

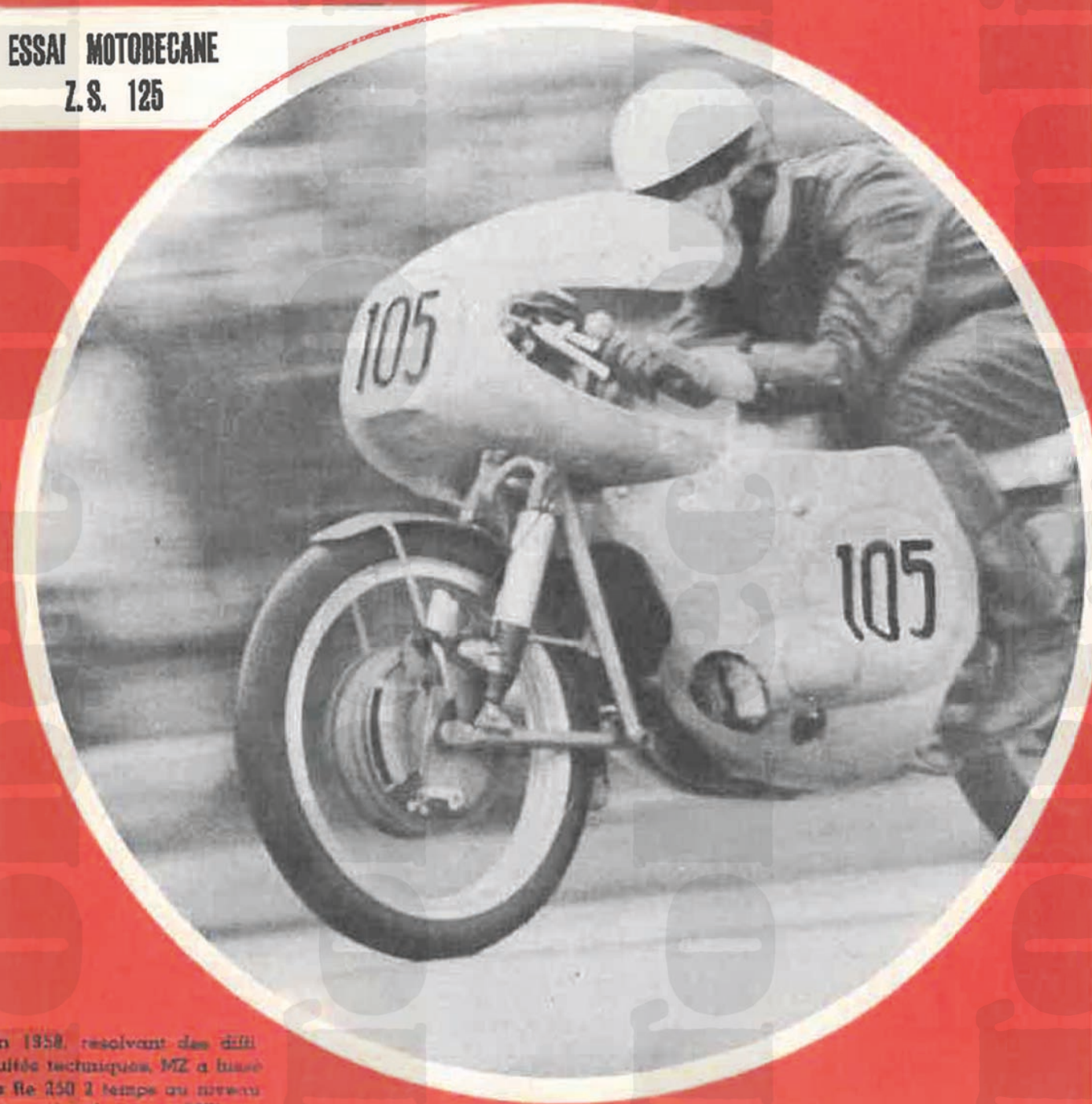
Moto revue

45^e ANNEE. — 11 AVRIL 1959. — N° 1437

Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

TECHNIQUE
CROSS

ESSAI MOTOBECANE
Z.S. 125

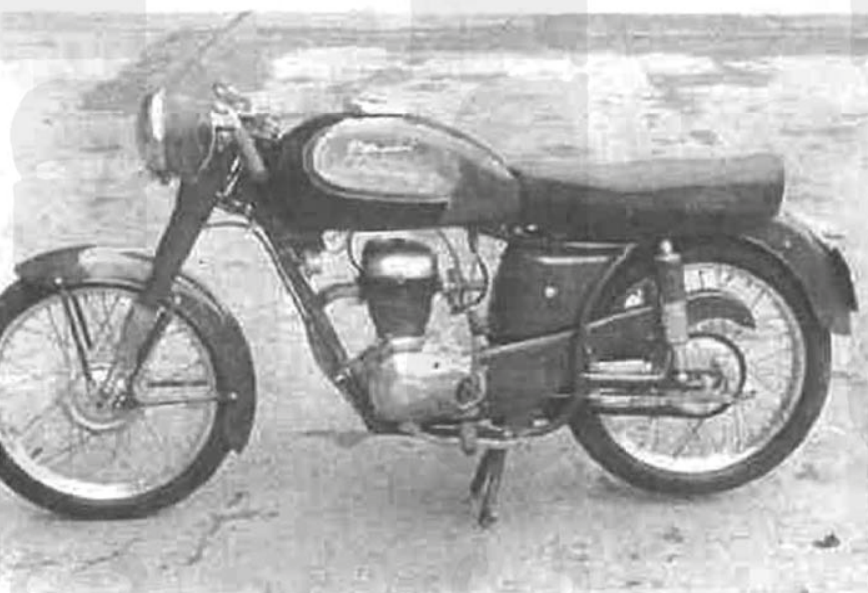


En 1958, résolvant des difficultés techniques, MZ a lancé sa B250 2 temps au niveau international (v. p. 106).

UNE 125 "SPORT" FRANÇAISE

LA "ZS"

MOTOBÉCANÉ



La 125 Motobécane « spéciale », agréable d'allure, est sympathique. Cet aspect plaisant n'est pas dû qu'à l'émail — du plus joli rouge — mais surtout au petit guidon incliné, au gros réservoir à évidements pour les bras et les genoux, aux jantes en alliage léger, à la selle double étroite, au moyeu-frein avant très aileté, etc... Une note discordante, cependant, dans l'esthétique très sport de cette machine : un cylindre et une culasse de faibles dimensions (un peu « tuyaue de poêle »), et un petit carburateur, muni d'un filtre à air d'une efficacité symbolique et d'une « élégance » discutable.

de la Z. 56 à la ZS

Nous venons d'énumérer rapidement les principales modifications apportées à la 125 cc pour en faire cette « spéciale » : mais ces modifications, visibles du premier coup d'œil, ne sont évidemment pas les seules qui différencient ces deux machines, puisque la puissance, de 6,28 CV sur les Z 56 passe à 6,75 CV à la roue arrière (54 CV/litre) sur les ZS 56. Également, le régime auquel cette puissance est obtenue augmente, de 6.200 t/m à 6.800 t/m; le taux de compression passe de 7,8 à 8,5 à 1; le carburateur a un plus grand diamètre de passage des gaz : 17 mm

PENDANT de longues années, la France a été considérée, ainsi que l'Italie, comme la patrie des petites cylindrées, des 125 cc. Mais alors que l'Italie prévenait les désirs de sa clientèle en présentant très tôt des 125 cc « sport », en France, seuls des modèles utilitaires étaient proposés à celle-ci.

Mais l'importation de quelques 125 sport, l'engouement d'une partie de la clientèle pour ces machines, amena la plupart de nos constructeurs à créer, eux aussi, des dérivés sport de leurs modèles utilitaires.

Assez représentative de la construction française dans ce domaine, la 125 Motobécane « spéciale » a été présentée pour la première fois au Salon de Paris 1957. C'est grâce à l'amabilité des Ateliers de la Motobécane que nous avons pu disposer de cette machine pour la soumettre aux divers tests de l'essai que nous vous présentons aujourd'hui.



au lieu de 16, etc... Nous revenons par ailleurs en détail sur ces modifications.

la Z 56 en usage quotidien

A. — EN VILLE, SUR DE PETITS PARCOURS.

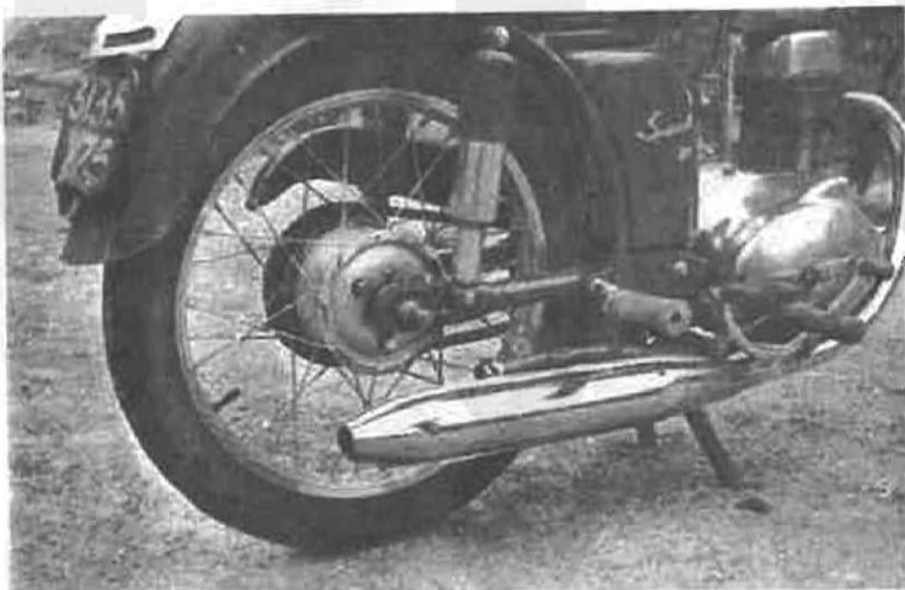
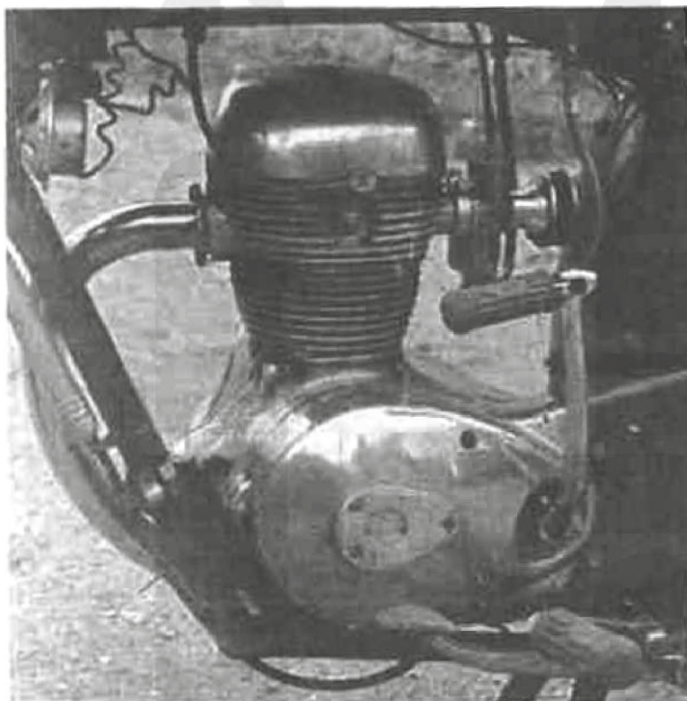
La ZS, comme les autres modèles de l'usine de Pantin, est remarquablement facile à mettre en route. Le kick, très démultiplié, est très doux à actionner et ne se signale jamais par d'inopportuns rebonds.

Mal, une fois le moteur en route, dès que, la machine enfourchée, on enclanche la première, bien que le levier de débrayage soit serré à fond contre le guidon, le moteur cale, car l'embrayage colle à froid. Une fois instruit de cette particularité, il est facile d'y remédier en accélérant légèrement tout en tenant d'un doigt le levier de frein avant. S'il colle légèrement à froid, l'embrayage ne patine pas à chaud et reste toujours très doux à manœuvrer.

En ville, cette machine est agréable, car légère et très maniable. Comme elle freine et accélère suffisamment, que de plus, sa largeur maximum n'est que de 58 cm seulement, on se faufile facilement dans les embouteillages et on circule vite en ville.

Pour de petits trajets en solo, pour une utilisation domicile-travail, la ZS donne

Le moteur côté volant magnétique. Ci-dessous, la suspension AR et le silencieux Wiiman; en bas de page, le profil des pneus AV (à gauche) et AR (à droite).



mal pour une machine de tourisme, se traduit par une vitesse notablement inférieure.

Le moteur semble très endurant, puisque capable de supporter de longs parcours à pleins gaz, sans échauffement anormal.

Les suspensions procurent un confort très satisfaisant; la fourche télescopique est très souple et talonne parfois. Bien que démunie d'amortisseurs, elle est exempte de toute réaction anormale; de plus, elle est très rigide et ne vrille pas au freinage. La suspension arrière est, elle aussi, très rigide latéralement et surtout, parfaitement amortie, d'une excellente progressivité.

Carrollaire des bonnes suspensions, de leur progressivité et de leur rigidité, la tenue de route de cette machine est étonnante. Mais, ceci est dû aussi en grande partie aux pneus dont le profil est excellent; en effet, à l'arrière, nous trouvons un profil qui est la copie de celui des Continental L.B., et à l'avant, c'est un «ribbed» qui est monté, mais un «ribbed» au «profil intelligent», puisque comportant une rainure au centre et des interruptions dans les bandes afin d'augmenter l'adhérence au freinage.

Enfin, le petit guidon dominant une excellente position pour virer, ou «s'arrêter» dans les virages à tel point que malgré soi, lorsqu'un panneau signalisateur annonce «virages sur 2 km», on ouvre les gaz pour pouvoir virer au plus

toute satisfaction, la mauvaise position et les bruits mécaniques très élevés ne se ressentant guère en quelques km.

B. — EN WEEK-END, SUR D'ASSEZ LONGS TRAJETS.

Nous avons bénéficié, au cours de nos essais, de deux week-end de styles très différents, puisque le premier était celui de Pâques et le second, celui du dimanche suivant, aussi beau que le premier avait été... humide. Mis à profit pour des promesses de 200 et 300 km, ces week-end nous ont permis de juger cette machine sur la route.

Bien qu'équipée d'une sacoche de réservoir et de quelques 120 kg de passagère et de pilote, cette 125 se comporte honnêtement sur la route, à condition cependant que le vent soit faible, car la courbe de puissance est «pointue» et l'on est, vent «debout», vite obligé de rétrograder, ce qui, avec un étagement de boîte nor-



vite avec cette Motobécane, tellement aile est sûre. Mais à force de penser, surtout en duo, on « rabout » la béquille, d'un côté comme de l'autre.

En ligne droite, sur sol sec comme sur sol gras, la stabilité est parfaite et la machine suit sa trajectoire sans en dévier d'un pouce. Cette machine est d'ailleurs démunie de frein de direction, accessoire qui serait ici tout à fait superflu.

la position

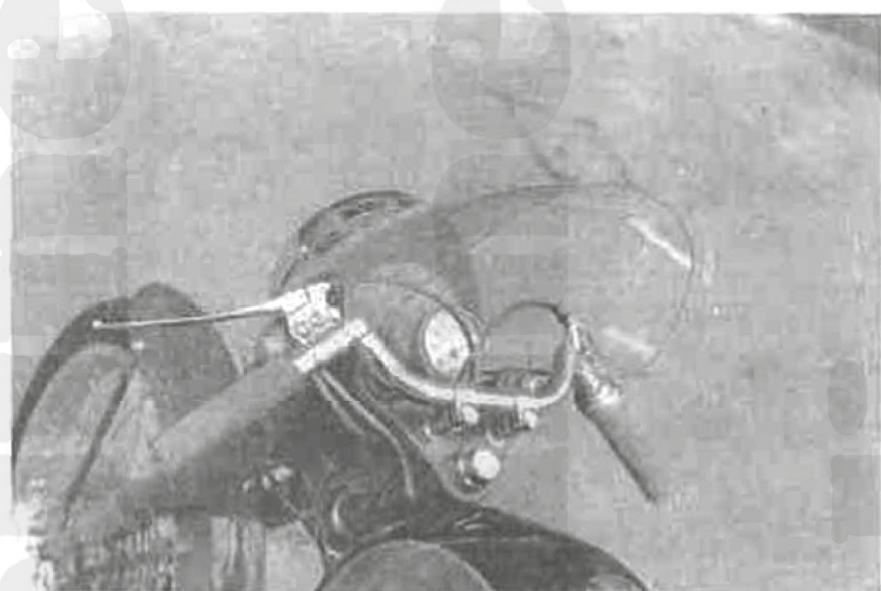
Eh, jusqu'ici, ce que nous avons dit de cette machine plaide en sa faveur, avec ce paragraphe, nous abordons un des « points noirs » de la Motobécane ZS. En effet, le petit guidon est idéal pour ce genre de machine, parce que fin et aux poignées inclinées, et donne une position sport excellente. Mais, les repose-pieds sont restés à la même place que sur les modèles tourisme et sont donc beaucoup trop en avant. Ceci oblige alors à s'asseoir très en avant et les genoux, au lieu de serrer la partie arrière du réservoir, rétrécie à cet effet, serrent le réservoir à sa partie la plus large. En utilisant les repose-pieds du passager, on obtient une très bonne position, qui est ce qu'elle devrait être. Mais alors, et on peut, à la rigueur, utiliser la branche arrière du sélecteur, on ne dispose plus de la pédale de frein.

Les repose-pieds, serrés sur cônes, sont réglables, mais il n'est pas possible de les orienter de façon à avoir une meilleure position tout en conservant l'usage du frein et du sélecteur. A condition de travailler la pédale de frein, de scier une branche du sélecteur et de le replacer judicieusement, il est possible d'éliminer ce « point noir ». Mais, pourquoi ne pas faire cette modification en usine ? Il s'agit de peu de chose, et cette ZS y gagnerait beaucoup en agrément.

les accessoires

A. — LES COMMANDES

Tous les leviers de commande sont doux et leur action précise ; mentionnons particulièrement la poignée tournante Sakur à enroulement, fonctionnant sur le même principe que les « Super-Pratic » italiennes, poignée très douce et permettant d'ouvrir ou de couper les gaz rapidement et sans avoir à faire pour cela trois tours de guidon. Mentionnons encore le sélecteur, d'une douceur surprenante, et très précis. Déplorons par contre sa course importante et les « normes françaises » de la boîte, à point mort au bout. Mais, pour ce dernier point, c'est surtout une question de goût personnel et les avis sont partagés ; J. B. a d'ailleurs longuement exposé, dans le n° 1370, pourquoi il préfère ce système.



B. — UN RESERVOIR DE 17 LITRES

De forme « anatomique », ce réservoir comporte des creux pour les avant-bras et des évidements pour les genoux. Une capacité de 17 litres donne une autonomie de près de 500 km, ce qui donne bien peu d'excuses à la panne sèche, d'autant plus que ce réservoir comporte deux sorties d'essence ; bien que les robinets ne possèdent pas de position réserve, on peut ainsi en obtenir une, en n'ouvrant qu'un robinet, le deuxième permettant alors d'utiliser l'essence restée dans l'autre partie du réservoir. Terminons cette rubrique en disant que ces robinets, que l'on visse ou dévisse, ne sont pas spécialement pratiques.

Le pare-brise et le petit guidon ; ci-dessous, la béquille.

C. — LA BEQUILLE

La béquille, en tubes entrelacés, est solide. Bien qu'elle ne soit pas en forme de canne, la mise sur béquille est facile, car la machine n'est pas lourde. Mais, cette béquille est étroite et, ne comportant pas de patins, s'enfoncé facilement dans le sol. Il faut donc toujours s'assurer, lors de la mise sur béquille de cette machine, que le sol est bien plat et résistant, un verre de phare brisé m'en ayant persuadé. Signalons également que l'on ne peut atteindre cette béquille que du côté gauche.

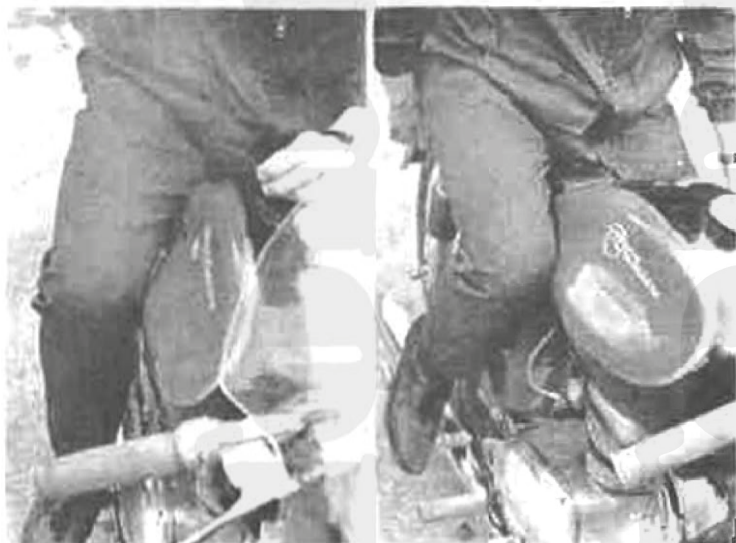


D. — UN VRAI PARE-BRIS

Sur ces machines se trouvent de véritables pare-brise, en plexiglass de bonne épaisseur, bien galbés et solidement fixés. Mais, à l'inverse de la plupart des petits pare-brise montés « pour faire joli », celui



A gauche, cette vue montre le sélecteur qui oblige à quitter le repose-pied à chaque manœuvre. A droite, les évidements prévus pour les genoux ne sont utilisables que si l'on met les pieds sur les repose-pieds AR.



de la Motobécane, étudié par l'essayeur-maison Fabiani, est efficace, car, en position couchée, position que l'on adopte parfois sur une machine sport, la tête du pilote se trouve en « zone calme », derrière le plati. L'impression est d'ailleurs curieuse, car l'on ne sent plus le vent dû à la vitesse, ayant plus chaud que « dehors ». Mais, il ne faut pas avoir peur de « rentrer la tête dans le bocal » pour bénéficier de ces avantages, et c'est alors que l'on déploie une fois de plus la mauvaise position des repose-pieds.

Notons que ce pare-brise ne vibre jamais.



Le très petit coffre à outils, peu pratique (ici, la porte du coffre est ouverte au maximum).

✱

2. — UN COFFRE À OUTILS BIEN PETIT

Sous le bec de selle, autour du tube vertical du cadre, se trouve un coffre à outils qui, à première vue, semble très vaste. Mais, dès qu'on l'ouvre, on a une surprise, car ces vastes portes masquent un coffre minuscule, d'accès très délicat (vu sa forme galbée, la porte s'ouvre plus qu'elle ne s'ouvre). Il est vrai qu'en 1.500 km, nous n'avons jamais eu à utiliser l'outillage de bord, assez sommaire, malgré la présence d'une pompe à graisse, mais il doit être difficile d'examiner quelques outils complémentaires.

L'éclairage

Grâce à une optique Marehal, l'éclairage est bon, mais sur ce modèle, est tributaire du volant magnétique, donc du régime du moteur, ce qui est parfois gênant. Son fonctionnement est très correct et ses commandes sont groupées en un seul commutateur placé au guidon, du côté gauche, commutateur d'une utilisation sûre et pratique.

Trop de bruits

Le silencieux, un Wilman, est très efficace et le niveau sonore de l'échappement reste toujours peu élevé. Mais en revanche, les bruits mécaniques (transmissions, organes de la distribution, etc...), signalent de loin cette machine, à tel point que n'ayant pas l'habitude des Motobécane, j'ai soumis cette ZS à un ami, longtemps « motobécaneur » en lui demandant ce qui pouvait bien faire tout ce bruit ! Traquiné sur les causes de ce bruit, j'arrivai ensuite à rouler sans trop d'appréhensions, mais sans jamais m'y habituer...

L'essai

1. — VITESSES MAXI

Voici les vitesses maxima que nous avons atteintes sur chaque rapport :

1ère : 45 km/h (8.490 t/m) ; 2ème : 59 km/h (8.050 t/m) ; 3ème : 82 km/h (7.490 t/m) en solo et 77 km/h (7.030 t/m) en duo ; 4ème : 91 km/h (6.310 t/m) assis, 101 km/h (7.000 t/m) couché et 80 km/h (5.550 t/m) en duo.

Si nous comparons ces chiffres avec ceux relevés au cours des essais de la 125 Z 56 (publiés dans le n° 1293), nous voyons que les vitesses obtenues sur les trois premiers rapports sont sensiblement les mêmes dans les deux cas, les légères différences pouvant s'expliquer par les circonstances différentes. En revanche, en 4ème, les gains de la ZS sont très nets : 5 km/h en position assise, 7 km/h en position couchée, gains dus à la puissance supérieure et au plus faible maître-couple de la ZS.

La démultiplication finale semble judicieusement choisie, puisque le régime de puissance maximum se situe entre la vitesse atteinte en position assise et la vitesse atteinte en position couchée. Ce choix est valable dans le cas d'une machine de faible gabarit, au guidon étroit, sur laquelle le pilote, même s'il ne se met pas absolument « à plat », adoptera une position intermédiaire, le buste incliné, qui lui fera gagner quelques km/h. Le régime du moteur se rapprochera alors très près du régime de puissance maximum. Le régime minimum de rotation du moteur se situe vers les 2.800 t/m, ce qui correspond à 40 km/h en 4ème.

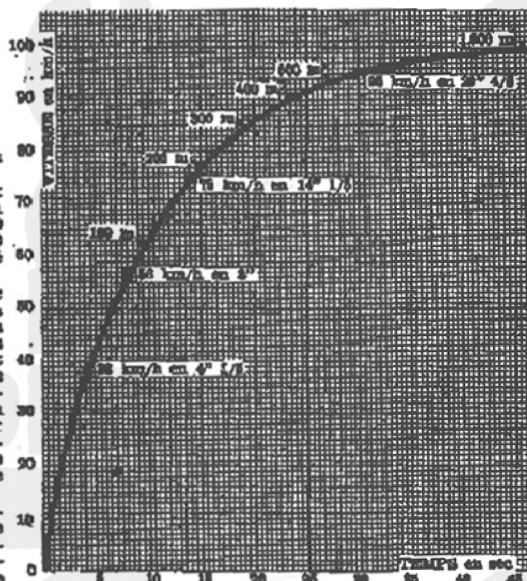
2. — ACCELERATIONS

Sur nos classiques distances, voici les chiffres relevés :

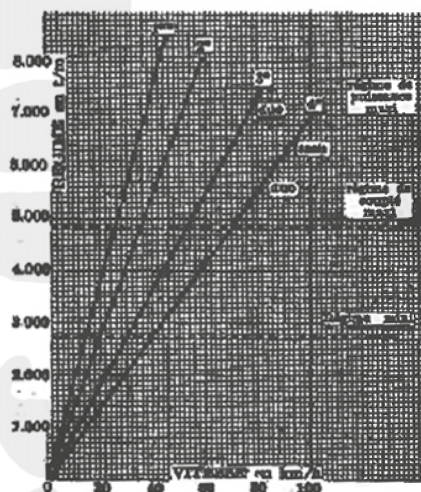
100 mètres en 8" 3/5, moy. 37,5 km/h
200 mètres en 14" 4/5, moy. 49,65 km/h
300 mètres en 19" 1/5, moy. 56,23 km/h
400 mètres en 23" 3/5, moy. 61,55 km/h
500 mètres en 27" 1/5, moy. 66,2 km/h
1000 mètres en 45" 4/5, moy. 78,6 km/h

Par rapport à la 125 normale, nous voyons que le gain de temps obtenu avec la « spéciale » est de 1/5 jusqu'à 200 m, de 2/5 à 300 m, de 3/5 à 400 m, de 1" à 500 m et de 3" à 1.000 mètres. La « spéciale » ne prend donc un avantage assez net qu'à partir d'une vitesse de 75-80 km/h, et d'une distance de 250-300 m. Ceci s'explique facilement par l'examen des courbes de puissance des deux machines, courbes qui montrent une légère supériorité pour la 125 normale jusqu'à 5.500 t/m environ, régime au dessus duquel la « spéciale » développe une puissance supérieure.

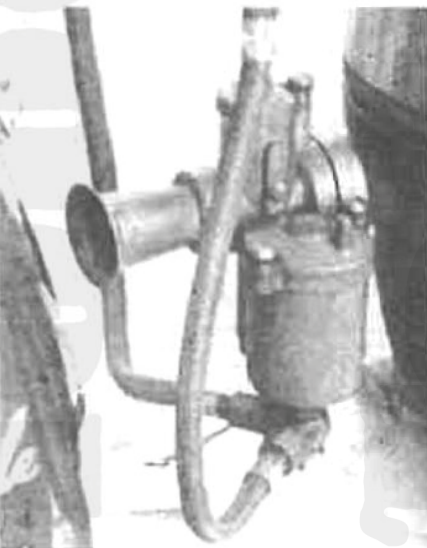
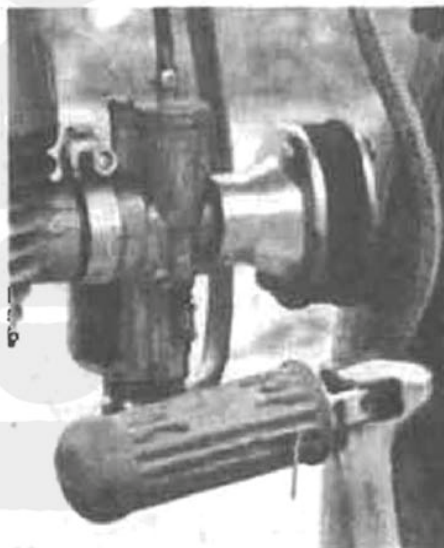
Les résultats de ces essais d'accélération



ACCELERATIONS REGIMES - VITESSES



À gauche, le pavillon d'entrée d'air muni d'un filtre, monté sur notre machine ; à droite, les machines de série sont dépourvues de ce filtre.



CE QUI DIFFÉRENCIE ZS 125, Z 56, ET Z 57

MOTEUR :

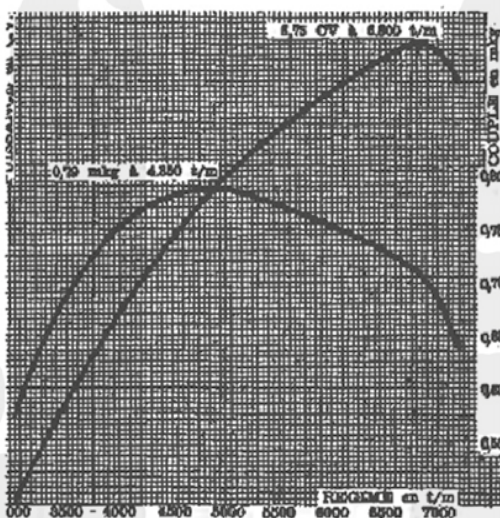
- La ZS est semblable aux autres modèles, à l'exception de :
- Basculeurs stérilisés par alliage rapporté au chalumeau.
- Taux de compression : 8,5 au lieu de 7,8 à 1.
- Echappement ; Ø 34 au lieu de 32.
- Culasse peinte.
- Pot spécial.
- Bougie Marchal 34 au lieu de 35/36.

PARTIE CYCLE :

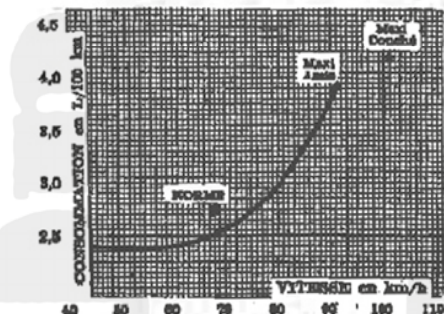
- Guidon.
- Réservoir de 17 litres.
- Flangeurs de fourche télescopique Ø 33,5 au lieu de 33,6 mm.
- Jantes en dural.
- Moyeu-frein avant en alu. fretté.
- Pneus de 18 x 2,50 à l'avant et de 18 x 3,00 à l'arrière au lieu de 18 x 3,00 partout.

CARBURATEURS

	Z 56	Z 57	Z S 125
Type du carbur. (Gurtner)	H 16 G	H 17 G	H 17 D
Gicleur n°	31	30	SS
Position d'aiguille	basse	basse	haute
Volet de gas n°	8	9	8
Diffuseur n°	5.326	6.301	6.301
Arrivée d'essence	inférieure	supérieure	inférieure, par banjo double
Filtre à air n°	4.220	4.220	
Pavillon d'entrée d'air n°			6.872



PUISSANCE COUPLE



CONSUMATION

mettent également l'accent sur l'étagement de la boîte de vitesses, étagement qui fait apparaître un « trou » entre 2ème et 3ème. Mais, si à la conduite, ce trou n'est pas gênant, on découvre vite un trou qui, sur le papier, n'existe pas, trou situé entre 3ème et 4ème. En effet, peu sensible sur le modèle normal dont la courbe de puissance est assez plate, cet écart entre 3ème et 4ème est assez gênant sur la spéciale dont la courbe est beaucoup plus pointue. La conséquence de ceci est un moteur lent à prendre son régime en 4ème, très lent dès qu'il y a du vent ou que l'on se trouve dans une légère côte. Et ceci est évidemment encore plus sensible en duo. La solution ? une boîte aux rapports beaucoup plus serrés.

3. — EPREUVE DE COTE

En côte, la ZS améliore très nettement les temps de la Z 56 C. Voici les temps comparés de ces deux machines, temps mis pour gravir, départ arrêté dans une portion à 8 %, les 350 m de notre côte de 8,7 % de pente moyenne et comportant un passage à 11 % :

ZS		
Pilote léger	25"	3/5 (49,2 km/h)
Pilote lourd	26"	2/5 (47,75 km/h)
Duo	34"	1/5 (38,8 km/h)

Z 56 C		
Pilote léger	27"	(42,6 km/h)
Pilote lourd	29"	3/5 (42,5 km/h)
Duo	31"	4/5 (39,6 km/h)

Notre voyons donc que l'aptitude en côte de la ZS est bien supérieure. Si J.B. (55 kg) effectuait sa montée en utilisant les 3 premiers rapports, le pilote de 65 kg réalise son meilleur temps en restant sur le deuxième (un essai en utilisant 1ère, 2ème et 3ème avait donné 27" 2/3, temps abaissé de 1" en restant en 2ème). En duo, seuls les deux premiers rapports ont été utilisés.

Les gains de ce modèle peuvent en partie s'expliquer par le fait qu'en montant toute la côte « à fond de deuxième », on reste constamment au régime pour lequel la « spéciale » est plus puissante que la normale, pour lequel sa force de traction est donc plus élevée.

4. — LE FREINAGE

Ici, la ZS nous a déçu, non pas parce que son freinage est mauvais, mais parce qu'il est moins bon que celui de la Z 56 C. Mais, il faut aussi tenir compte de ce que notre machine d'essai n'était pas neuve et que ses garnitures étaient peut-être usées ; de toutes façons, le freinage de l'avant était plus faible que de l'arrière, anomalie qui confirme que les freins n'étaient pas au mieux de leur forme.

De 50 km/h à l'arrêt complet, les distances suivantes ont été parcourues :

— Frein AV seul : 20,2 m (décélération moyenne : 4,3 m/s²).

— Frein AR seul : 18,7 m (décélération moyenne : 5,15 m/s²).

Les deux : 11,8 m (décélération moyenne : 8,20 m/s²).

5. — LA CONSOMMATION

La sobriété semble bien être une qualité propre à la marque. La Z 56 C était très raisonnable sous ce rapport, et la ZS est encore plus sobre, puisqu'à 80 km/h elle se contente de 3 litres, ce qui n'est guère plus que ce que consomment certains cyclomoteurs à des vitesses de 20 à 30 km/h inférieures.

Voici la consommation correspondant aux différentes vitesses :

- 50 km/h : 2,4 l.
- 60 km/h : 2,6 l.
- 70 km/h : 2,55 l.
- 80 km/h : 3,0 l.
- 90 km/h : 3,25 l.
- Maxi assis (91 km/h) : 3,00 l.
- Maxi couché (101 km/h) : 4,20 l.
- Consommation normalisée : 2,78 l. à 68 km/h.

Pour conclure

La 125 Motobécane « spéciale » est une petite machine d'allure sport, de performances très honnêtes et qui est d'une utilisation très sûre et très facile. Son prix abordable devrait lui assurer une assez large diffusion car elle répond certainement à ce que recherche une partie de la clientèle française, surtout parmi les jeunes.

Si l'on souhaite un étagement de boîte plus serré, il est possible que cette modification entraîne une augmentation du prix de vente de cette machine, lui enlevant ainsi un de ses atouts. Mais en revanche, l'usine Motobécane se doit absolument de modifier l'emplacement des repose-pieds, du sélecteur et de la pédale de frein, améliorations qui n'alourdiraient pas le prix de revient et qui réduiraient alors à bien peu de choses les défauts de cette ZS qui est déjà dotée de deux belles qualités : une sobriété remarquable et une excellente tenue de route.

O. G.

Le moyeu-frein avant, en alliage léger fretté, est largement aileté.



Essai 125 Motobécane ZS

DESCRIPTION TECHNIQUE

MOTEUR

Monocylindre quatre temps à soupapes en tête.
Alésage : 52 mm.
Course : 58,8 mm.
Cylindrée : 124,8 cc.
Vaux de compression : 8,5 à 1.
Puissance : 6,75 CV à la roue arrière.
Régime correspondant : 6.800 t/m.

BOITE DE VITESSES
ET TRANSMISSIONS

Transmission primaire par pignons 24 x 30 dents.
Rapport de démultiplication primaire : 2,5 à 1.
Transmission secondaire par chaîne 15 x 46 dents.
Rapport de démultiplication secondaire : 3,06 à 1.
Rapports internes : 1 (100%) - 1,317 (70,9%) - 1,978 (50,8%) - 2,713 (30,58%) à 1.
Rapports finals : 20,8 - 15,15 - 10,10 - 7,06 à 1.

PARTIE CYCLE

CADRE : tubulaire simple barres.
SUSPENSION AV : fourche télescopique, dépourvue d'amortisseurs.
SUSPENSION AR : oscillants à éléments de suspension séparés, zwanis d'amortisseurs hydrauliques à double effet.
JANTES : 18", en alliage léger.

FRINS : moyeu-frein central en alliage léger à l'avant, de 130 mm de diamètre et 20 mm de largeur des garnitures; frein arrière de mêmes dimensions.
PNEUS : AV 18 x 2,50 ; AR : 18 x 3,00.
RESERVOIRS : essence 17 l; huile : 1,75 l.
POIDS : 58 kg.

RÉGLAGES - ENTRETIEN

ALLUMAGE : par volant magnétique Novi -35 W - 8 volts.
Distributeur d'avance automatique.
Point d'allumage avant P.M.E. : 1,7 mm tout retard ou 1,5 mm à pleine avance.
Encartement des vis platines : 0,4 mm.
BOUGIE : Marchal 34 (de 225 de degré thermique).
JEU AUX CULBUTEURS (à froid) : 0,1 mm.
CALAGE DE LA DISTRIBUTION :
AOA : 2° ; RPA : 45°.
AOB : 60° ; RPB : 30°.
CARBURATEUR : Gurtner H 17 D.
Diamètre de passage des gaz : 17 mm.
Galeur principal : 33.
Aiguille en position haute.
Volet de gaz : 8.
Diffuseur n° 8.201.
GRAISSAGE : 1/15 l d'huile SAE 40 (été) ; SAE 50 (hiver).
PRESSION DES PNEUS :
AV : 1,4 kg - AR : 1,8 kg.



RÉSUMÉ DE L'ESSAI

La 125 cc Motobécane « spéciale », agréablement présentée, est une motocyclette plus sport d'allure que de performances, bien que celles-ci soient très bonnes pour une 125 cc.
Ne nécessitant pas une conduite particulière et bénéficiant d'une tenue de route remarquable, cette machine devrait faire le bonheur de bien des jeunes, encore peu expérimentés et qui cherchent un modèle de transition entre le cycle et le scooter qu'ils quittent et le moto qu'ils espèrent.

Confortable, agréable à piloter, la ZS souffre cependant de quelques défauts : des bruits mécaniques très élevés et une position de repose-pieds mal choisie. Un frein avant plus efficace serait également à privilégier.

La présentation est soignée. Enfin, le prix de vente reste dans des limites raisonnables.

PRIX : 180 860 + Taxes

CONDITIONS D'ESSAI

Kilométrage effectué 1.000 km
Taille de l'essayer 1,70 m
Poids de l'essayer 68 kg
Réglages spécifiques ou modifications néant
Date et lieu de l'essai : du 22/3 au 7/4/58 (Seine et Seine-et-Oise).
Conditions atmosphériques : pression 750 mm de mercure, température 13,7° C, humidité relative 80 %, vent secteur sud-ouest 6 m/h.

RÉSULTATS OBTENUS

300 m	>	18" 1/5, moy.	58,25 km/h
400 m	>	25" 2/5, moy.	61,56 km/h
500 m	>	29" 1/5, moy.	58,3 km/h
1000 m	>	45" 4/5, moy.	74,5 km/h

Freinage :
(De 50 km/h à l'arrêt complet)
AV seul : 20,2 m, décélération moyenne 4,99 m/s²
AR seul : 18,7 m, décélération moyenne 5,15 m/s²
Les deux : 11,8 m, décélération moyenne 8,30 m/s²

Consommation :
50 km/h : 2,4 l
60 km/h : 2,4 l
70 km/h : 2,55 l
80 km/h : 3,00 l
90 km/h : 3,50 l
maximum assés (91 km/h) : 3,90 l
maximum couchés (101 km/h) : 4,20 l
normalisés : 2,78 l à 65 km/h.

Vitesses maximales :	
1ère	45 km/h (6.400 t/m)
2ème	56 km/h (8.068 t/m)
3ème	68 km/h (7.480 t/m)
4ème	81 km/h (6.310 t/m)
101 km/h (7.000 t/m) couchés	

Épreuve de côte :
(350 m, pente moyenne 8,7 %).
Pilote 65 kg : 26" 3/5, moy. 49,3 km/h 1-2-3.
Pilote 68 kg : 26" 2/5, moy. 49,0 km/h 1-2.
Duo (25 + 65 kg) : 31" 4/5, moy. 39,6 km/h 1-2.

Accélération :
100 m départ arrêté 0" 3/5, moy. 37,5 km/h
200 m > 34" 4/5, moy. 49,8 km/h