



# MOTO

lisme

ESSAIS:  
750 YAMAHA  
350 JUPITER  
VITESSE:  
ASSEN  
SPA

NUMERO 50 V ANNÉE 5 • 100 PAGES • CHACUNE 45 FR • TOUTES LES 15 JOURS • 1200 EXEMPLAIRES



# LA PETITE SOEUR DE LA OURAL: LA JUPITER 3

Il n'y a pas de meilleure façon d'apprécier votre nouvelle moto que de la faire rouler. C'est pourquoi nous avons préparé ce petit guide pour vous aider à faire le meilleur usage possible de votre Jupiter 3. Il contient des informations pratiques sur la sécurité, l'entretien et la conduite de votre moto. Il vous aidera à mieux connaître vos capacités et à tirer le meilleur parti de votre Jupiter 3.

La Jupiter 3 est une moto robuste et fiable, conçue pour résister aux conditions difficiles. Elle offre une grande puissance et une bonne accélération, grâce à son moteur à quatre temps et à sa boîte de vitesses à trois rapports. La Jupiter 3 est également très maniable et facile à conduire, grâce à sa direction assistée et à ses freins efficaces. Elle dispose d'un système de freinage à disques et d'un système de freinage à tambours. La Jupiter 3 est équipée d'un système de freinage à disques et d'un système de freinage à tambours.

La Jupiter 3 est une moto qui nécessite un entretien régulier pour assurer sa durabilité. Il est recommandé de faire faire une inspection complète de la moto tous les deux ans, ou plus souvent si elle est utilisée dans des conditions difficiles. Il est également recommandé de faire faire une inspection complète de la moto tous les deux ans, ou plus souvent si elle est utilisée dans des conditions difficiles. Il est également recommandé de faire faire une inspection complète de la moto tous les deux ans, ou plus souvent si elle est utilisée dans des conditions difficiles.

des jambes à l'assaut de la piste. Il faut faire vite pour ne pas être dépassé par les autres. Mais il faut aussi faire attention à ne pas tomber dans les trous et les bosses qui sont partout. C'est une course très fatigante mais très excitante.

Il faut arriver au bout de la course sans être épuisé, et surtout sans être blessé. Mais le tout n'est pas pour rien. Il faudra une partie complète avec quelques courses pour monter et régler la première machine, dans le préparatoire impératif est joué à Montpellier pour se réchauffer, et il dormit devant le magasin la nuit" (évidemment). Il n'a jamais conduit de vélo sur un préparateur vintage, c'est offert une magnifique sortie de route (au moins). Il a ensuite repris la route de Montpellier, et on est sans nouvelle de lui depuis.

La seconde est pour moi une véritable. Ainsi les grandes routes, les routes végétées, les balades dans les champs, mais campagnards.

Ne jants vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué  
(proverbe sibérien)

Première prise de contact avec la bête. On m'explique comment sont les vitesses, première en bas avec la poche au pied, seconde, troisième et quatrième avec le talon, en bas, la pédale placée en arrière. Pour grader, on appuie sur la pédale en avant, non en bas. Je trouve cela très commode. Par la suite, je trouve vrai qu'il n'est même pas nécessaire de débrayer pour passer les vitesses. Par contre, il faut y aller en grand coup de pédale, appuyer fort, ce n'est pas du déjet sélecteur japonais, on ne passe pas les vitesses du bout des baguettes, mais c'est LE coup de la





#### UNE VOYAGE EN SIDE-CAR

On se voit dans la position du pilote d'avion ou, plus précisément, de l'aspirant à l'aviation. Nous sommes à l'heure où nous devons apprendre à voler, mais pas sur un avion. Je préfère faire faire la petite aventure par un moyen démodé mais néanmoins à toute épreuve : le side-car. Un peu comme une partie de pêche dans l'eau douce, mais sans la peur de la mort. C'est pourtant tout ce que je ressens, et lorsque je m'assieds dans le siège passager, j'entends le pilote dire : « Tenez, monsieur, je suis le pilote et je suis le premier, je m'assieds dans un curieux-benjy de cette façon, qui rappelle celui des avions. Mon passager est déjà installé, condamné, dans le panier. Je démarre difficilement, entre les tranchées des bruyères et le tas de sable. J'arrache le virage et, c'est la miraculée sorte de route, j'échoue de l'autre côté du virage, le nez du panier dans le tas de sable.

Le soir tombe sur Geyssancourt, des nuages noirs s'ammoncent, mon passager a accroché le teint moins frais que tout à l'heure. Nouvel examen, malentendu et d'un spécialiste du pilote : « Bon, tout va bien, non la tête n'est pas tordue, non, ça ne guérit pas, mais le siège est bien aligné. Mon travail, on a pris un vieux coup. Mes projets de grande balade semblaient réellement dans le fruit des temps. J'avais fait, il y a des années un bocal traîne-roues avec une Zundapp K500, et je pensais que cela ne gress pas arrière depuis ; la technique de construction du side-car diffère complètement de celle d'une moto, et de celle d'une voiture.

#### Je retourne à l'hôpital

Aux grands mœurs les grands remèdes, comme dit mon pharmacien. J'entreprends l'auto-éducation complète, avec l'aide d'un collègue pilote, un certain Jean-Michel, docteur en médecine, qui habite au village. Il me donne sur le plan de la théorie, mais en pratique, les lois, règles de la route d'un pilote-médecin qui habite de



ral point pour ne pas le livrer à votre vindicte vengeresse. O mes fidèles lecteurs et admirateurs où faut bien se faire plaisir de temps en temps, hein ?). Donc, l'infâme individu, confortablement installé dans le side, le knout à la main et l'injure à la bouche, le sinistre, me fait, toute une après midi manœuvrer sur le parking, faire des « 8 », des huites, des ronds, des signes sur la bande jaune, puis le tour des étangs, jusqu'à ce que je ne sorte plus de la route dans les virages, je vais passer, pudiquement, sur ce noir épisode de ma vie... Il est des heures cruelles parfois, et plus cruelles encore elles l'ont été pour les pauvres travailleurs portugais qui travaillaient cette semaine là à la réfection de la chaussée. Ils étaient 40 à mon premier tour, insouciants, la peine à la main, le regard clair... Au second tour, ils étaient un peu moins nombreux déjà, et à chaque passage dans le virage fatal, leur regard angoissé cherchait qui serait la prochaine victime. A la fin de la journée, le contre-maître a vainement essayé de les faire descendre des arbres dans lesquels ils s'étaient réfugiés, et depuis, on les ravitaillait par hélicoptère...

#### Le grand départ

Avec tout cela, la Jupiter a maintenant 437 km au compteur, et votre servante est devenue la championne toute catégorie du panier. Enfin, presque : j'arrive à aller tout droit, à virer sans traverser la rue, je n'emmène plus qu'une à deux poubelles par jour, et de temps à autre un balaieur municipal ou un piéton qui n'était pas assez sur ses gardes. C'est l'Amérique ! Pleine d'optimisme, je prépare une grande ballade en Bretagne ; pour les 4 jours de l'Ascension. Mon passager commis d'office, Paul, a le sourire un peu crispé en arrivant avec son drapé, armes et bagages le jeudi midi. Nous partons à trois, Paul (100 kg sans les bottes), mon fils Dioni (12 ans), et moi. Afin de voir ce que l'on peut emmener dans le side, nous avons emmené tout un matériel, et voici l'inventaire : Une tente 4 places, trois durets, 1 réchaud à gaz et sa bouteille, couverts, assiettes, bois en plastique, une série de gourdes de camping empilables, 3 matelas pneumatiques, trousse de toilette, vêtements de rechange pour trois, 8 canettes de bière belge (sous le siège du side), 1 thermos de café, 1 pot de Nescafé, sucre, sel, poivre, 10 sandwiches, matériel pour faire la vaisselle, le dîner du soir dans des boîtes en plastique, le matériel photo, la caisse à pêche de Dioni, un vieux manteau de fourrure pour le passager du side

(pour mettre sur les petits genoux...). Il y a encore de la place, mais nous ne voulons pas trop charger l'attelage, comme il est recommandé sur le manuel pendant le rodage. Je suis persuadée que l'on peut sans problèmes ajouter un porte bagage sur la moto et des sacoches. Nous évitons la sacoche réservoir, afin de laisser libre le petit trou sur le bouchon. J'ai de bons souvenirs de serrage en deux temps...

#### En ayant la mouillée...

Paul prend le guidon pour le départ, nous voici partis, et c'est à ce moment que la pluie se met à tomber dru. Elle ne s'arrêtera plus avant de minuit. Nous emportons nos vêtements de pluie, Dioni est dans le side et moi derrière Paul. Meudon, Versailles, Dreux, il pleut à torrent et on se croirait en plein hiver. Nous roulons entre 40 et 50, avec parfois des « pointées » à 60 et 80 (dans les descentes !). Pendant le rodage de la Jupiter (2500 km) le carburateur comporte un ergot qui empêche une levée exagérée du bocal. La vitesse maximale prescrite pendant le rodage est de 60 km/h, atteinte. Normalement, il est préférable de rouler en solo, mais en roulant raisonnablement, c'est possible de faire le rodage attele. Il faut seulement éviter de faire peiner le moteur, et rouler doucement.

40 ou 60 km/h sous la pluie, c'est long. Dioni, stoïque et bien à l'abri dans le panier s'enfouit sous la bâche imperméable. Paul, dégoulinant, se retourne de temps à autre pour me demander ce que nous faisons dans cette galère, et se frapper la tempe de l'index... moi, je me console en me disant que j'ai lu sur un magazine féminin un jour que l'eau de pluie, c'est bon pour le teint.

Arrêt buffet dans un café, nous sommes partis à 2 h de l'après midi, il est presque 4 h et nous ne sommes qu'au-dessus de Dreux. A cette vitesse, il nous faudra rouler toute la nuit pour arriver à Brest, qui est notre destination. On repart, mais non loin de Verneuil Sur Avre, le moteur semble afficher une baisse de puissance, un des cylindres donne moins que l'autre. Nous venons de passer en réserve (encore !) alors que nous avions fait le plein en partant (17 litres d'essence et 90 cm<sup>3</sup> d'huile B.P. deux temps). Nous avons parcouru avec cette « provision » de carburant 126 km (il reste la réserve, quand même). Nous ajoutons 13 litres d'essence et 70 cm<sup>3</sup> d'huile. Nous avons un bidon plein d'huile en réserve, pour le cas où nous n'en trouverions pas en route. Le choix de la marque d'huile,

nous l'avons fait en tenant compte du fait que l'on trouve de l'huile B.P. un peu partout, et qu'elle n'est pas chère.

Nous sommes tombés chez un garagiste très sympathique (cela arrive, vous voyez !) et nous en profitons pour lui demander un coup de main. Nous changeons les bougies d'origine pour des 225 Bosch, et à l'aide du manuel et de la fabuleuse trousse d'outillage de la moto, vérifions l'écartement des vis platinées, le point d'avance. En effet, un des côtés avait un peu trop d'avance. Le mécano pour travailler doit se coucher sous les attaches du side, entre le panier et la moto, ce n'est pas très commode. Pendant ce temps, nous lui lisons le manuel, où, heureusement, tous les réglages sont très clairement expliqués. Il vérifie également le taux de compression de chaque côté, c'est bon. Pour tout cela, il nous en coûtera 5 F de main d'œuvre, ce qui n'est vraiment pas cher.

Normalement, nous aurions dû ramener la moto à Guyancourt à 500 km pour changer l'huile de la boîte, vérifier la boulonnnerie et reviser les réglages d'allumage, c'est chose faite maintenant, et la prochaine révision, que nous ferons faire par le concessionnaire, est à faire à 2500 km. Nous ne l'avons pas ramenée chez Britannique Moto ayant de partir car nous ne l'aurions pas eue pour ce week-end, ils étaient surchargés de travail avec cette livraison des Jupiter en plus de leurs réparations habituelles, et les mécanos, en réponse à notre question sur sujet des révisions, nous avaient dit n'avoir jamais fait aucun réglage ni aucune révision de leur moto d'essai, qui affiche maintenant 8000 km.

Il est 6 heures quand nous repartons, toujours sous la pluie. La moto marche mieux depuis que nous avons revu l'allumage.

D'ailleurs, tout sur cette moto devient plus souple, la direction, le moteur qui tire mieux qu'au début, tout ce qui est câble, freins etc.

Nous remarquons l'efficacité des antiparasites, qui ne prennent pas l'eau du tout, nous pouvons sous uneaverse très dense depuis des heures, et sans ratatouillage. Sous la pluie, le freinage se révèle suffisant, sans plus. Le frein arrière, couplé sur le side-car gagne bien l'attelage, et il faut l'utiliser en premier, avant l'avant, contrairement à une moto en solo.

Nous avons fini par nous habituer peu à peu à la conduite de l'attelage, mais pour ma part, je suis encore loin d'être à l'aise au guidon. Il faut tirer sur les bras, adopter une position particulière : assise bien en arrière, bras tendus. De cette façon, on contrôle

meilleur la direction, il suffit de pousser le guidon d'un côté, de tirer de l'autre, pour virer, il ne faut pas non plus rouler trop lentement, c'est là qu'elle est le plus difficile à tenir (ça guidonne), une fois qu'on a compris comment cela fonctionne, c'est vraiment marquant comme truc, mais surtout, il ne faut pas tenir compte de son expérience de pilote en solo... faire table rase de tous les réflexes d'un pilote de moto, ne plus se pencher en voulant équilibrer dans les virages, tout est complètement différent. Une petite faute, un freinage juste avant ou dans le virage, et c'est la sortie de route, avec tous les risques que cela comporte si un véhicule arrive en face. Pour les débutants, il est fortement conseillé de retourner dans une auto école qui possède un side-car, ou bien de s'exercer dans un endroit sans voiture, un terrain plat, et dégagé, de façon à faire connaissance avec la technique particulière de la conduite du side, et sous la direction de quelqu'un qui s'y connaît et peut vous indiquer les quelques trucs qu'il faut savoir à tout prix.

L'attelage, c'est aussi une autre façon de faire de la moto, en roulant doucement, « relax », en laissant l'autoroute aux gros monstres, en prenant le temps de goûter le paysage, de respirer les odeurs de la campagne, de discuter avec son passager, de casser la croûte en roche, pour celui qui est dans le side, tout en laissant le vent vous fouetter le visage... ou la pluie mouiller votre jambon-beurre.

Nous ne savons plus ce que c'est de musarder le long des petites routes, nous qui dévorons des kilomètres, sur nos monstres modernes qui nous projettent à 160 ou à 180 km/h.

Un attelage, c'est aussi l'attitude différente des gens avec vous, vous êtes, pour eux, une autre race de motard. Ils vous font des petits signes, sourient sur votre passage, aux arrêts viennent vous raconter que « quand ils étaient jeunes ils ont eu une Grône et Rhône ou un attelage Magnat-Debon », et je découvre cela avec surprise, habitué, en roulant en solo avec ma 500 Honda, de trouver un peu partout de l'animosité et un accueil pour le moins hostile. Cela s'explique peut-être par le fait qu'un attelage, qui se traîne, à 80, a, pour les gens, un côté moins agressif pour eux que la moto lancée à 180 km/h, et puis, ils sont tellement contents de doubler une moto, pour une fois !!

Il se fait tard et nous ne sommes qu'à 230 km de Paris... Nous décidons de nous arrêter pour la nuit dans une vieille petite ferme qui appartient à mes parents, en banlieue de la splendide



forêt d'Ecouves, dans cette partie de la Normandie appelée « la petite Suisse Normande », à cause de ses vallonnements. Nous prenons possession de la maison, pillons la grange, et quelque temps après, un bon feu de bois crépite dans la cheminée. Nous dinrons ce soir d'un poulet cuit à la brûle, à la lueur dansante des flammes, bien calés dans de vieux fauteuils et les pieds devant l'âtre. Regardant fumer nos bouteilles et nos gants qui abîment non loin de la cheminée, nous écouterons tomber la pluie sur la campagne silencieuse. Le réveil se fera au chant des oiseaux le lendemain matin, un véritable concert, des trilles à n'en plus finir, s'élevant au-dessus des pépiements du menu peuple des haies, avec par-dessous tout cela, le solo triomphant d'un rossignol ivre de rosée qui s'égoïse dans un rayon de soleil.

Nous ne reprendrons pas la route aujourd'hui et passerons la journée à parasser, à nous promener dans la forêt d'Ecouves, sombre et touffue. Le lendemain matin, reprenant la route pour la Bretagne, nous réalisons qu'il est trop tard pour aller à Brest et mettons le cap sur RENNES, pour aller à Cap Ouest, où la Jupiter, incomme enceinte de la plupart des motards, obtiendra un franc succès.

Nous nous habituons de plus en plus à cette moto qui a des tas de qualités. Bien sûr, la Jupiter 3, surtout attelée, n'est pas un feuille de guerre, son nom pourrait prêter à confusion, aussi faut-il le préciser... Les essais faits en solo par d'autres revues motos vous ont déjà parlé de la moto elle-même, c'est pourquoi nous avons voulu faire cet essai avec le side, pensant qu'il fallait surtout voir cette moto attelée, ce qui est sa véritable destination. Un attelage, d'abord, qui est le moins cher sur le marché actuellement, une moto et son side-car pour 4450,00 F, allez trouver mieux... de plus, le side est vraiment joli, et très pratique. Il est bien suspendu, confortable, et beaucoup plus moderne que celui de l'Oural. La Jupiter 3 est faite pour les gens qui ne sont pas des farfadets de la performance, elle n'a aucune prétention sportive, et c'est avant tout une utilitaire. Elle convient parfaitement à quelqu'un qui ne veut pas rouler vite, veut une moto sans problème pour aller travailler, etc. (en solo). Attelée, de toute façon, il n'est pas question de rouler à des vitesses folles en side. J'ai beau être inexpérimenté dans la conduite d'un attelage, je voudrais bien voir à l'œuvre, en tourisme, les champions du parer qui m'annoncent des vitesses de 120-130 en attelage...

Bref, pas question de comparer cette moto avec une des autres 350 cm<sup>3</sup> japonaises ou italiennes etc., actuellement sur le marché. Absolument rien de comparable avec une 350 Kawa par exemple (son prix non plus !).

Les 400m D.A., la Jupiter ne connaît pas. Elle n'a même pas de compte-tours. Juste un bon vieux compteur de vitesse sur le phare, façon B.M. Elle est donnée pour une vitesse maxi de 120 en solo et 90 km/h attelée. Nous ne pouvons vous dire si elle fait réellement cette vitesse, puisque cette machine était en rodage, et bridée comme il se doit pour respecter les instructions du constructeur. Au retour, elle aurait 1300 km au compteur, et nous avons consommé 10 litres aux cent pendant tout le voyage. C'est assez important, mais il ne faut pas perdre de vue que cette machine était en rodage, et qu'attelée elle est donnée par le constructeur pour consommer en solo et sur route droite, goudronnée : 3,7 litres, et 5,8 attelée, toujours sur ce type de route. Sur « routes diverses », elle est supposée consommer 6 litres en solo et 7 à 8 litres attelée.

Il y a certainement là des questions de réglages. Il ne faut pas oublier que ce sont les premières machines qui roulent (attelées) en France, et qu'il y aura peut-être certains petits ajustements au départ, c'est bien normal, le temps que les mécanos apprivoisent cette bête des steppes. De plus, le carburant utilisé ici n'est certainement pas le même qu'en Russie.

En Angleterre, ces motos sont vendues depuis près d'un an et donnent toute satisfaction à nos amis anglais, elle s'est avérée là-bas très robuste et sans problème.

#### En résumé

Un attelage peu coûteux, qui peut faire une seconde moto par exemple. C'est ce que j'ai fait, gardant ma 500 Honda qui est une moto peu coûteuse à entretenir, et qui roule bien, et l'attelage Jupiter pour une utilisation absolument différente. Ma 500 Honda a 30 000 km sans histoire (sauf son embrayage qui joue la valse des patineurs)... et j'espère que cela continuera comme cela un bon moment encore.

Un attelage léger et maniable (autant qui puisse l'être un side-car...), avec un moteur robuste, et assez souple pour un deux temps.

Une mécanique simple : c'est le genre de moto idéale pour s'initier à la mécanique. A l'aide du manuel, très complet, agrémenté de photos ou de schémas, et dans lequel les moindres réglages sont indiqués, vous pouvez

tout faire vous-même. Je suis loin d'être une fan de la mécanique, mais la Jupiter est la première moto qui m'a donné envie de « m'y mettre ». Enfin, avec la trousse à outil que vous recevez avec la machine, c'est un plaisir que de bricoler (voir liste des ou-



tils). En plus des outils, on vous donne deux petits pots de peinture pour les retouches, un pignon pour mettre la moto en solo, des segments, diverses rondelles, écrous etc., des charbons de recharge, des fusibles.

Que demande le peuple ??? — Vous trouverez dans la boîte (qui ferme à clé) qui contient la batterie, un matériel complet pour réparer une crevaison, et avec des pièces de taille importante... On sent qu'en Russie Soviétique, une chambre à air, ça doit faire une vie... de l'autre côté, à droite de la moto, une autre boîte à outil, avec deux petits bacs en plastique, mais, j'ai vainement essayé de fourrer tous les outils là dedans, ça ne rentre pas. J'ai plutôt mis tout l'outillage dans la trousse en gros tissus kaki qui est fournie, j'ai placé dans une petite boîte les pièces de rechange etc., j'ai complété avec une lampe, du fil électrique, diverses bricoles, un marteau (mais pas la faucille, je laisse ça à ma cousine Janineton...) et j'ai tout placé dans une boîte à biscuit en fer, que je laisse à portée de la main dans l'avant du side. On ne sait jamais. Et il n'y a rien de plus casse-pied que de devoir décharger tout le barda si les outils sont enfouis en dessous.

A signaler : un « big » carter de chaîne étanche.

En conclusion : la JUPITER 3, moi j'aime, et à voir le succès remporté par cet attelage auprès des motards qui étaient à Cap Ouest, je crois qu'on peut lui prédire un bel avenir et qu'elle convertira plus d'un motard au side-car...

## CONCLUSION

15 jours après l'achat, la Jupiter à 2000 km et je reçois la visite d'autres heureux possesseurs de Jupiter, atterrés : ils viennent d'apprendre que leur moto n'est pas homologuée et qu'il devront eux mêmes la passer aux mises, individuellement. Je rendant chez l'importateur, Britannique moto pour avoir un rendez-vous pour ma révision des 2000, on me confirme je fais et on me remet un certificat de route, une facture, pour aller à la préfecture. Je suis à 16 jours de mon départ en vacances à l'étranger, de même que plusieurs des autres acheteurs, je n'aurai donc pas de carte grise pour partir.

De plus, signifie que la demande d'immatriculation risque de ne pas se passer aussi bien que cela : n'autorisant pas que cette moto à un phare blanc, pas de catalyseur (on m'en donne un aujourd'hui chez Britannique), en me disant de porter ma plaque etc... Bon voyage.

Comme je faisais partie de mon étonnement à l'importateur, et rappelant que j'avais commandé la moto en janvier pour l'avoir fin février (à ce qu'on m'avait promis), je m'entends répondre « que cela a été dit à tous les clients ».

J'ai contacté plusieurs des 10 acheteurs de Jupiter qui l'ignoraient. Tout le monde pensait que la moto dont se sont le magasin depuis plusieurs mois était homologuée.

### AU FUR ET A MESURE, QUELQUES DÉTAILS SUPPLÉMENTAIRES SUR LA JUPITER 3

J'avais effectué moi-même la révision des 200 km sur la route, en faisant CAP OUEST, et au bout de 2000 km, les rayons de la roue AR de la moto étaient complètement desserrés.

Je vais chez Britannique moto qui me donne un rendez-vous pour dans 15 jours, et ne peut rebondir les rayons avant.

Rencontrant Donyay, celui ci, catastrophé de me voir tenir toute la route me dit que je ne peux plus rouler comme cela et me dit de venir le soir chez lui.

Alors là, nous nous apercevons qu'en rebondissant les rayons, les têtes de ceux ci dépassent maintenant de 3 mm... Donc, à 10h du soir, démontage de la roue AR (général : on presse un des rivets de la sole, celle ci se lève, avec la gaine bûche fixé dessous, on pose à côté, on enlève la bûche et le tour est joué) — Démontage de roue, on dépose, on enlève le pneu (ça, pas difficile, les pneus de la Jupiter viennent et se rencontrent à LA MAIS, sans démontage pneu ni rien... ça sur une Kawa et on se tue!) — puis il nous faut meuler les têtes de rayons, puis adoucir un vilain paquet de soudure de la jante qui risque de percer la chambre.

Le tambour de frein est marqué d'usure et de fins copeaux d'acier se baladent au milieu — elle a 2000 km et je commence à me faire du souci pour l'avenir — je me console en me rappelant que cette moto vaut 4400,00 F. Quand vous pensez qu'il y a 1500,00 F de taxin, ce qui la met à 3000 F, moins le bénéfice de l'importateur, moins les frais de voyage depuis la Russie, moins le bénéfice du constructeur... ça vous fait une machine qui doit sortir à 1500,00 environ... ■

## FICHE TECHNIQUE

### MOTEUR

Type : deux temps  
Bi-cylindre  
Alésage : 61,75 mm  
Course : 58 mm  
Taux de compression : 8,5 à 1  
Cylindrée : 347 cm<sup>3</sup>  
Puissance maximale du moteur : 26 chevaux  
grillage : mélange d'huile et de carburant  
allumage par batterie  
carburateur (au seuil) K 36 D  
filtre à air à base d'huile  
refroidissement par air

### TRANSMISSION

primaire : par chaîne duplex  
rapport : 2,57  
embrayage multidiisque dans l'huile  
boîte de vitesses : 4 rapports  
commandée par sélecteur avec dispositif de débrayage automatique  
rapport interne  
1ere 2,17  
2eme 1,71  
3eme 1,26  
4eme 1,0  
garde au sol (charge totale et pression normale des pneus) - 125 mm  
encombrement hors tout  
Longueur - 2170 mm  
largeur - 780 mm  
Hauteur - 1175 mm

Poids à vide - 160 kg  
distance de freinage à la vitesse de 30 km/h quand on applique les 2 freins - 6,5 mètres  
Consommation nominale de carburant sur route goudronnée, droite horizontale à 50/60 km/h sur 100 km - 3,7 l.  
consommation moyenne de carburant en cours de service sur route diverse, à charge variable à 10 km/h - 5,5 à 6,1 l.  
Empattement - 1450 mm  
garde au sol (charge totale et pression normale des pneus) - 115 mm  
encombrement hors tout  
Longueur - 2200 mm  
largeur - 1980 mm  
Hauteur - 1300 mm  
Poids à vide - 265 kg  
distance de freinage à la vitesse de 30 km/h quand on applique les 2 freins - 7,2 mètres  
Consommation nominale de carburant sur route goudronnée, droite horizontale à 50/60 km/h sur 100 km - 5,8 litres  
consommation moyenne de carburant en cours de service sur route diverse, à charge variable à 10 km/h - 7,0 à 8,0 l.  
(pendant l'essai, ateliers et sur routes diverses, chargée, 70 litres aux 100 km à 50 de moyenne)