



## ESSAI DE LA MOTOBÉCANE Z 23 C

**C'**EST grâce à l'amabilité de Monsieur P. Wallet, directeur de l'agence Motobécane Moto-Vanves-Sport, que nous avons pu réaliser un essai de la nouvelle 175 cmc culbutée, produite par les usines de Pantin.

Ce modèle 1956 comporte un certain nombre de perfectionnements et d'améliorations par rapport aux modèles antérieurs.

On peut voir par le tableau que nous publions dans ces mêmes pages, que les caractéristiques du moteur ont été quelque peu modifiées. Nous conseillons à nos lecteurs désireux de contrôler les changements intervenus, de se reporter à l'étude de la Z 22 C qui a paru dans notre numéro 86.

Au fur et à mesure que nous roulions avec notre Moby-super 56, nous avons apprécié à leur juste valeur les progrès réalisés en comparaison avec les 175 précédentes. Nous les signalons dans les lignes qui suivent.

### PREMIERES IMPRESSIONS

Nous prenons notre machine au magasin du n° 1, boulevard Brune et Monsieur Wallet nous fait les recommandations d'usage. Elle est quasiment neuve, cette 175, (600 km parcourus, selon le compteur), mais on peut considérer que la période de rodage touche à sa fin. Aussi pendant une centaine de kilomètres, nous efforçons-nous de limiter notre vitesse maximum à 65/70 km/h. Par la suite, diverses

pointes à fond, maintenues durant deux, puis cinq, puis dix kilomètres, nous révèlent, sans qu'un doute puisse subsister, que notre moteur est bel et bien débridé.

La mise en route du moteur s'effectue très aisément, quelle que soit la température. Et ce, malgré l'absence d'un volet d'air. Il suffit, s'il fait très froid, de noyer convenablement la cuve et le moteur part à la deuxième ou troisième sollicitation.

Ce qui frappe le plus sur les nouveaux modèles Motobécane, c'est le silence absolu de fonctionnement, dû à la présence d'un efficace pot d'échappement de dimensions fort généreuses. Ce silencieux présente de plus, l'avantage de ne freiner nullement le moteur, qui, en toutes circonstances, développe pleinement sa puissance.

Des multiples modifications apportées à la Z 23 C par rapport aux modèles antérieurs, la plus importante est en vérité celle concernant la suspension arrière. Elle est maintenant du type oscillant au lieu de la coulissante que comportèrent les Motobécane jusqu'à 1955. Le motocycliste qui essaie une fois une machine munie d'une suspension arrière oscillante est immédiatement conquis par la formule. D'un plus grand débattement que la coulissante, l'oscillante offre évidemment un confort accru. Mais sa principale qualité réside surtout dans la stabilité en virages et la tenue de route en paliers qu'elle confère aux motos

qui en sont pourvues. Il en résulte un accroissement énorme de la sécurité, et c'est là un point que nul ne peut dédaigner.

La nouvelle Motobécane possède à présent sa suspension arrière oscillante. Malheureusement, son débattement est encore trop faible et, si les 65 mm de course de cette oscillante représentent un progrès appréciable par rapport aux 55 mm de la coulissante existant sur la Z 22 C, c'est encore bien insuffisant, surtout en comparaison avec ce que nous offrent les constructions étrangères : 80 mm, les Puch, 95 mm, la B.M.W. R 50 ; 100 mm la D.K.W. RT 350, etc.

Evidemment les nouveaux amortisseurs hydrauliques à double effet, évitent tout enfoncement brutal et tout rebondissement.

Au cours de nos essais, nous avons à maintes reprises constaté la nette amélioration que représente cette suspension si on la compare uniquement aux précédentes réalisations de la marque, mais il existe aujourd'hui de par le monde des machines dont les suspensions offrent un confort nettement meilleur.

Pourtant, ayant repéré sur une route bombée un virage à gauche assez brutal avec un énorme trou sur la partie droite, c'est-à-dire à l'extérieur du virage dans le sens où nous l'avions abordé, nous l'avons plusieurs fois pris à grande vitesse. En passant dans le trou, la suspension accusait évidemment le choc, mais il nous parvenait très amorti et, de plus, il ne s'ensuivait aucun flottement, aucune réaction désagréable ou dangereuse pour l'équilibre de la machine. Le pilote a dans ces moments, la nette impression de « coller » à la route. Il en est de même sur une chaussée mouillée ou même grasse : par suite de sa grande souplesse, la suspension par bras oscillants permet à la roue d'épouser toutes les inégalités du sol — sans en transmettre les oscillations au reste de la machine — ce qui augmente ainsi l'adhérence du pneu. Un freinage brutal n'entraîne pas alors forcément une perte de la stabilité.

Par ailleurs, la Z 23 C à cause de ses petites roues est légèrement plus basse et plus ramassée que la Z 22 C. Le centre de gravité se trouve donc mieux situé, ce qui augmente sensiblement encore la tenue de route.

La puissance développée par le moteur est correcte. Elle place la 175 cmc Motobécane entre les bonnes machines de tourisme, dont les performances sont honorables. En effet, le moteur de la Z 23 C développe 8,5 CV à 5.800 t/m, c'est-à-dire une puissance spécifique de 48,63 CV au litre de cylindrée. Citons à titre documentaire les puissances de quelques 175 étrangères : 8 CV, la M.V. Turismo ; 8,5 CV, la Morini et la Bianchi, types Turismo ; 8,75 CV, la Cimatti ; 9 CV les machines équipées du moteur allemand Sachs ; 9 CV également, la Sterzi et la F.N. double piston ; 10 CV, la Puch à un seul carburateur. Il est

évident qu'en Italie, notamment, on trouve des 175 atteignant ou dépassant les 15 CV, mais il s'agit chaque fois de moteurs « sport » (quand ils ne sont pas « compétition »), tournant à des régimes élevés et, par conséquent, très délicats. Huit chevaux cinq représentent un juste milieu pour une 175 cmc de tourisme. Ce n'est point ce qu'on appelle un moteur « gonflé » (toujours enclin à la « casse », par ailleurs) et ce n'est pas non plus un « veau ». On verra d'ailleurs plus loin que les performances de la Motobécane Z 23 C sont susceptibles de satisfaire bien des amateurs exigeants.

Nous partons un dimanche matin pour essayer notre 175 Motobécane sur un parcours routier au profil varié. Cela nous permet d'apprécier la souplesse extraordinaire de ce monocylindre, ses excellents départs au premier coup de kick et l'agrément qu'on peut retirer de la conduite de cette machine en toutes circonstances. Au total 110 kilomètres pour une consommation de 3,5 litres de carburant, c'est-à-dire une moyenne d'environ 3,2 litres pour 100 km.

L'embrayage a été nettement amélioré par rapport aux anciens modèles. Maintenant, il ne colle plus à froid et ne patine plus lorsque l'huile est chaude. La première est moins haute que celle de la Z 22 C et il n'est plus nécessaire de faire « cirer » l'embrayage aussi longtemps lors des démarrages. Le « trou » entre seconde et troisième — si sensible sur les modèles antérieurs — existe toujours, mais du fait que le moteur tire plus court sur tous les rapports, en côte on peut rétrograder de 3<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup>, quand on le juge opportun, sans encaisser de violent coup de frein.

Encore une nette amélioration : la 4<sup>e</sup> ne tire plus « long » comme jadis. Elle est à présent tout à fait normale et la Mobysuper 56 atteint et soutient facilement ses régimes optimum et maximum sur le plat par vent contraire dans de légères côtes ou en duo avec bagages.

#### ET PUIS VOICI... DES CHIFFRES

Dix heures du matin. Profitons de l'heure creuse (en semaine). En effet, entre 10 et 11 heures, il n'y a pas grande circulation sur l'auto-route de l'Ouest et notre petite équipe s'achemine vers une portion de l'auto-route où on est bien tranquille à cette heure-là pour essayer les vitesses maxi d'une moto.

Voici les résultats. Tout d'abord en solo (80 kg) :

En 1<sup>re</sup> vitesse, nous montons rapidement en surrégime à 39 km/h (6.795 t/m).

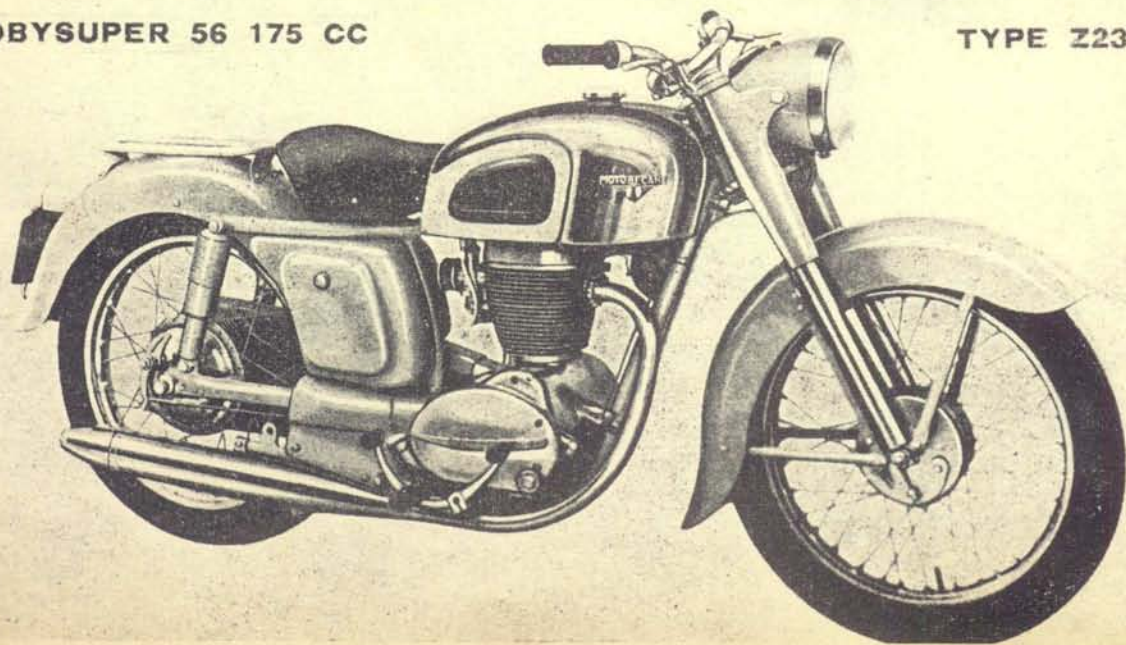
En seconde, nous atteignons 53 km/h ce qui représente encore un régime élevé : 6.735 t/m.

En troisième, nous avons la satisfaction d'enregistrer 78,5 km/h, soit 6.630 t/m.

En quatrième, position assise, nous réalisons notre meilleur temps à la moyenne de 97 km/h (6.230 t/m) et, en position effacée, 102,5 km/h (6.586 t/m).

MOBYSUPER 56 175 CC

TYPE Z23



A deux (80 + 60 kg) en première et seconde les performances sont identiques. En troisième, nous atteignons 77 km/h (6.500 t/m) et, en quatrième, notre plafond est 94 km/h (6.035 t/m).

Les vitesses minima ont été : en troisième, 22 km/h (1.855 t/m) et en quatrième, 31 km/h (1.990 t/m).

Les temps réalisés sur des distances déterminées avec départ arrêté ont été les suivants :

100 mètres en 9 sec. 4/5, soit une moyenne de 36,750 km/h.

500 mètres en 27 sec. 4/5, moyenne 64,9 km/h.

1.000 mètres en 47 sec., moyenne 76 km/h.

En ce qui concerne le freinage, les nouveaux freins centraux offrent le maximum d'efficacité et, en conséquence, de sécurité. Voici les distances qui furent nécessaires pour obtenir l'arrêt complet en roulant à 50 km/h :

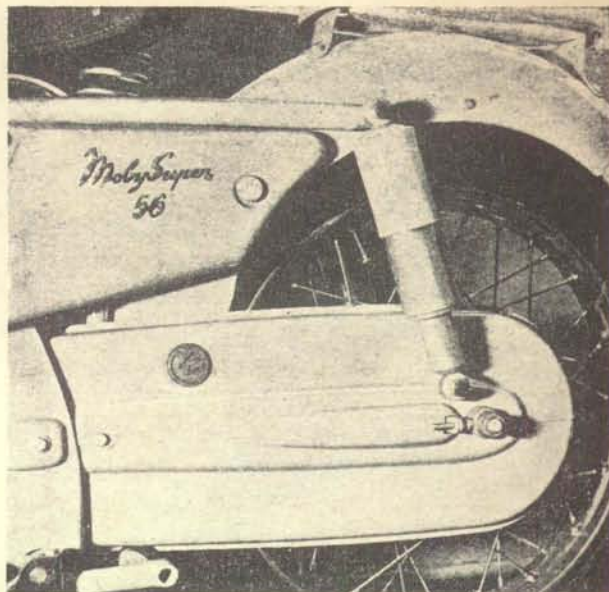
Frein arrière : 18,65 mètres. Frein avant : 14,15 mètres.

Les deux freins : 10,35 mètres.



En conclusion, voici une machine française qui, pour un prix de vente de 188.150 francs, est à présent pourvue des tout derniers perfectionnements : suspensions arrière oscillante, roues de moyenne dimension, freins moyeux centraux, carter de chaîne secondaire, etc. On y trouve de plus un moteur donnant de très honorables performances, possédant une grande souplesse et demandant un entretien minime. La ligne de la Z 23 C est très moderne. Sa couleur claire est très seyante. C'est une moto « qui a de la gueule ! » Et enfin, c'est une Motobécane. C'est-à-dire la première marque française, la maison qui occupe le premier rang de la production mondiale de motocycles. Le possesseur d'une Motobécane est sûr de trouver partout des agents exclusifs qualifiés possédant en stock toutes les pièces de rechange.

Que peut-on demander de plus ?



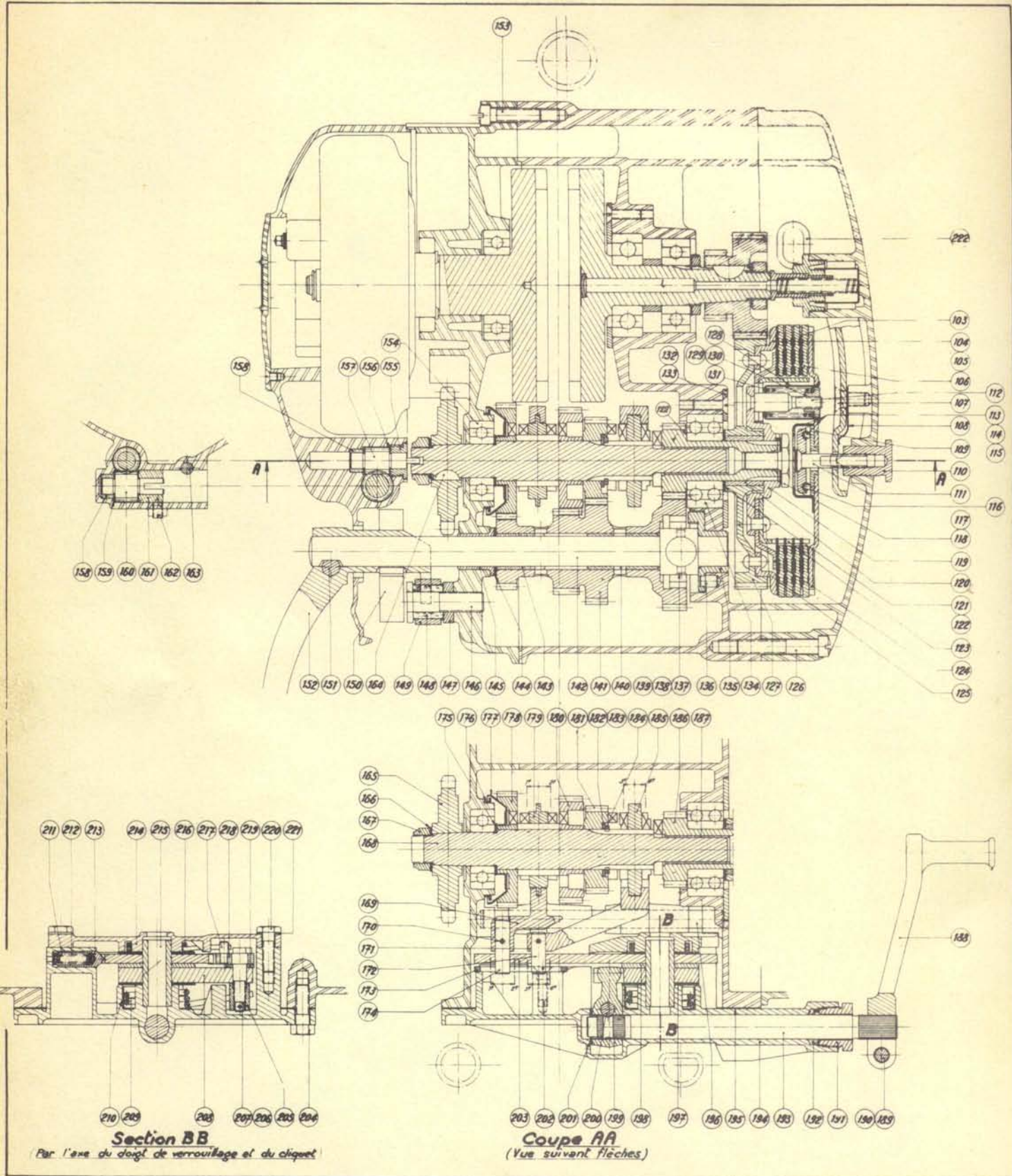
Eh bien, à notre avis, les usines de Pantin devraient faire profiter au maximum le client-moto de l'incidence heureuse de la fabrication en grande série sur le prix de revient : une 175 à près de 190.000 francs, c'est au moins 20.000 francs de trop !... On a bien su appliquer cette politique au bénéfice des clients de la Mobyette et du Moby-scooter, pourquoi le vrai motocycliste ne reçoit-il pas le même traitement ?

HERVE.

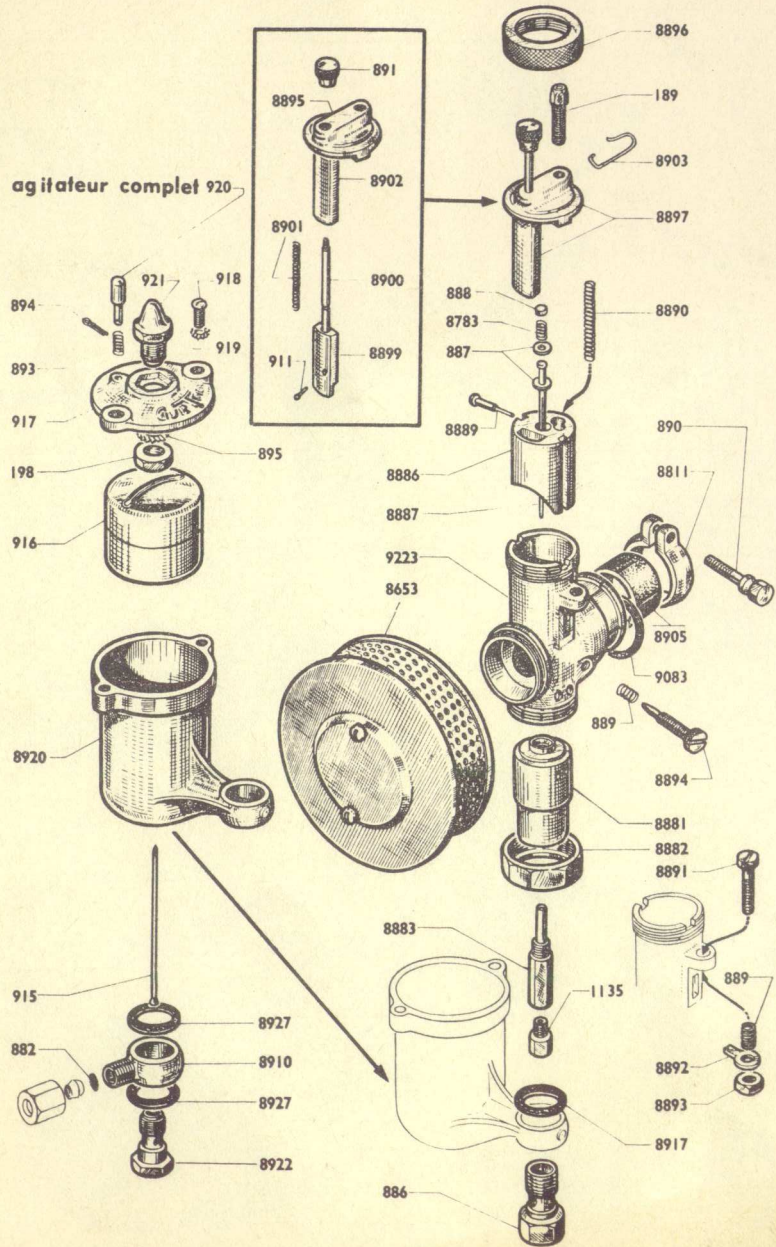
## CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES A LA Z 23 C

MOTEUR		CHAÎNE	
<b>Généralités</b>		Nombre de maillons	121
Régime norm. de rotation	4.800 t/m	<b>VOLANT MAGNETIQUE</b>	
Régime maximum	6.000 t/m	Marque	Novi
<b>Bielle</b>		Type	150 lourd
Jeu latéral	0,2	Puiss. en courant continu	35 W
Dimensions des galets	2x14 = 28 galets de 5x7	Calage tout retard	2,6 mm avant PMH
<b>Distribution</b>		<b>FOURCHE TELESCOPIQUE</b>	
A.O.A.	22° ou 3,2 mm	Dimensions ressorts	507
R.F.A.	45° ou 7,7 mm	<b>SUSPENSION ARRIERE</b>	
A.O.E.	60° ou 13,8 mm	Type	à bras oscillants
R.F.E.	20° ou 2,6 mm	1 ressort supér. par côté	Ø 48x145
<b>Carburateur</b>		1 ressort infér. par côté	Ø 50x44
Marque	Gurtner	Course	65 mm
Type	M 20 D	Amortisseurs	non démontables
Chambre	3487 bis	<b>FREINS</b>	
Pass. de gaz	20 mm	Ø tambour arrière	170 mm
Emmanchement	28,6	Dimensions garn. frein AR	30x4
avec bague	25,4 x 28,6 (3088)	<b>ROUES</b>	
et rondelle isolante	6026	Jantes	18x2 1/4 nouveau perçage
Volet de gaz	n° 8	Rayons roue AV	17
Gicleur principal	35	Rayons roue AR	18
Aiguille	position basse	Pneu avant	3x18 moto
Gicleur d'aiguille	3998	Pneu arrière	3x18 sculpté moto
Ralenti	0,46	<b>DIMENSIONS GÉNÉRALES</b>	
Cuve arrivée essence inf.	3996 montée à gauche	Hauteur totale	950 mm
<b>BOITE DE VITESSES</b>		Largeur hors tout	670 mm
<b>Rapports finals</b>		Longueur hors tout	1.980 mm
1 <sup>re</sup> vitesse	19,50	Garde au sol	115 mm en charge
2 <sup>e</sup> —	14,20	Poids en ordre de marche	115 kg
3 <sup>e</sup> —	9,45		
4 <sup>e</sup> —	7,19		
<b>TRANSMISSION SECONDAIRE</b>			
Pignon sortie de boîte	16 dents		
Couronne roue AR	44 dents		

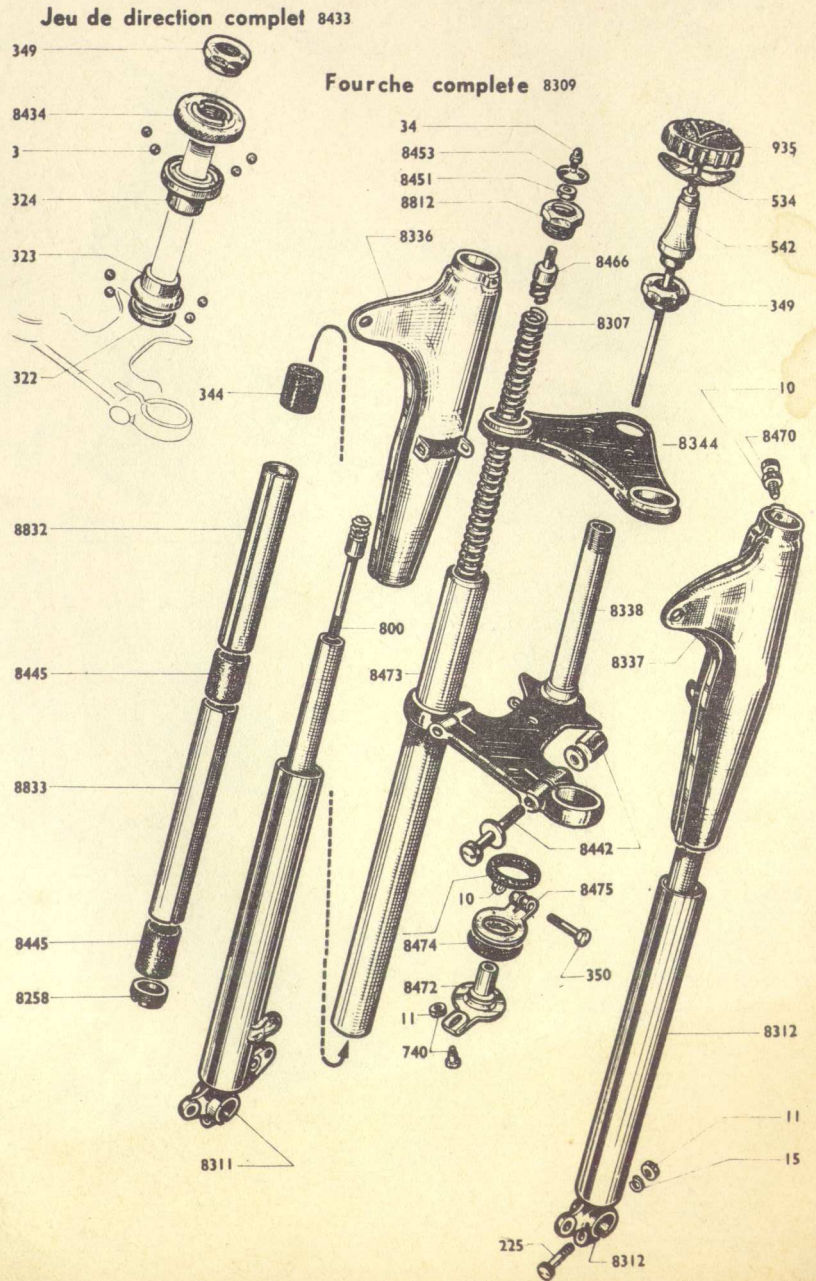
Pour toutes les autres caractéristiques, se reporter au tableau publié dans notre numéro 86, lors de l'étude de la 175 Motobécane Z 22 C.



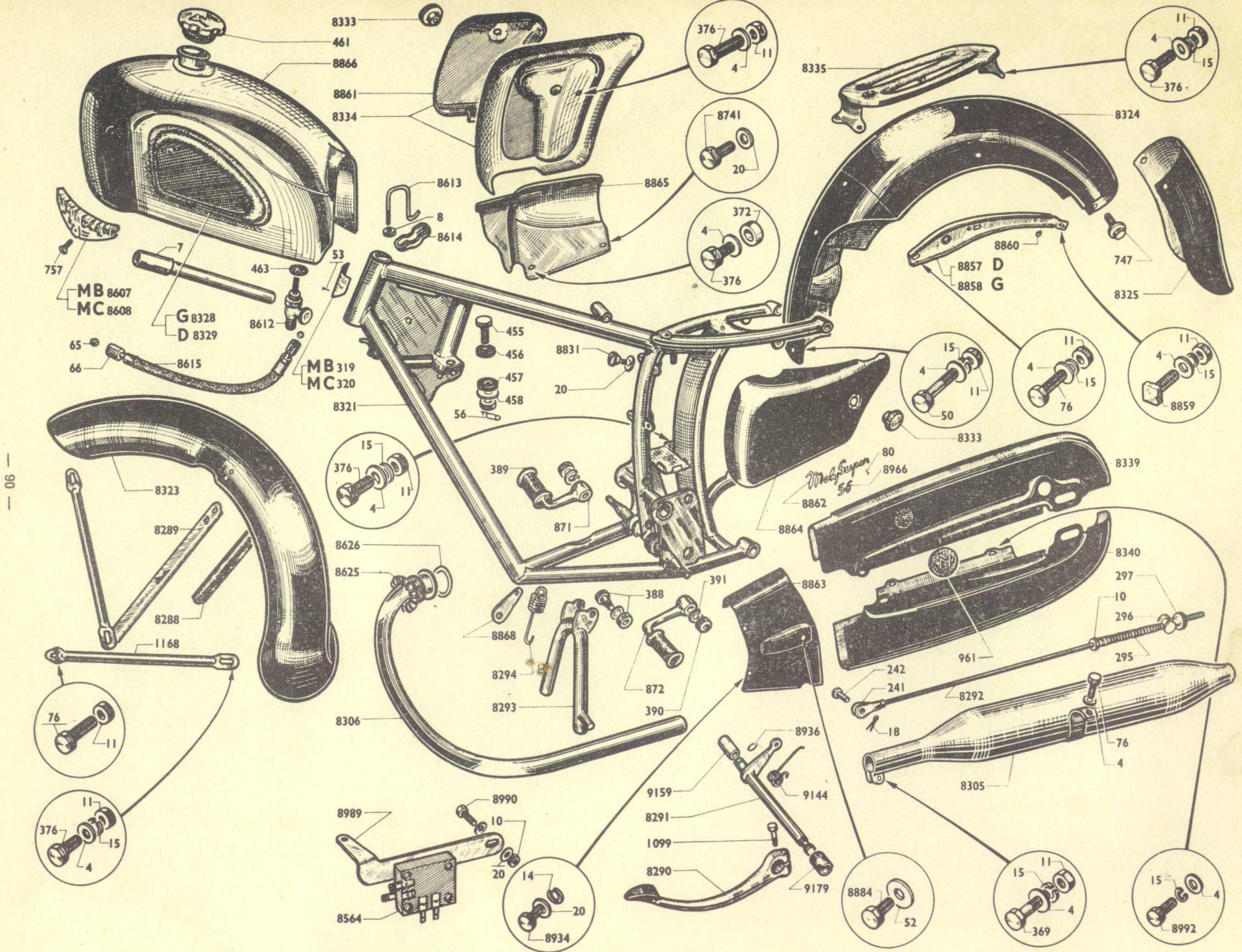
# CARBURATEUR GURTNER M 20 D



# FOURCHE TÉLESCOPIQUE



PARTIE CYCLE Z 23 C



— 06 —