges de culbuteurs par la seule intermédiaire des court-levers pivotants.

LA GRAISSAGE

Le graissage est basé sur le principe du carter sec. Il y a deux pompes à huile, l'une sert à chasser l'huile sous pression dans le moteur, l'autre à la renvoyer du carter vers le réservoir. Ces pompes sont montées aux extrémités des arbres à cames et tournent donc à moitié régime du moteur. L'huile coule du réservoir vers la pompe de pression qui l'achemine vers l'embellage via le palier central. Une partie est également dirigée vers la culbuterie. Après avoir graissé les organes en mouvement, l'huile retombe dans le fond du carter d'où la seconde pompe la chasse de nouveau vers le réservoir.

LE MOTEUR MONOCYLINDRE

Les monocylindres 350 et 500 sont de construction identique sauf en ce qui concerne les alésages des cylindres. Le vilebrequin est assemblé. La bielle est en acier à haute résistance. Tout l'embellage est porté par deux roulements du côté transmission et un palier lisse du côté distribution. Le carter est en alliage léger. Le piston est cintré d'un enroulement de fil d'acier comme c'est la coutume chez Matchless et porte deux segments de compression et un segment racleur. Le premier des segments de compression est chromé. Les cylindres sont en fonte avec de généreuses ailettes. Les culasses sont coulées sous pression en alliage léger avec sièges de soupapes rapportés et un tube unique d'échappement.

Les soupapes sont chromées et ont subi un traitement de durcissement à leur extrémité. Elles sont actionnées à partir de cames distinctes par l'intermédiaire de tiges de culbuteurs en Dural. Les ressorts de rappel sont du type épingle à cheveux. Toute la culbuterie est sous carter étanche.

GRAISSAGE: Repose sur le principe du carter sec. L'huile coule du réservoir vers la pompe de pression

qui la chasse à travers le moteur. L'huile retombant dans le fond du carter est renvoyée vers le réservoir. Des filtres sont placés à l'aller et au retour. La pompe à piston ne comporte qu'une seule pièce en mouvement: le piston lui-même. Il est actionné par une vis sans fin montée sur l'extrémité du vilebrequin. L'huile sous pression atteint l'embellage, la paroi interne du cylindre ainsi que la culbuterie.

LES ROUES

Jantes chromées avec centre émaillé, rayonnage droit et roulements coniques de dimensions généreuses à l'avant et à l'arrière. Les roulements sont logés dans des moyeux coulés sous pression en alliage léger et occupant la pleine largeur de la roue. Le moyeu avant contient le frein tambour. La forme extérieure des moyeux rappelle un tonneau garni d'ailettes de refroidissement.

ROUE ARRIERE A BROCHE: Ceci constitue un perfectionnement des usines Matchless. La roue s'enlève sans avoir à toucher au frein ni au pignon de chaîne. L'opération ne dure qu'une minute environ. L'alignement des roues ainsi que la tension de chaîne ne sont pas affectés.

LES FREINS

Les tambours de frein ont tous les deux 18 cm. de diamètre. Les patins sont actionnés par une came selon le dispositif classique. La commande du frein avant se fait par câble à partir du levier sur le guidon tandis que le frein arrière est commandé par une tringle qui le relie à la pédale.

LES PNEUS

Les machines sont livrées avec pneus Dunlop, lignés à l'avant et du type normal à l'arrière.

LES GARDE-BOUES

En tôle d'acier, parkerisé et émaillé noir, le garde-boue arrière est garni d'à-côtés et la partie terminale est détachable. Celui de l'avant a été complètement remanié et présente un aspect harmonieux. L'attache avant a été supprimée et la fixation se trouve renforcée par des à-côtés boulonnés à la fourche.

LES RESERVOIRS

Les réservoirs d'huile et d'essence sont en tôle d'acier soudés. Tous deux sont garnis de bouchons à fermeture rapide. Le réservoir d'essence est monté sur blocs de caoutchouc et tenu en position par quatre boulons. Il y a deux robinets dont l'un sert de réserve; tous deux

DESCRIPTION



portent des filtres en treillis métallique. Les réservoirs des monocylindres sont parkerisés et émaillés noir avec lignes peintes à la main en couleur d'argent. Ils portent à l'avant de chaque côté la lettre "M" ailée, motif Matchless en rouge et argent. Le réservoir du bicylindre G9 par contre est chromé et partiellement peint en rouge et argent. La capacité est chaque fois de 17 litres. Le réservoir d'huile est monté sous le siège au moyen de deux boulons et d'une attache. Sa capacité est de deux litres et il contient un filtre détachable.

L'ÉCHAPPEMENT

Les tuyaux d'échappement et les silencieux sont chromés sur tous les types.

LE GUIDON

Solidement fixé à la tête de fourche et ajustable quant à la hauteur et à l'inclinaison.

LE CARBURATEUR

Tous les modèles sont équipés nouveau carburateur Amal monobloc. Il a été conçu pour permettre une économie plus grande aux vitesses moyennes sans pour cela affecter ni les performances, ni la souplesse. Il est isolé de la chaleur du moteur par interposition d'un joint ad hoc. Sur le bicylindre, un carburateur unique alimente les deux cylindres par l'intermédiaire d'une tuyauterie d'admission. Les commandes sont situées sur le côté droit du guidon: une poignée tournante pour la commande des gaz et une manette pour la commande de l'air. Il y a une vis de butée réglable et une vis d'air sur le corps du carburateur pour régler le ralenti. La tuyauterie d'essence est flexible.

L'ALLUMAGE

MAGNETOS: Tous les monocylindres sont maintenant équipés d'une magnéto Lucas avec avance automatique et sont entraînés par chaîne. Le dispositif de réglage de l'avance se trouve logé sous le carter de la dite chaîne. La magnéto qui équipe les bicylindres par contre est entraînée par pignons et comporte une avance à main.
BOUGIES: Nous conseillons la bougie 14 mm. KLG FE.80 sur tous les types.

LA TRANSMISSION

Transmission par chaîne et boîte de vitesse à quatre rapports. La chaîne primaire est sous carter étanche afin de la protéger de la saleté et d'en prolonger la durée. Des regards permettent de vérifier la tension ainsi que le réglage de l'embrayage. Un amortisseur à came et

ressort se trouve monté au bout du vilebrequin. Un garde-chaîne s'étendant sur toute la longueur protège contre les projections d'huile venant de la chaîne arrière.

LA BOÎTE DE VITESSE

Tous les types sont aujourd'hui équipés de la boîte de vitesse à quatre rapports sur laquelle est également branché le kick. Le changement de vitesse se fait par sélecteur au pied droit.

LE CADRE

Cadre à double berceau assemblé et brasé. Des attaches faisant partie intégrante du cadre permettent la fixation d'un side-car et de repose-pieds pour le passager. Elles supportent également les réservoirs d'huile et d'essence. La suspension arrière est réalisée à l'aide d'une fourche oscillante très robuste montée sur un palier autolubrifiant. Les amortisseurs rappellent par leur construction ceux de la fourche avant.

LA FOURCHE

La fourche avant comporte des ressorts et des amortisseurs hydrauliques conçus de façon à empêcher un contact métal contre métal quelle que soit la violence du choc.

LA SELLE

Une selle classique est montée sur les types sans suspension arrière. Elle repose sur deux ressorts à boudin et pivote de l'avant. Elle est réglable au goût du conducteur. Les types comportant une suspension arrière ont un siège-duo en caoutchouc mousse recouvert de plastic imperméable.

LES REPOSE-PIEDS

Recouverts de caoutchouc et réglables au goût du conducteur et passager. Des attaches sont prévues pour des repose-pieds de passager repliables.

LES BEQUILLES

Tous les types sont munis d'une béquille avant et d'une béquille latérale. Les machines à cadre rigide ont une béquille arrière, celles à cadre suspendu une béquille centrale. La béquille avant sert en même temps d'attache de garde-boue.

LES BOÎTES A OUTILS

Il y en a deux sur les machines à suspension arrière et une seule sur celles à cadre rigide. Ces boîtes sont en tôle d'acier et se ferment à l'aide d'une vis molletée.

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Tous les types sont équipés d'un régulateur de tension, d'un klaxon commandé par un bouton sur le guidon, d'une batterie 6 volts et d'un interrupteur code-route monté également sur le guidon.

ÉCLAIRAGE: Le phare de 18 cm. de diamètre a été conçu pour assurer une ligne harmonieuse en même temps qu'une efficacité hors-ligne. Le cercle qui entoure le verre est chromé et le bâti du phare abrite également le compteur kilométrique ainsi que l'interrupteur général et l'ampèremètre de part et d'autre de celui-ci. Des lanternes montées des deux côtés du phare ont une forme aérodynamique. Le porte-plaque arrière sert également de support pour le feu arrière lequel est en plastic donnant un éclairage rouge vers l'arrière et blanc vers le bas. En plus il y a un catadioptré rouge donnant vers l'arrière.

DYNAMO: Les monocylindres ont une dynamo d'un débit de 32 Watts entraînée par chaîne à partir de l'arbre du vilebrequin. La dite chaîne est logée dans le carter de chaîne primaire. Le bicylindre G9 est équipé d'une dynamo entraînée par pignons d'un débit de 45 Watts.

BATTERIE: Celle-ci est logée sous le siège du conducteur. Elle est du type 6 Volts, 12 Ampères-heure à électrolyte liquide. Le porte-batterie est en acier émaillé noir et la sangle de fixation chromée.

LES ACCESSOIRES

Klaxon, trousse à outils avec pompe à graisse, pompe à pneus et manuel d'instructions. D'autres pièces d'équipement peuvent être obtenues sur demande moyennant paiement. Parmi celles-ci citons: siège pour passager, repose-pieds pour idem, porte-bagage, sacoches, filtre à air et feu-stop.

LA PRÉSENTATION

Toutes les parties noires sont parkerisées et recouvertes de trois couches d'émail au four. Les parties métalliques sont soit chromées soit recouvertes de cadmium, soit encore en aluminium poli. Les moyeux, la partie inférieure de la fourche et le carter de distribution sont polis. Les dessins sur les réservoirs d'essence sont exécutés à la main.

Seuls les bicylindres ont le réservoir d'essence chromé.

TYPES COMPÉTITION: Pour ce qui en est des différences avec le type standard consulter les pages 8 et 9.

Pour plus de détails consulter la page 10.

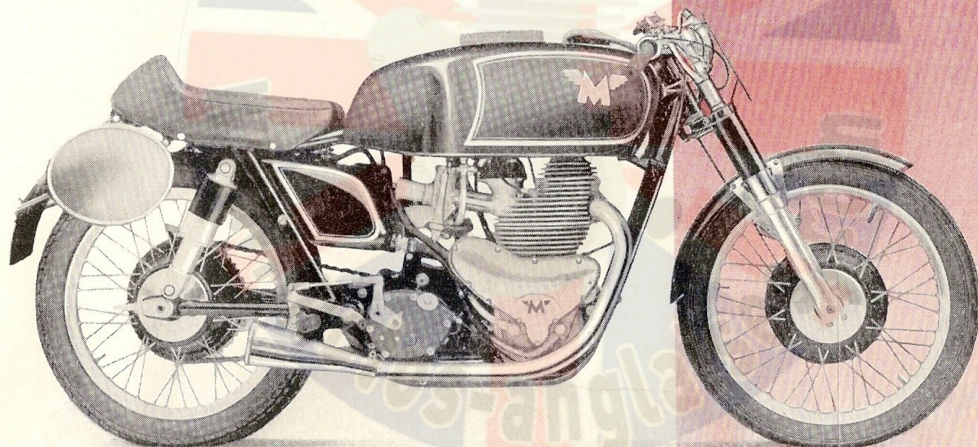
DÉTAILS TECHNIQUES

TYPE	G3/L	G3/LS	G3/LC	G3/LCS	G80	G80S	G80C	G80CS	G9
Moteur	347 cc. (69×93 mm.) o.h.v.				498 cc. (82.5×93 mm.) o.h.v.				498 cc. 66×72.8 mm. o.h.v. twin 7.0 ou 8.0
Taux de compression	6.5 ou 7.5				6.3 ou 7.3				7.3
Puissance CV. et régime	18 à 5750				24 à 5500				30 à 5600
Carburateur: diamètre	1 1/16"				1 5/32"				1"
gicleur principal	210				260				240
boisseau	3				3				4
Bougie K.L.G.	FE.80				FE.80				FE.80
Rapport de boîte	15.4—9.9		21.1—16.1	17.4—11.2	13.3—8.5		18.6—14.1	15.4—9.9	13.9—8.9
(1ère, 2e, 3e prise directe)	7.6—5.8		10.4—6.6	8.6—6.6	6.5—5.0		9.1—5.8	7.6—5.8	6.9—5.25
Pneus: avant	3.25×19"		2.75×21"	3.00×21"	3.25×19"		2.75×21"	3.00×21"	3.25×19"
arrière	3.25×19"		4.00×19"		3.50×19"		4.00×19"		3.50×19"
Dimensions freins	18×2 cm. 18×2 cm.		18×2 cm.	18×2 cm.	18×2 cm. 18×2 cm.		18×2 cm.	18×2 cm.	18×2 cm.
Allumage, avance	39° ou 1/2"				39° ou 1/2"				39° ou 3/8"
Distribution, ouverture adm.	36°				18°				35°
fermeture adm.	51°				69°				65°
ouverture éch.	50°				50°				65°
fermeture éch.	30°				30°				35°
Chaîne avant	1/2×0.305"				1/2×0.305"				1/2×0.305"
Chaîne arrière	5/8×3/8"				5/8×3/8"				5/8×3/8"
Chaînes dynamo, magnéto	5/8×0.225"				5/8×0.225"				5/8×0.225"
Consommation à 65 Km./heure	3 1/2 litres				3.6 litres				3.8 l
Poids Kg.	156	170	133	145	160	175	134	147	178
Empattement cm.	138	141	135	141	138	141	135	141	141
Hauteur de la selle cm.	76	80	82	82	76	80	82	82	80
Garde au sol cm.	14	14	17	17	14	14	17	17	14
Longueur totale cm.	216	219	208	217	216	219	208	217	219
Hauteur totale cm.	104	105	109	109	104	105	109	109	105
Largeur totale cm.	71				71				71

Modèle **G45**

Un modèle de course créé surtout pour se conformer aux règlements courants de F.I.M. Le moteur est un Twin Verticale 500 cc. comprenant des soupapes activées par des poussoirs et il est accordé pour se servir des combustibles d'essence ou d'alcool.

Fabriquée en quantités limitées disponibles aux pilotes d'habileté reconnue. Demandez de plus amples détails.





Société Camée
Société Anonyme
au Capital de 30 000 000 de Frs
13, Rue de la Fontaine au Roi
PARIS - XI^e OBE. 31-51
MEN. 30-60
R. C. Seine 54 B 9722

PRINTED IN ENGLAND.