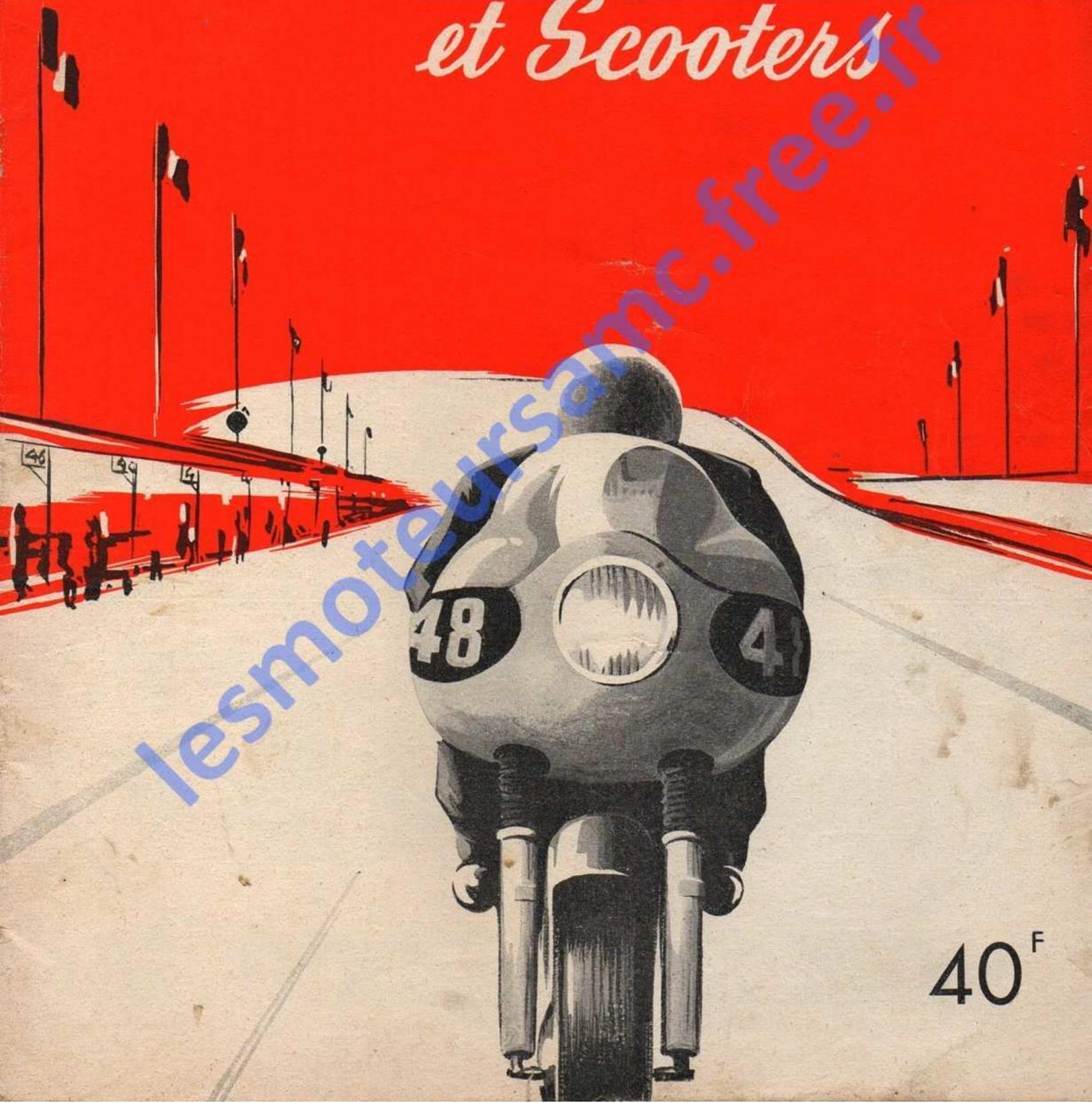


DIR. MAX ENDERS  
AD<sup>e</sup> PH. LAJEUNESSE  
14, RUE BRUNEL, PARIS

# MOTOCYCLES

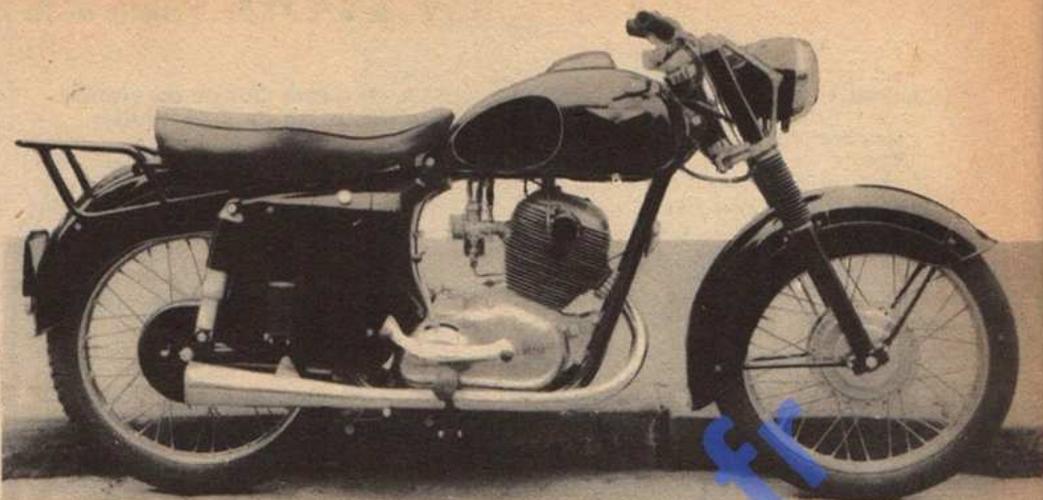
7<sup>e</sup> ANNÉE N° 126 REVUE BIMENSUELLE 1<sup>er</sup> JUILLET 1954

*et Scooters*



40<sup>F</sup>

# AU BANC DES 1.000 KM



## La 250 GIMA

### LA MACHINE VUE PAR LE CONSTRUCTEUR

Motocyclette de tourisme moderne. Prix 255.000 francs

*La 250 Gima est la seconde machine à subir notre essai routier de 1.000 km. Au terme de celui-ci, elle avait effectué 1.200 km. environ, dont plusieurs centaines en montagne. Il convient d'ajouter à ce kilométrage plus de 500 km effectués en service courant. Signalons que, suivant nos normes, nos tests de Montlhéry eurent lieu après l'essai routier, et sans que la mécanique ne subisse de révision particulière, mis à part un réglage de culbuteurs.*

*Nos lecteurs qui se reporteront au premier essai du moteur 250 AMC, publié dans notre n° 108, trouveront peut-être quelques différences d'appréciation, ceci étant justifié par l'utilisation plus longue et plus poussée du véhicule.*

*La 250 Gima, présentée au Salon 1953, s'inspire d'une technique moderne, et dénote une certaine recherche au point de vue protection et confort.*

*La machine n'est évidemment pas parfaite, et diverses améliorations apparaissent nécessaires, mais la bonne volonté des constructeurs incline à l'indulgence, et contribuera certainement à minimiser aux yeux de nos lecteurs certains défauts que nous ne pouvons passer sous silence.*

### PARTIE CYCLE

Le cadre est un double-berceau classique conçu suivant les principes de robustesse chers à Gima. Le fourreau de direction massif, avec roulements Timken, supporte une robuste fourche télescopique, avec amortisseurs hydrauliques incorporés. La suspension arrière est du type oscillant, et le débattement est contrôlé par des amortisseurs hydrauliques.

Un coffrage en alliage léger coulé, maintenu par des écrous borgnes, carène la partie médiane de la machine. Dans ce carénage sont ménagés deux coffres articulés sur charnières, renfermant l'un la batterie et la bobine d'allumage, et l'autre l'outillage.

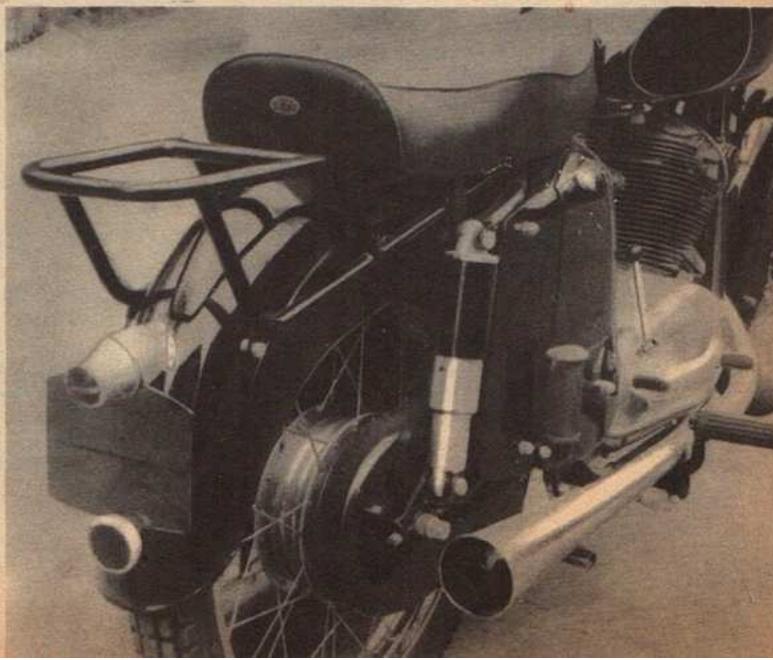
Le réservoir contient 18 l, mais le cloisonnement intérieur est insuffisant, ce qui occasionne, lorsqu'il est plein, et notamment en virage, un balancement du carburant assez désagréable.

La selle-double est signée Aurora, et un porte-bagages très pratique lui fait suite.

Les garde-boue sont très profonds et leur fixation particulièrement rigide. Les roues comportent des pneus de 25 x 3, et des moyeux-freins de 170 mm de diamètre, avec système à broche.

Un carter en tôle masqué complètement la chaîne secondaire, côté extérieur, et protège efficacement pilote et passager; par contre, cette même chaîne reste à la merci des projections de la roue, d'autant plus que le carter forme une sorte de gouttière à sa partie inférieure.

Sur le phare se trouvent un système de contact à clef, un feu rouge témoin pour la charge de la batterie, et le compteur kilométrique encastré. Le guidon semi-relevé est équipé d'une poignée tournante Soker, d'un nouveau type, avec manette d'air incorporée, et d'un boîtier Morel don-



Détail de la suspension AR.

nant l'éclairage code-phare-lanterne, et actionnant l'avertisseur.

Une béquille centrale et des repose-pieds pour le passager complètent l'équipement.

## **GROUPE MOTEUR-TRANSMISSION**

Le moteur est le 250 A.M.C. à simple A.C.T., maintenant bien connu. Nous résumerons brièvement ses caractéristiques, et renvoyons nos lecteurs au n° 108 pour détails plus précis.

Le bloc-moteur massif est surmonté d'un cylindre trapu doté d'un ailetage très développé, le tout réalisé en alliage léger.

La culasse est coiffée d'un boîtier en aluminium nervuré, enfermant complètement la distribution. Un joint en liège assure l'étanchéité.

L'arbre à cames, entraîné par une chaîne, actionne des basculeurs qui attaquent les queues de soupapes. Une vis et un contre-écrou permettent de régler le jeu. Les soupapes sont rappelées par des ressorts en épingle.

En bout d'A.C.T., côté droit, se trouve l'allumeur, contenant les rupteurs et le système d'avance automatique, côté gauche, est claveté le pignon d'entraînement.

Le cylindre, chemisé en fonte, renferme le tunnel abritant la chaîne de distribution dont la tension est assurée par un ressort plat. Six colonnettes fixent le cylindre et la culasse au carter-moteur.

Le bloc-moteur est formé de deux demi-carters réunis par des goujons, à l'intérieur desquels sont logés le vilebrequin et la boîte de vitesses. Deux couvercles masquent la transmission primaire et l'embrayage, à gauche, et la dynamo ainsi que le pignon de sortie de boîte, à droite.

Le vilebrequin massif tourne sur deux gros roulements à billes. Le maneton de diamètre 30 mm supporte la bielle, tournant sur un jeu d'aiguilles. Le piston à tête bombée, avec encoches pour le passage des soupapes, comporte trois segments d'étanchéité, et un racleur. Le pied de bielle travaille sur bague bronze.

En bout de vilebrequin, à gauche, se trouve le pignon moteur à taille oblique, et le pignon d'entraînement de la chaîne de distribution. À droite est calé le volant d'équilibrage et la dynamo.

Le pignon moteur attaque la couronne d'embrayage, également à taille oblique; l'embrayage comporte sept disques, quatre en acier, et trois en Necto (matière spéciale anti-friction) et six ressorts.

La boîte quatre vitesses est classique, avec clabots, double baladeur et sélecteur. Le pignon de sortie possède un amortisseur à ressort. Un levier manuel double le sélecteur.

Le graissage s'effectue par pompe à engrenages. La réserve d'huile, contenant 2 l environ, se trouve à la base du carter. La pompe aspire l'huile au travers d'un filtre, et l'envoie sous pression aux roulements de vilebrequin, à la tête et au pied de bielle, et de là par projection dans le cylindre. Par une dérivation, le lubrifiant atteint la distribution, et redescend par gravité dans le tunnel de la chaîne de distribution, et sur les pignons de transmission primaire.

**Bobine et batterie  
sont contenues  
dans un coffre**



Une autre dérivation permet le graissage des arbres, roulements et pignons de boîte, ainsi que de la bague du kick. Le retour se fait également par gravité dans la réserve inférieure.

L'allumage est du type dynamo-batterie

avec dynamo Morel en bout d'arbre, batterie 6 V 14 A, bobine, régulateur, et allumeur en bout d'A.C.T., avec avance automatique.

Le carburateur est un A.M.A.C. de 25,4 mm de passage de gaz, gicleur de 140 et filtre à air.

## **Caractéristiques générales**

### **Partie cycle.**

**Cadre double-berceau ; fourche télescopique et amortisseurs hydrauliques ; suspension AR oscillante avec amortisseurs hydrauliques.**

**Réservoir 18 l.**

**Selle double Aurora.**

**Pneus de 25 x 3.**

**Freins diamètre 170 mm.**

**Moyeux à broches.**

**Carénage en alliage léger coulé, porte-bagages, avertisseur électrique, béquille centrale et repose-pieds pour passagers.**

### **Groupe moteur-transmission.**

**Monocylindre à simple A.C.T.**

**Course alésage : 68,5 x 68.**

**Cylindrée : 249 cm<sup>3</sup>.**

**Rapport volumétrique : 7,2 à 1.**

**Puissance : 15 ch à 6 000 t/mn.**

**Allumage : dynamo Morel, batterie 6 V, 14 ou 16 A, bobine 6 V, régulateur, et allumeur en bout d'A.C.T. avec avance automatique. Avance : 3,9 mm avant P.M.H. ou 25°, tout retard.**

**Graissage : par pompe à engrenages.**

**Carburateur : A.M.A.C., diamètre 25,4 mm.**

**Gicleur : 140.**

**Distribution : A.O.A. : 40° ou 9,38 mm.**

**R.F.A. : 60° ou 14,39 mm.**

**A.O.E. : 70° ou 19,12 mm.**

**R.F.E. : 40° ou 9,38 mm.**

**Jeu aux basculeurs : 5/100 à froid (idem pour calage de la distribution).**

**Boîte de vitesses à quatre rapports et sélecteur.**

**Transmission primaire : par engrenages à taille oblique 18 x 50 ; rapport : 2,77 à 1.**

**Transmission secondaire : pignon de sortie : 18 dents.**

**couronne AR : 45 dents.**

**rapport : 2,5 à 1.**

**Démultiplication finale :**

**1° : 17,85.**

**2° : 10,4.**

**3° : 7,67.**

**4° : 6,27.**

**Contenance de la réserve d'huile : 2 l.**

**Bougie : Marchal 34 S, Floquet 14 E1, Gergovia 614 x ; indice thermique : 225°.**

**Poids du véhicule à vide : 145 kg. \* \***

**Consommation (constructeur) : 3,5 l à 75 km/h.**

# la 250 GIMA

La technique constructive de la 250 Gima souffre peu de reproches ; l'on a cherché à coordonner les solutions modernes, ce qui ne veut d'ailleurs pas dire que le but recherché soit automatiquement atteint. Le poids, excessif pour une 250, est à notre avis le principal défaut, et ce handicap se fera ressentir durant les parcours montagneux, encore qu'effectués en solo.

Mentionnons également un carter de chaîne secondaire assez illusoire, et un réservoir insuffisamment cloisonné, cette dernière observation n'étant cependant pas le fait du constructeur, mais du fabricant de réservoir.

## avantages

- Suspension totale.
- Esthétique d'ensemble réussie.
- Porte-bagages monté de série.
- Équipement, finition et présentation soignés.
- Moyeux-freins à broche.
- Batterie sous coffre.
- Moteur très net d'aspect et de conception intéressante.

## défauts

- Réservoir insuffisamment cloisonné.
- Chaîne mal protégée.
- Poids excessif.

## essai routier

Cet itinéraire, difficile à partir de Dijon et jusqu'à Bellegarde, fut retenu volontairement parmi d'autres, afin de déterminer exactement les possibilités de la 250 Gima.

Et ceci met en relief l'utilité d'une telle épreuve, car, ainsi que nous le verrons par la suite, cette 250, qui peut paraître manquer d'agréments en ville et sur petit parcours, se révèle par contre une « grande routière » excellente.

Avant d'entamer ce périple, nous avons piloté cette machine environ 200 km dans Paris et alentours, ce qui donna les impressions suivantes :

Excellente tenue de route et freinage puissant, bonne position en selle, commandes accessibles. Par contre : machine lourde, d'où maniabilité à l'arrêt et mise sur béquille difficiles. Commande d'embrayage dure et fatigante ; kick attaquant trop tard et embrayage patinant parfois lors du lancement ; moteur bruyant mécaniquement et manquant de souplesse aux bas régimes, ceci étant du au croisements assez prononcé des temps de distribution ; point mort difficile à trouver à l'arrêt ; vibrations aux bas et moyens régimes.

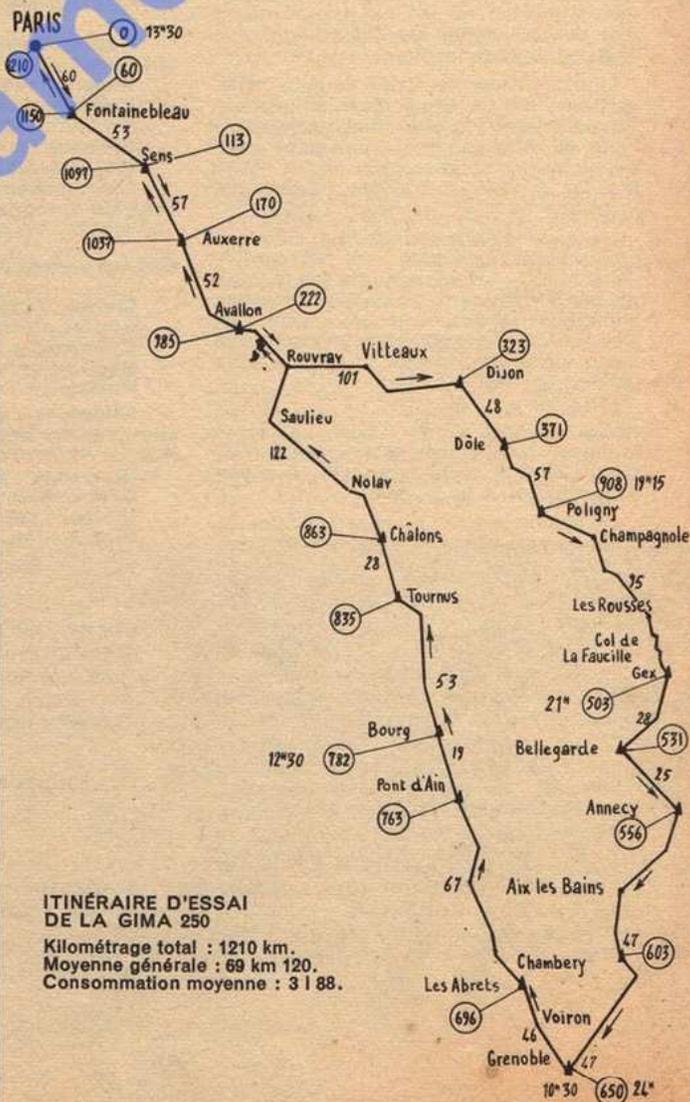
Ainsi qu'on le voit, ces différents défauts apparaissent assez incompatibles avec la circulation urbaine, où il devient vite fastidieux de pousser continuellement la seconde en régime, et de rétrograder dès qu'en prise la vitesse tombe au dessous de 60, vitesse pour laquelle les vibrations restent sensibles. Quant au point mort, s'il est difficile de le trouver à l'arrêt, et ce malgré un réglage d'embrayage très juste, il passe par contre très facilement à faible allure, et la meilleure méthode consiste à le passer quelques mètres avant de s'arrêter.

Cependant, la 250 Gima se transforme instantanément dès que l'on attaque la grande route, où le fait de monter les régimes et de disposer d'une bonne troisième atteignant environ le 100 compteur devient très agréable. Mais il est nécessaire de conduire « sport » et de tirer les intermédiaires si l'on veut bénéficier de la puissance du moteur. Notre machine étant équipée d'un compte-tours, en plus du compteur de vitesse, il nous fut facile de déterminer les régimes optimum.

### PARCOURS CHOISI :

Paris, Dijon, Poligny, Les Rousses, Col de la Faucille, Bellegarde, Annecy, Chambéry, Grenoble, soit 650 km en une seule étape.

Retour par Chambéry, Pont-d'Ain, Bourg, Tournus, Saulieu, Auxerre, Sens, Paris, soit 560 km également en une seule étape.



## ÉTAPE PARIS-GRENOBLE

Le départ de Paris, Porte d'Italie, eut lieu le 7 mai à 13 h 30, pilote seul. Temps chaud, vent nul. Le plein est fait au départ : 18 l.

La belle route est avalée à plaisir, et permet de trouver rapidement le régime de croisière : 5 000 t/mn, soit une vitesse compteur de 100 km/h environ. A cette allure, les vibrations disparaissent complètement, et les bruits mécaniques s'atténuent sensiblement. L'échappement reste discret, et l'on peut apprécier une conduite tranquille et agréable.

Fontainebleau, Sens, Auxerre, Avallon défilent successivement, et les grandes courbes font apprécier l'excellente tenue de route de la Gima, tout en mettant l'accent sur un petit balancement dû au carburant qui s'agite dans un réservoir insuffisamment cloisonné.

Bifurcation à Rouvray pour rejoindre Dijon par Vitteaux. Arrêt à Dijon pour prendre du carburant; 12 l sont nécessaires pour faire le plein; 323 km étant parcouru, **la consommation s'élève à 3,7 l aux 100 km, pour une vitesse moyenne d'environ 71 km/h**, ainsi que nous le verrons tout à l'heure.

Départ immédiat sur Dôle et Poligny; la route devient plus pittoresque et accidentée; pointage à Poligny, qui marque la fin du parcours facile : **il est 19 h 15 ; 408 km ont été parcourus en 5 h 45 : moyenne : 70,956 km/h.**

Direction : Champignolle, Les Rousses, Morez et le Col de la Faucille, qui sera franchi à la nuit tombante, dans un paysage de neige et de sapins. Les rampes en lacets sont dures, et le poids de la Gima se fait ressentir. La seconde est le plus souvent à contribution, compte-tours aux environs de 5 500 t/mn et même 6 000.

Du fait de sa courbe de puissance pointue, le moteur n'est pas très accrocheur, et d'autre part les vibrations ne disparaissant qu'au delà de 4 000 t/mn, interdisent de conserver une troisième trop fatigante. Le décor est splendide, et malgré la neige épaisse qui borde la route, la température reste douce. Léger arrêt au sommet du Col pour la douane, et descente sur Gex, durant laquelle le câble d'embrayage casse; jusqu'à Gex, il faut passer les vitesses sans débrayer; heureusement, un mécanicien complaisant remplace le câble pendant que je pointe mon horaire. Il est 21 h. **Les 95 km de Poligny à Gex ont demandé 1 h 45 ; la moyenne ressort donc à 54,280 km/h.**

Sitôt le câble remplacé, démarrage sur Bellegarde; la nuit est tombée, et malgré la puissance du phare, une route comportant de nombreux virages ralentit l'allure.

A Bellegarde, halte pour le carburant, et un demi pour le pilote qui n'a pas encore mangé depuis le départ. Neuf litres sont nécessaires pour faire le plein (du réservoir). **De Dijon à Bellegarde, soit 208 km, la consommation a donc été de 4,3 l ; nous retrouvons dans ce chiffre l'influence de la montagne et des rampes gravies en seconde à haut régime.**

La route continue par Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry et enfin Grenoble, atteint à minuit. La fatigue commence à se faire ressentir, malgré le confort de la machine.

**De Gex à Grenoble, les 147 km ont demandé 3 h de route, soit une moyenne de 49 km/h.** La moyenne réelle s'établirait en tenant compte des 30 mn d'arrêt nécessité pour le changement du câble d'embrayage, et des 20 mn prises par le pilote à Bellegarde pour se reconforter et fumer une cigarette; nous aurions alors 67,800 km/h de moyenne, résultat acceptable pour un parcours de nuit sur des routes inconnues. Mais nous ne tenons compte que de la moyenne absolue.

**A Grenoble, 4 l suffisent à compléter le réservoir, et nous retombons sur une consommation normale, 3,4 l aux 100 km.**

La mécanique se comporte très bien; aucune trace de fatigue, mais légère fuite au boîtier de distribution; les écrous de fixation se sont légèrement desserrés.

## ÉTAPE GRENOBLE-PARIS

Avant le départ, vidange du carter d'huile, par précaution. Etant donné qu'il n'existe pas de jauge, il est difficile de constater la consommation. Le remplissage n'est pas très aisé, du fait qu'il faut incliner la machine, vu l'accessibilité douteuse de l'orifice. Le plein est complet lorsque le niveau du lubrifiant affleure la base de l'orifice. Se méfier du creux existant dans le conduit, qui, lorsqu'il est plein (et c'est le plus souvent le cas), peut faire croire que le niveau est correct, alors qu'il n'en est rien.

A 10 h 30, la 250 Gima quitte Grenoble et attaque les rudes pentes conduisant à Voiron et aux Abrets. Une fois de plus, la seconde est mise à contribution, et à plein gaz, les 5 000 t/mn sont atteints avec peine. Ça monte vraiment. Parcours moins accidenté jusqu'à Pont-d'Ain, où cependant de mauvais passages font regretter le manque de souplesse des amortisseurs arrière. Arrivée à Bourg à 12 h 30, et déjeuner. **Les 132 km ont demandé 2 h ; moyenne : 66 km/h.**

Après un arrêt d'une heure, remise en selle à 13 h 30 et petit galop jusqu'à Tournus pour digérer; le plein est refait : 7,5 l sont nécessaires. **Consommation depuis Grenoble soit 185 km : 4 l.** Les rudes côtes du départ ont joué encore une fois.

Au moment de redémarrer, deux gendarmes, montés sur Harley, et que j'avais imprudemment doublés, me rejoignent : échange réciproque de saluts courtois. Il paraît que les rares maisons bordant la route à l'endroit du dépassement constituent une agglomération : une contravention; ces messieurs roulant côte à côte, le dépassement s'est effectué en troisième position : seconde contravention; la machine ne possédant plus de rétroviseur : troisième contravention. L'humour ne perd jamais ses droits.

Après cet intermède, départ rapide sur Chalon. La route excellente et l'absence de difficultés réelles jusqu'à Paris vont permettre de tirer à fond sur la mécanique. Jusqu'à Fontainebleau, la poignée sera constamment calée à fond, sauf cas de force majeure; le compte-tours oscille aux alentours de 6 000 t/mn, sans cependant les dépasser. La position allongée est maintenue durant les longues lignes droites. Sans un signe de défaillance, la 250 Gima rallie Paris à 17 h 30, où je retombe sur tous les ennuis de la circulation urbaine, le fait de rouler à 60 km/h me paraissant digne tout au plus d'un facteur rural.

**Bourg-Paris, 428 km en 5 h. 30 ; moyenne : 77,820 km/h.** Le plein est complété avec 14,5 l, **consommation depuis Tournus, 375 km, 3,8 l aux 100 km.**



Il reste maintenant à tirer les conclusions de ce voyage. Compte tenu de la moyenne générale (69,120 km/h) réalisée sur les 1 210 km, et de la consommation, 3,8 l en moyenne, on peut dire que la 250 Gima constitue une excellente routière, d'un appétit raisonnable. La machine s'avère confortable, et d'une conduite agréable. Il faut insister sur la nécessité absolue de monter les régimes si l'on tient à utiliser la puissance du moteur. Les accélérations demeurent cependant plus coulées que nerveuses, le moteur étant assez long à atteindre les 6 000 t/mn où se situe la puissance maximum. Le couple maximum, obtenu à régime élevé, explique les performances moyennes en côte, et la nécessité de jouer souvent du sélecteur.

Le freinage est très efficace, et ne perd pas sa puissance en montagne. Vibrations et bruits mécaniques disparaissent à l'allure normale de croisière, soit 100 km/h environ.

La tenue de route et en virage est remarquable; des amortisseurs arrière plus efficaces seraient cependant souhaitables pour les mauvaises routes, surtout en solo. En duo, la suspension devient beaucoup plus souple.

Notons également l'extrême robustesse du moteur, qui malgré le dur traitement infligé, effectua encore

# la 250 GIMA

ensuite les essais de Montlhéry, sans donner signe de défaillance. L'éclairage puissant, et l'avertisseur sonore, sont également à retenir.

L'étanchéité du bloc-moteur est absolue, l'allumage ne nous causa aucun ennui, même durant les étapes de nuit en plein phare, et les 1 210 km furent parcourus avec la même bougie, une Marchal 34 S.

Il semble donc que le touriste puisse compter avec une absence totale d'ennuis mécaniques, quel que soient les parcours et la moyenne effectuée.

## TABLEAU DE CONSOMMATION

### PARIS-GRENOBLE : 650 km.

Plein au départ : 18 l.

Paris-Dijon : 12 l. Kilométrage : 323 km. Consommation : 3,7 l.

Dijon-Bellegarde : 91. Kilométrage : 208 km. Consommation : 4,3 l.

Bellegarde-Grenoble : 4 l. Kilométrage : 119 km. Consommation : 3,4 l.

**Consommation moyenne sur 650 km : 3,8 l (moyenne horaire : 61,907 km/h).**

### GRENOBLE-PARIS : 560 km.

Plein au départ : 18 l.

Grenoble-Tournus : 7,5 l. Kilométrage : 185 km. Consommation : 4 l.

Tournus-Paris : 14,5 l. Kilométrage : 375 km. Consommation : 3,8 l.

**Consommation moyenne sur 560 km : 3,9 l (moyenne horaire : 74,66 km/h)**

## TABLEAU DE ROUTE DE LA 250 GIMA

### ÉTAPE PARIS-GRENOBLE : 650 km.

Paris : 13 h 30 } 408 km en 5 h 45;

Poligny : 19 h 15 } moy. : 70,956 km/h.

Poligny : 19 h 15 } 95 km en 1 h 45;

Gex : 21 h } moy. : 54,280 km/h.

Gex : 21 h } 147 km en 3 h;

Grenoble : 24 h } moy. : 49 km/h.

Moyenne générale : 650 km en 10 h 30, soit 61,907 km/h.

### ÉTAPE GRENOBLE-PARIS : 560 km.

Grenoble : 10 h 30 } 132 km en 2 h;

Bourg : 12 h 30 } moy. : 66 km/h.

Arrêt Bourg : 1 h.

Bourg : 13 h 30 } 428 km en 5 h 30;

Paris : 19 h } moy. : 77,820 km/h.

Moyenne générale : 560 km en 7 h 30; soit : 74,660 km/h.

**Moyenne générale sur Paris-Grenoble-Paris : 1 210 km : 69,120 km/k.**

## essai à Montlhéry

Les essais à Montlhéry confirmèrent les impressions routières, et mirent l'accent sur la tenue de route et le freinage.

Sur l'anneau de vitesse, la vitesse maximum obtenue en position allongée fut de 110,520 km/h, soit 1' 23" 2/5 au tour. Un vent sensible, soufflant en rafales atteignant 20 km/h, diminua quelque peu la performance possible.

En position touriste, nous réalisons 1' 33" 2/5, soit 98,100 km/h. Résultats honorables pour une 250 de série, quelque peu lourde. En position touriste, les 6 000 tours sont difficilement atteints en quatrième à vitesse maximum, ce qui justifie une réduction de braquet pour l'usage en duo (une ou deux dents de plus à la couronne arrière).

Sur le routier le meilleur tour était couvert en 6' 33", à la moyenne de 84,096 km/h, ce qui constitue une fort bonne performance pour une 250 cm<sup>3</sup>. Quant au freinage, l'arrêt complet était obtenu à 50 km/h en 7,50 m, ce qui est également excellent. Nous reviendrons encore une fois sur la nécessité de monter les régimes afin d'obtenir un bon rendement du moteur. Précisons également que l'emploi du supercarburant est préférable, le moteur ayant tendance à cliqueter, lors des reprises, avec de l'essence ordinaire.

Les réglages d'essai étaient ceux de série, ceux-ci s'avérant suffisants pour tirer le maximum de la mécanique.

R. Court  
A. Nebout

## RÉSULTATS DE L'ESSAI

Piste de vitesse (2 548 m). Temps froid; rafale de vent de 7 m/s. 1 tour lancé, position allongée : 1' 23" 2/5; moyenne : 110,520 km/h. 1 tour lancé, position touriste : 1' 33" 2/5; moyenne : 98,100 km/h. Circuit routier (9 181 m).  
Meilleur tour lancé : 6' 33", moyenne : 84,096 km/h.

Vitesses conseillées sur les intermédiaires (au compteur)

1<sup>re</sup> : 30-35 km/h; 3<sup>e</sup> : 80-90 km/h;  
2<sup>e</sup> : 60-65 km/h; 4<sup>e</sup> (vitesse de croisière) : 100 km/h.

Réglage d'essai :

Supercarburant ; huile SAE 30/40.  
Gicleur : 140.  
Aiguille : 3<sup>e</sup> cran.  
Bougie : Marchal 34 S.

## CONCLUSIONS DE L'ESSAI

### avantages

Moteur robuste.  
Etanchéité totale du bloc-moteur.  
Excellente tenue de route.  
Freinage puissant.  
Bon éclairage.  
Performances intéressantes.

### défauts

Vibrations aux bas et moyens régimes.  
Moteur bruyant mécaniquement.  
Manque de souplesse aux bas régimes.  
Commande d'embrayage dure.  
Maniabilité à l'arrêt et mise sur béquille difficiles.  
Aptitude en côte moyenne.