

**HONDA**  
**RS 1000**  
TOURIST  
TROPHY



**VAN VEEN**  
**1000 OCR**  
LE RETOUR  
DU ROTATIF



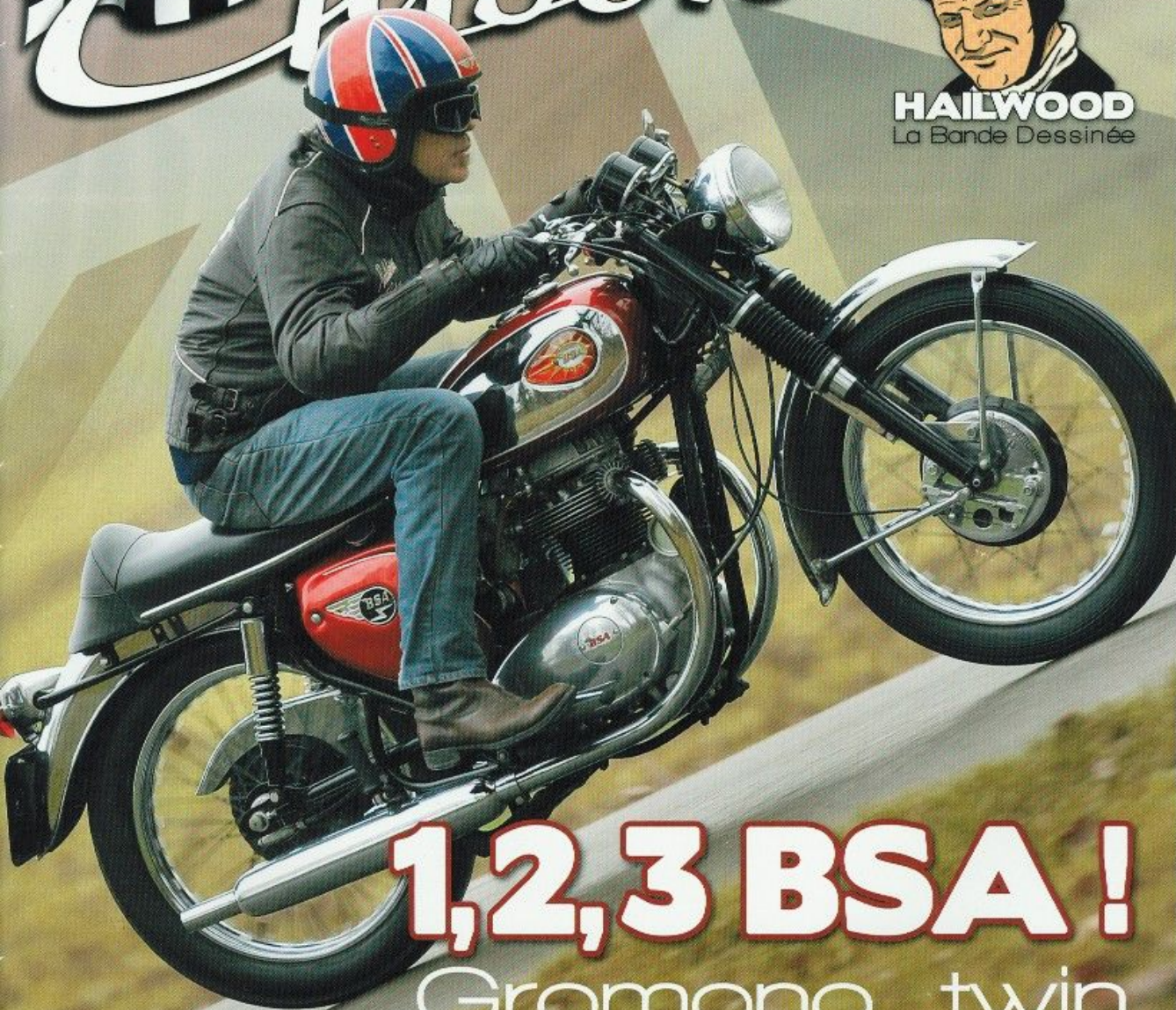
**DUCATI**  
**PASO**  
TAMBURINI  
DESIGN



# Moto revue Classic



**HAILWOOD**  
La Bande Dessinée



## 1,2,3 BSA!

Gromono, twin  
et trois-cylindres



- **BMW R69S** Classic Tuning
- **RENÉ GILLET** La fin de l'aventure
- **IMOLA 200** Chasse gardée Yamaha

N° 54 - 6,10 € - Janvier/Février 2011 - BINESTRIEL - BEL. : 6,90 € - CH. : 11,60 F3



L 15920 - 64 - F: 6,10 € - RD





# BIRMINGHAM

## BSA B441, A65 et Rocket 3

Mine de rien, à la fin des années 60, BSA était la seule marque anglaise à proposer un gromono, un twin et un trois-cylindres. Si l'A65 twin est la plus connue, la 441 Shooting Star ou la 750 Rocket peuvent être des alternatives intéressantes.

Texte **PHILIPPE CANVILLE** - Photos **FABRICE BERRY**



En 1970 Moto Revue testait la 441 Shooting Star...



# STAR & Co



... 40 ans plus tard, on a comparé  
le gromono au twin et trois-cylindres  
de Birmingham.



**D**evant moi, à quelques tours de roue, je regarde évoluer Frank sur sa BSA A65 Lightning de 67. Juché pour ma part sur une Rocket 3 de 69, je n'ai pas trop de mal à suivre. Quoique. Le Triple ne fait que 58 chevaux à 7 250 tr/min quand le twin en annonce 53 à 7 500... De plus, l'A65 restaurée par Frank Chatokhine affiche une santé digne de sa première jeunesse et comme il la connaît bien, il n'hésite pas à enquiller les ronds-points façon racing alors que sur la Rocket 3, pas tout à fait en pleine forme, j'ai un peu de réticence. On enroule quand même de bon cœur et les premiers instants de curiosité laissent place à un vrai plaisir grâce ce trois-cylindres un rien lymphatique dans ses montées en régime (poignée de gaz dure, boisseaux de carburant pas loin de la retraite) mais vigoureux et très coupleux. Je lui reproche juste une certaine lourdeur du train avant et un freinage peu dosable et un rien insuffisant.

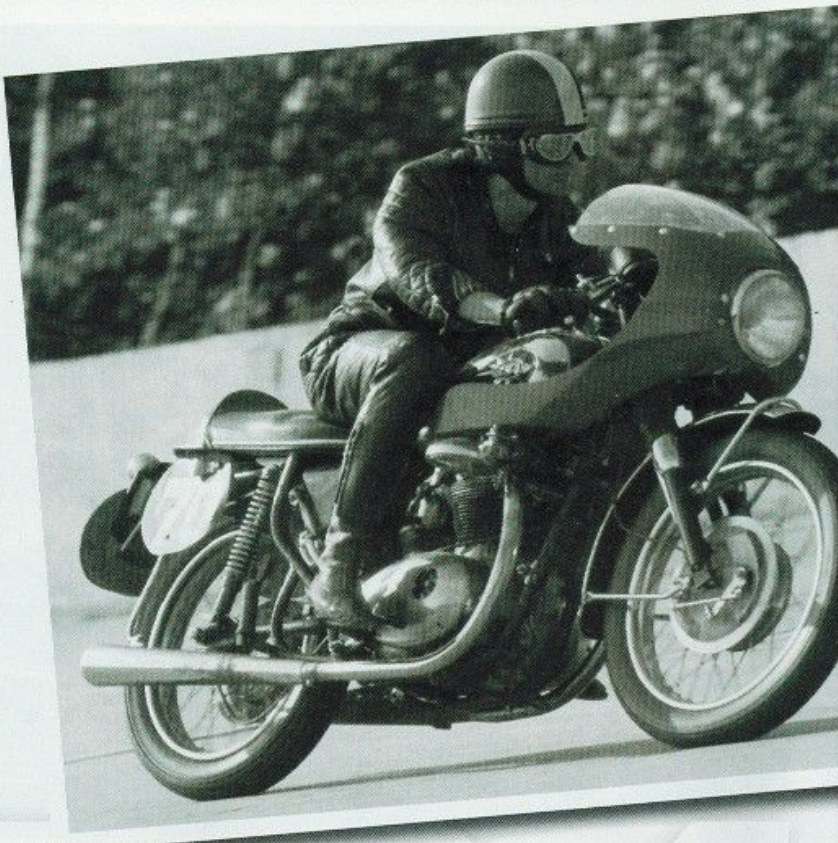
### Steel pulse

Du coup, on compose et on ne s'en sort pas si mal que ça, les sensations et les bonnes vibrations étant présentes sans être rédhibitoires. La position de conduite, impliquée par le guidon de la version US et le réservoir assez long, est des plus détendues, voire diplomatique, et indique ses prédispositions routières de la machine. Je reprends les propos d'Eric Maurice dans la *Moto Revue Classic* n° 17 : « *Quel moteur ! Malgré tout la BSA se laisse découvrir sans poser de réelles difficultés de manœuvre. C'est une moto compacte qui cache*

*bien ses kilogrammes et se montre plutôt maniable à basse vitesse. Ce qui accapare surtout chez elle, c'est son moteur...* »

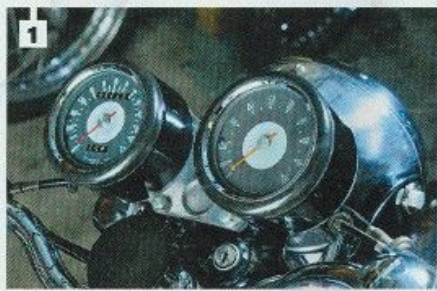
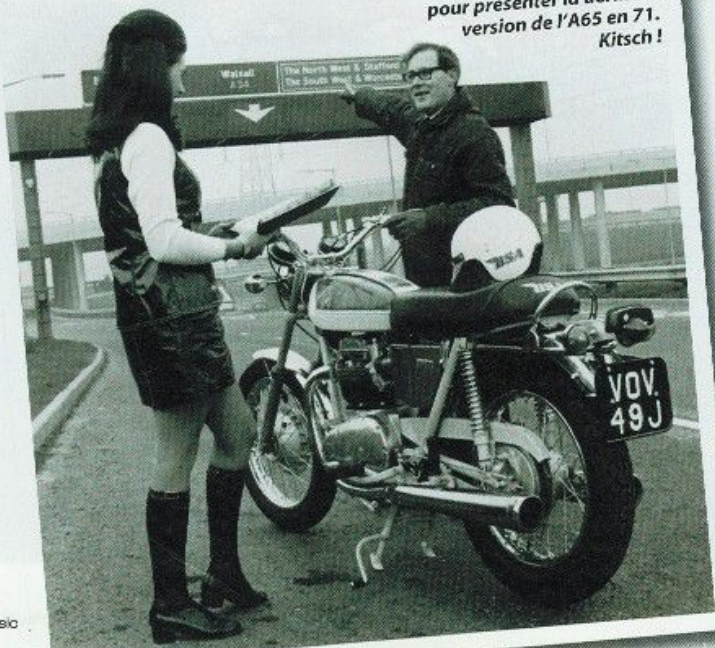
Et il est vrai que ce "trois pattes" anglais est inimitable, séduisant, charmeur. Bref,

impossible à oublier. Côté sonorité, les fameux échappements Raygun avec leurs trois sorties superposées entonnent une mélodie plutôt grave et tout à fait urbaine. On entend beaucoup plus les bruits du moteur, nombreux et pas toujours harmonieux.



“ Bi ou tricylindre, quel moteur ! ”

*Document d'époque BSA pour présenter la dernière version de l'A65 en 71. Kitsch !*



\*1- Sur l'A65 de notre essai, compteur et compte-tours sont dépourvus de caoutchoucs. \*2- Sur cette machine, les pots saucisson en tôle plus épaisse que les refabrications actuelles émettent un son grave comme à l'origine.



Au Bol 69,  
l'équipage  
Naudin/Badina  
prend la 26<sup>e</sup> place  
avec une A65.



La Lightning a beau être de 1967,  
avec ses accessoires d'époque  
elle fleure bon les années 50.

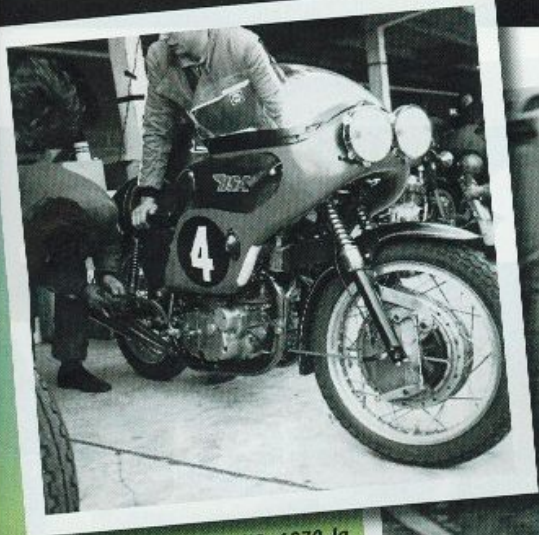


*C'est peut-être sous cet angle que la Rocket 3 est la plus belle avec ses rayguns braqués vers ses poursuivants.*



“Le trois-pattes anglais est inimitable, séduisant,





Au Bol d'Or 1970, la Rocket 3 de Sanders/Jones termine à la 24<sup>e</sup> place... mais c'est la Trident qui l'emporte.

Une Rocket 3 "raide de neuf" effectue ses premiers kilomètres sur la piste d'essai de l'usine.



Côté souplesse, on peut reprendre en quatre à bas régimes (impossible à lire sur les instruments au fonctionnement erratique et parkingsonien) sur une lente rotation de la poignée droite. Patrick, propriétaire de cette Rocket qu'il a restaurée il y a dix ans précise : « C'est une bonne routière. J'ai fait beaucoup de voyages à deux, chargés, et ça marche impeccablement. Quand on connaît, ces trois-cylindres sont vraiment agréables. Là, il faut que je me repenche sur son cas, elle a besoin d'une bonne révision, en premier lieu les câbles doivent être changés. » Je comprends un peu mieux la fermeté de l'embrayage et l'efficacité moyenne des freins. Néanmoins, elle roule et quand on laisse aller les gaz (une fois le bloc bien chaud), on trouve vite du plaisir et des sensations, une fois pris en compte le poids considérable de 220 kg à vide et ce qu'il implique comme comportement...

### Place au twin

Après échange de monture, me voilà perché (pas très haut d'ailleurs) sur la selle plus étroite de l'A65. Comme nous devions avant de passer à tour de rôle devant le photographe, j'en profite pour détailler les belles pièces de la Lightning. Frank explique : « Ce modèle 67 est monté avec des pièces des millésimes précédents. Le bouchon de réservoir, les cache cadrans en acier peint, le garde-boue arrière enveloppant, les logos de réservoir ou sur le côté, pas mal de détails sont propres à ce modèle. Tu vois le frein avant double came, il provient des 500 Gold Star et malgré sa flasque étroite, il est assez pesant.

Je trouve que cela alourdit l'avant, tu me diras... » Et je ne dis rien. Car en fait en passant de la Rocket 3 à la Lightning on ressent une légèreté générale tout à fait réjouissante et surtout on prend en main le twin avec décontraction quand on avait plus de réserve vis-à-vis du trois-cylindres. L'A65 est vive en partie-cycle (suite p.28)



•1• Le trois-cylindres est alimenté par trois carburateurs Amal de 27 mm.  
•2• Changement d'époque oblige, les compteurs et compte-tours sont enserrés dans un bloc en plastique.

charmeur"



# UNE STARLETTE

## B441 Shooting Star

Dans le Moto Revue N°1973 du printemps 70, Dominique Bernardin et Christian Bourgeois, deux essayeurs réputés, passent au crible la BSA 441 Shooting Star. Morceaux choisis.

**D**ominique Bernardin effectue le premier roulage sur 1500 kilomètres et ses constatations ont valeur de référence : « Cette distance exceptionnelle m'a permis de me faire une opinion sur cette machine mais aussi de m'habituer à quelques-uns de ses défauts et de les oublier presque complètement. Je tiens à souligner que j'en garde un excellent souvenir, essentiellement parce qu'il s'agit d'une machine sûre. » Petite surprise au démarrage : « Une bonne segmentation, une longue course, un taux de compression élevé font que la mise en route n'a rien à voir avec une 125 cm<sup>3</sup>. Debout sur le kick, mes 65 kilos n'en obtenaient aucun déplacement jusqu'à ce que je comprenne qu'il faille laisser légèrement revenir le kick pour appuyer de plus belle. Cette méthode, bien connue des possesseurs de gros monos

et de gros twins anglais, n'a rien d'exceptionnel et ne demande pas longtemps pour être assimilée... » Plus loin l'auteur évoque les vibrations ressenties dans le guidon, il précise : « Avant de partir pour une étape importante il est bon de resserrer les boulons moteur, les écrous des repose-pieds passager, ceux de leur plaque support ainsi que les fixations d'échappement. » Une mini-révision obligatoire que beaucoup d'amateurs de gromono anglais connaissent. Plus loin : « Cette énumération des défauts est d'autant plus désagréable qu'il s'agit à mon goût d'une machine très attachante. » Il salue la position de conduite confortable, la selle douce et large, les repose-pieds bien placés... Emet un bémol à propos du large guidon quand on va vite, mais apprécie la douceur des commandes, le positionnement de la pédale de frein. Il indique même : « Les freins sont parmi les

La B50 Victor cubait 499 cm<sup>3</sup> grâce à un alésage de 84 mm. (1971)



meilleurs que j'aie rencontré. Le double-came de l'avant est puissant et néanmoins progressif... le frein arrière lui n'a pas d'histoire, il est efficace. Les Dunlop K70 ont, sur le sec comme sur le mouillé, une bonne affinité avec le sol, tant au freinage qu'en virage. » Comme c'est bien dit. Et il enchaîne : « La maniabilité, la garde au sol et la rigidité de cette "Victor de route" incitent à virer... La direction très légère n'amorce pas de guidonnage, mais n'incite pas à aborder rapidement les dos d'âne. Cette légèreté, combinée avec la hauteur de selle et la position de conduite très droite, n'est certainement pas étrangère à la sensibilité au vent latéral que j'ai pu relever notamment sur l'autoroute... » L'auteur conclut son essai : « La 441 BSA n'est pas une machine sportive, loin de là... En ville elle se faufile aussi bien qu'une 125 cm<sup>3</sup> grâce à sa largeur assez faible et surtout à son rayon de braquage exceptionnel. Bien plus qu'une 250 cm<sup>3</sup> de performances similaires, elle permet l'utilisation en duo... dommage que quelques négligences du constructeur (auxquels les usagers sauront trouver remède) assombrissent le tableau, car un beau moteur dans une bonne partie-cycle ne méritait pas ces oublis. » Cette analyse sévère mais assez juste est quelques pages plus loin nuancée par Christian Bourgeois chargé des mesures de performances.

“ Les apparences

La petite 441 reprend l'habillage de l'A65 contemporaine.

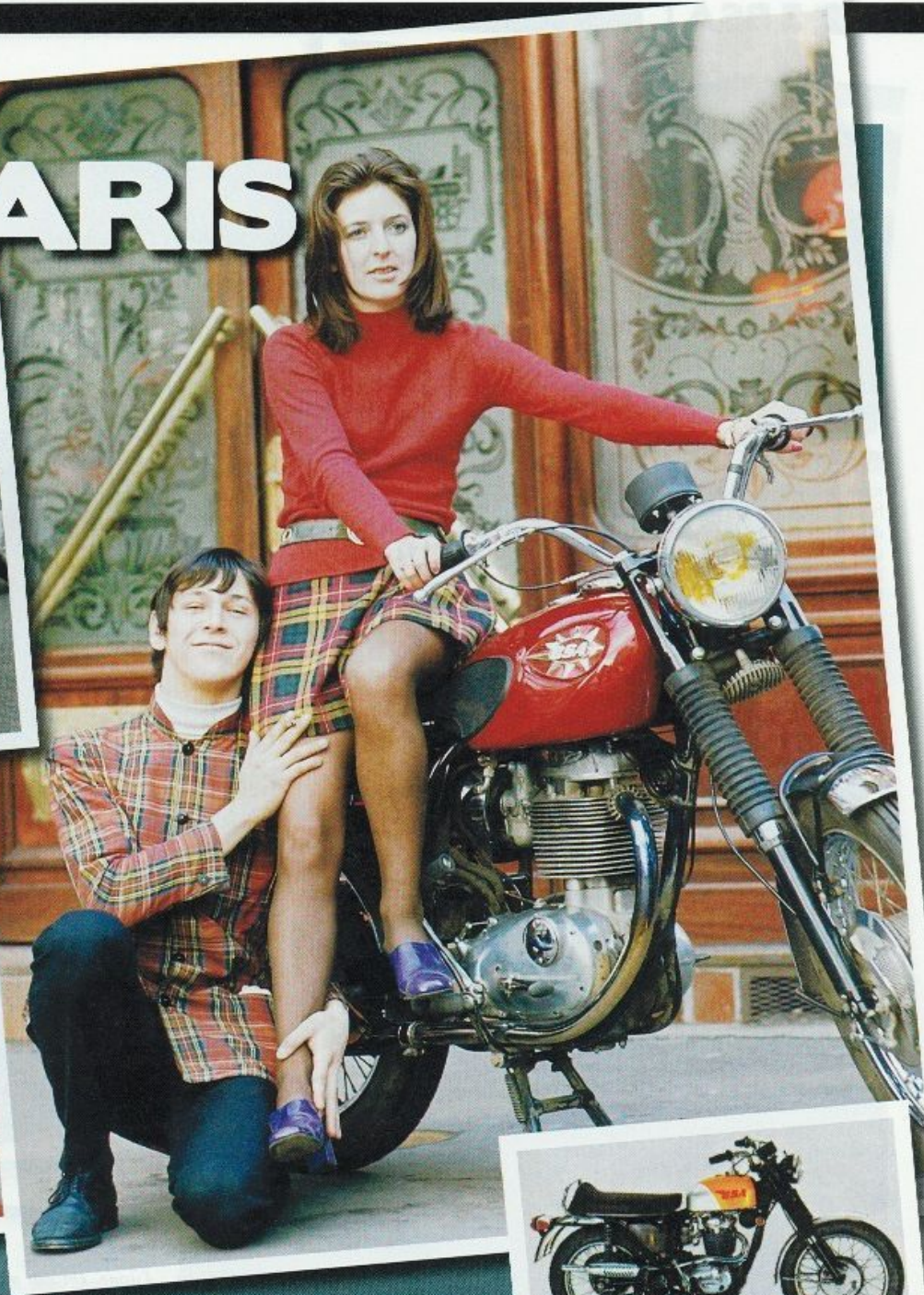




# À PARIS



Un cylindre,  
un compteur !



La Victor Special, ou 441 Scrambler.

## Les mesures parlent

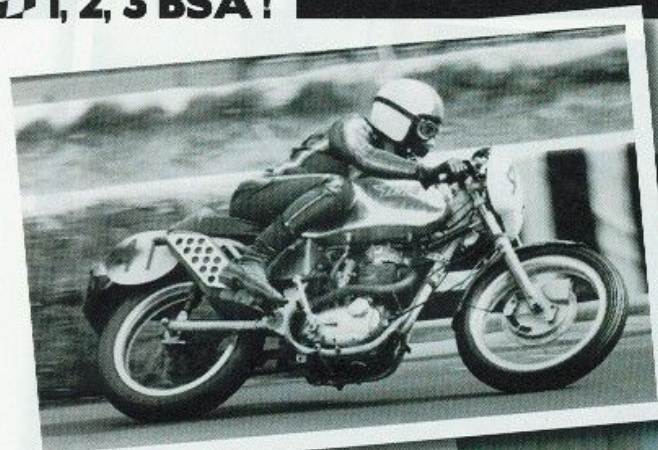
Sous le titre: « Monthéry, il fallait bien qu'elle y aille », l'article débute ainsi : « Si notre brave BSA avait pu se faire comprendre de ces essayeurs irrespectueux, elle nous aurait dit combien elle trouvait déplacé d'être ainsi menée au pied du mur... de l'anneau de vitesse pour la circonstance. Dans des condi-

tions plutôt défavorables pour l'obtention des meilleures performances j'ai réalisé respectivement 129,2 km/h (assis) et 140,7 (couché). Ces performances n'ont rien d'exceptionnel surtout en regard de la cylindrée. Mais il ne faut pas perdre de vue que la BSA n'a aucune ambition chronométrique. » Et Christian de conclure : « En un après-midi la BSA Shooting Star nous avait démon-

tré qu'elle pouvait se sortir très honorablement d'épreuves pour lesquelles elle n'était visiblement pas destinée. Comme quoi les apparences peuvent être trompeuses, même en motocyclisme. » Paroles d'une époque disparue ?

uvent être trompeuses, même en motocyclisme”





Une B50 Gold Star en course, avec son cadre qui fait réservoir d'huile.

La gamme BSA 1970, alignée à la CGCIM, filiale de Peugeot qui importait Triumph et BSA.

(suite de la p. 25)

mais aussi en mécanique et réagit avec bonne volonté à la moindre sollicitation, la différence de poids en faveur du twin est nettement ressentie. Je retrouve plus facilement le comportement amusant des Triumph ou Norton twin, avec un joli coup de pied au cul quand on ouvre un peu fort en deux ou trois. Juchée sur d'étroites enveloppes, l'A65 vire avec aisance, se place avec précision. Pour rouler, on ne manque de rien et l'on se délecte de la sonorité des pots saucisson. Frank me fait remarquer: « Ce sont des silencieux d'époque, des pièces d'origine construites dans un acier plus épais que les refabrications actuelles. Du coup la sonorité est très différente, beaucoup plus sourde et moins métallique. » Hormis le manque d'habitude d'une sélection placée à droite (du bon côté d'après les *British*) je me sens très vite à l'aise avec cette moto dont la position de conduite un peu plus sur l'avant me paraît plus en phase avec ses destinées "sportives". Souple, avec pas mal d'allonge, nerveuse mais pas caractérielle, la Lightning m'apparaît comme une bonne fille prête à tout et surtout aux plaisirs de la motocyclette. Parfaitement refaite, cette A65 fonctionne comme à son premier jour, voire un peu mieux puisque les réglages sont peaufinés et le rodage effectué. On part en vacances? Et bien non, il y a un article à écrire et un retour obligatoire au bercail.

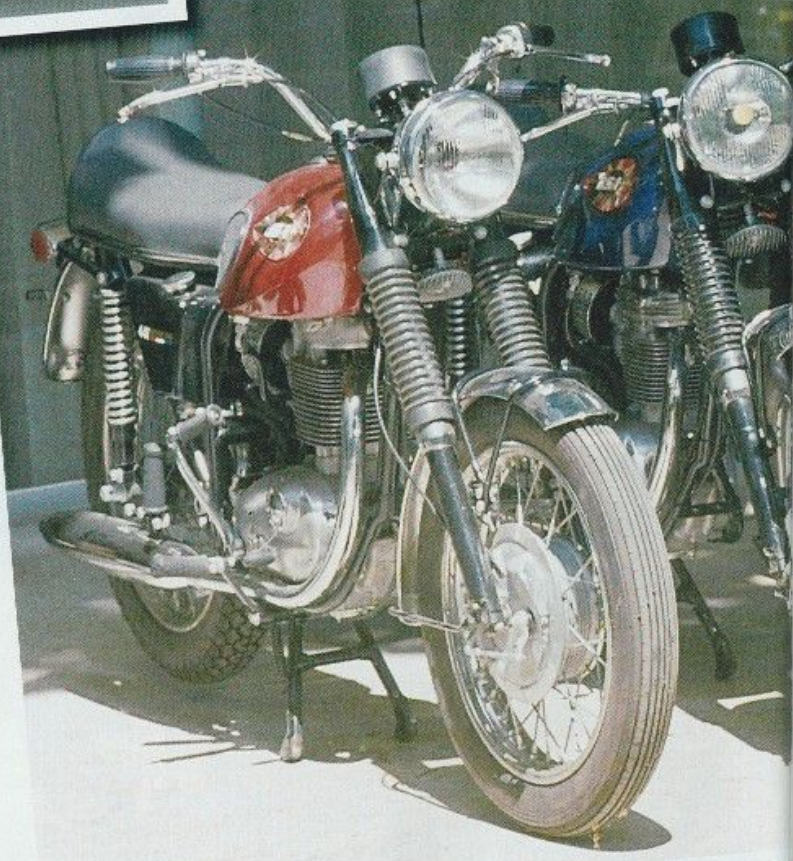
## A 2 ou 3 pattes, ma BSA ?

Le climat insipide de la journée d'essai n'incite pas à la rêverie et pourtant sur le chemin du retour je suis plongé dans mes réflexions quant au choix d'une BSA de cette époque. Le trois-cylindres est envoûtant, puissant, souple aussi quand il le faut. C'est un monument historique et c'est peut-être à ce titre qu'il effraie un peu. Complexe, capricieux, surtout s'il a été maltraité ou mal entretenu, ce bloc demande une compétence notable pour pouvoir le maintenir en état. Patrick, le propriétaire de la Rocket 3, est habitué et connaît tout ça sur le bout des doigts, mais un autre avis de la part de Frank m'éclaire: « Je n'apprécie pas trop les trois-cylindres. C'est compliqué à faire et cela reste de

toute façon fragile que ce soit un BSA ou un Triumph d'ailleurs. J'ai plus d'affinités avec les twins, plus logiques et surtout plus solides. » Roland Chatokhine nuance un peu ces propos en précisant: « Un trois-cylindres s'il est refait doit l'être dans les règles et il y a des petits trucs à connaître. Bien mené, conduit tranquille ensuite, il fonctionne pas trop mal et reste à peu près fiable. Il y a des gens qui n'aiment que ça. C'est une moto anglaise des années 60-70, avec tout ce que ça comporte et je pense que celles qui circulent actuellement sont bien plus fiables que celles qui sortaient de

l'usine. On sait mieux faire à présent... » Et pourtant il faudra bien choisir à moins d'avoir les deux. L'élégance de la ligne très classique et le caractère de la Lightning sont de vrais arguments en sa faveur. La force et la puissance que dégage la Rocket 3 en sont d'autres, très favorables. Sur le plan de l'impression physique qu'elles provoquent on n'aura pas vraiment de solution, puisque l'une et l'autre disposent de charmes propres et indéniables. On parlera finance alors et si l'on cherche une BSA Lightning dans l'état de celle de Frank on peut tabler sur 7 à 8 000 €, quand on trouvera un trois-cylindres

« Les BSA qui roulent sont plus fiables que celles qui







restauré top niveau dans les mêmes plages tarifaires, voire nettement plus cher s'il y avait beaucoup de travail. Une Rocket 3 dans l'état de celle de notre essai (c'est-à-dire qui nécessite une bonne révision) ne se verra pas proposée moins cher, la rareté et le prestige du trois-pattes laisse peu de latitude aux acheteurs et les prix flambent parfois, jusqu'à 9 000 €. D'autant que remettre une triple en état risque logiquement de coûter plus cher qu'un twin... Une chose est sûre, si vous craquez pour une de ces motos n'hésitez pas à demander conseil aux connaisseurs, ça peut vous sauver la mise et en tout état de cause fuyez les machines bricolées.



2010, ultime confrontation entre la Rocket 3 et l'A65 Lightning.

sortaient de l'usine"



# GROMONO, TWIN OU TRO

## BSA 441 Shooting Star

La 441 Shooting Star est une bien jolie moto très (trop?) rare. Les quelques exemplaires (ainsi que ceux équipés du même moteur) encore en service actuellement appartiennent à de chanceux amateurs qui les mettent rarement en vente. Cependant, et de l'avis de professionnels éclairés, il faut tout de même aborder ce genre de machine avec un minimum de compétences. Frank Chatokhine s'explique: « La fiabilité est vraiment moyenne. Le gromono est monté sur un bas moteur en provenance d'une 250 (la C11). Forcément cela fragilise beaucoup de choses, même

si les éléments internes ont été modifiés en fonction de la puissance, le diamètre du volant moteur par exemple est presque trop petit. Les vibrations sont importantes et particulièrement méchantes sur ces motos. Il faut donc surveiller ça de près et surtout partir d'une base refaite proprement par des gens qui connaissent. En plus elles se vendent à des tarifs élevés, donc il faut savoir à quoi on s'attend. Les

machines que nous connaissons sont de toute façon très peu utilisées, parce que trop délicates et c'est dommage parce que ce sont des motos fantastiques. » Gardons en mémoire cet avis des plus éclairés... Sur le plan financier, les offres valables de machines en état et complètes indiquent une fourchette de 5 500 à 6 500 euros. Une somme honnête, si tout est OK, complet et conforme.

## PRATIQUE

### > SPÉCIALISTES

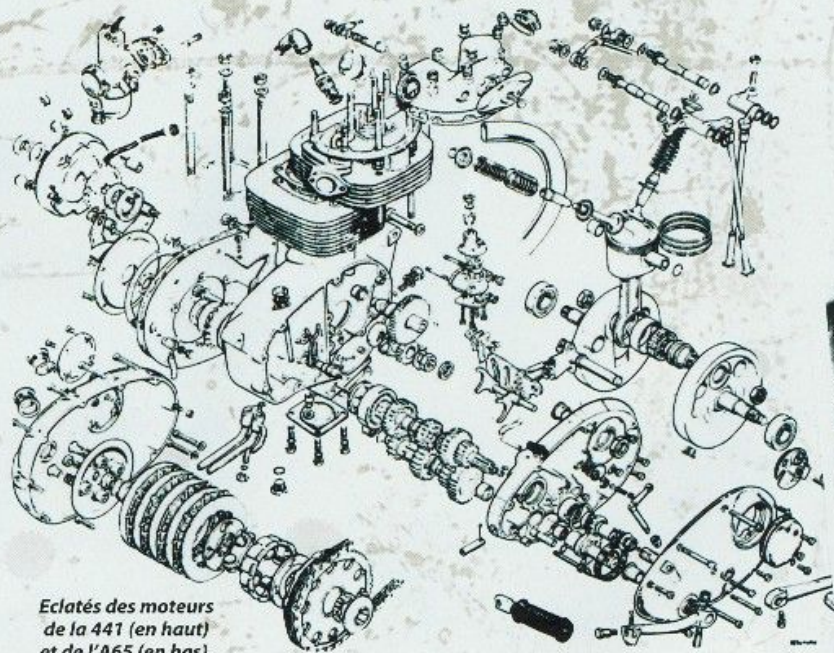
- **Machines & Moteurs (95)**  
Tél. 01 39 59 98 35
- **Chatokhine (27)**  
Tél. 02 37 32 92 58
- **Valdevit (91)**  
Tél. 01 60 88 45 47
- **L'atelier de Daniel (69)**  
Tél. 04 78 45 38 48
- **British bikes (67)**  
Tél. 03 88 48 34 44
- **HP Racing (45)**  
Tél. 02 38 31 50 98
- **Classic Bike Esprit (13)**  
Tél. 04 90 26 03 19
- **Auvergne Motos Classiques (63)**  
Tél. 04 73 70 66 79
- **3D Motorcycles (32)**  
Tél. 05 62 69 3842 et  
00.44.77.133.160.95(UK)

### > SITES ET CLUBS

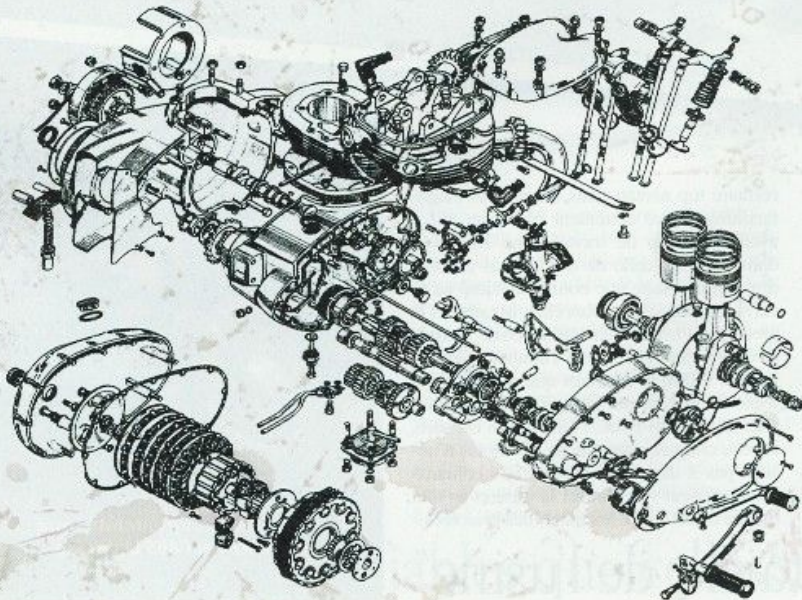
- [www.motos-anglaises.com](http://www.motos-anglaises.com)
- [www.triton-france.com](http://www.triton-france.com)
- [www.bsaownersclub.co.uk](http://www.bsaownersclub.co.uk)
- [www.triplesonline.com](http://www.triplesonline.com)

### > A LIRE

- Dans Moto Revue**  
n° 1919, 1961, 1973 et 2022
- Dans Moto Revue classic**  
n° 5 (comparo A65), 17 (comparo Rocket 3) et 29 (dossier A65)
- Dans Motoscopie de Christian Guislain**  
n° 4, 7 et 9 (éditions FFMC)
- En anglais**  
BSA twin & triple et BSA twin restauration  
(éditions Osprey) par Roy Bacon



Eclatés des moteurs de la 441 (en haut) et de l'A65 (en bas).





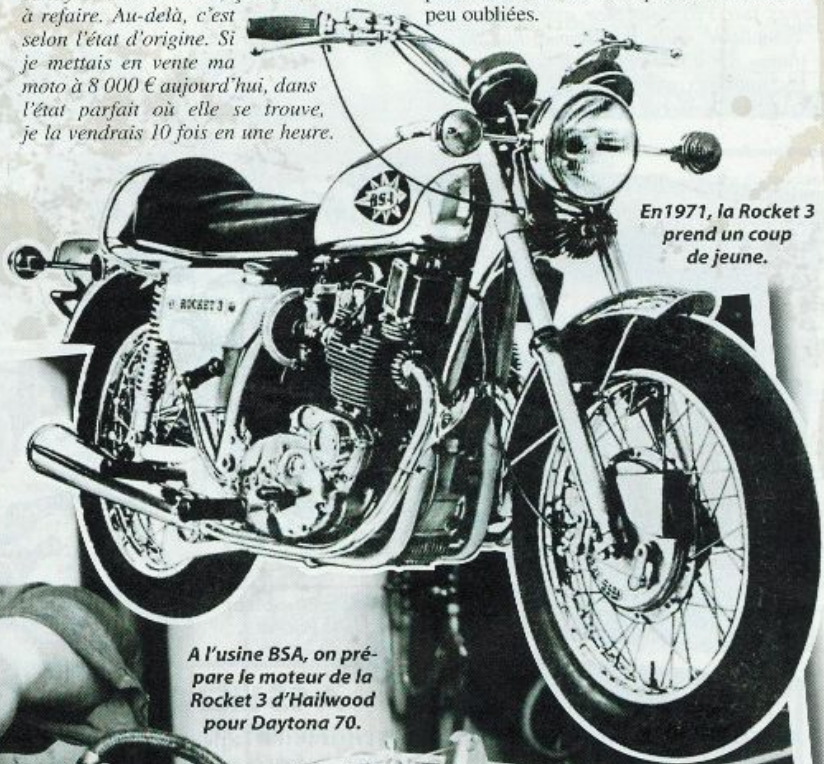
# S-CYLINDRES ?

## BSA A 65 Lightning

Frank Chatokhine, encore lui, nous parle de sa Lightning: « C'est vraiment ma moto ! Mon père l'a refait il y a longtemps. J'ai même des photos de moi sur la bécane où je dois avoir 14 ans. Après on l'a vendue. Le gars ne pouvait pas la garder, on l'a reprise. Un ami l'a achetée et quand il m'a demandé de la revendre quelques années plus tard, j'ai craqué. Des modèles 67, il y en a eu mais pas autant que les suivantes. Il y a beaucoup de pièces particulières au modèle, du coup, en restaurer une est plus compliqué que les modèles à partir de 68, moins beaux à mon goût. Ici à l'atelier on a un forfait hors taxe et hors pièces de remplacement de 1200 € pour la remise en état d'un bloc-moteur. A cela tu rajoutes ce qu'il faut changer, refaire et le reste...

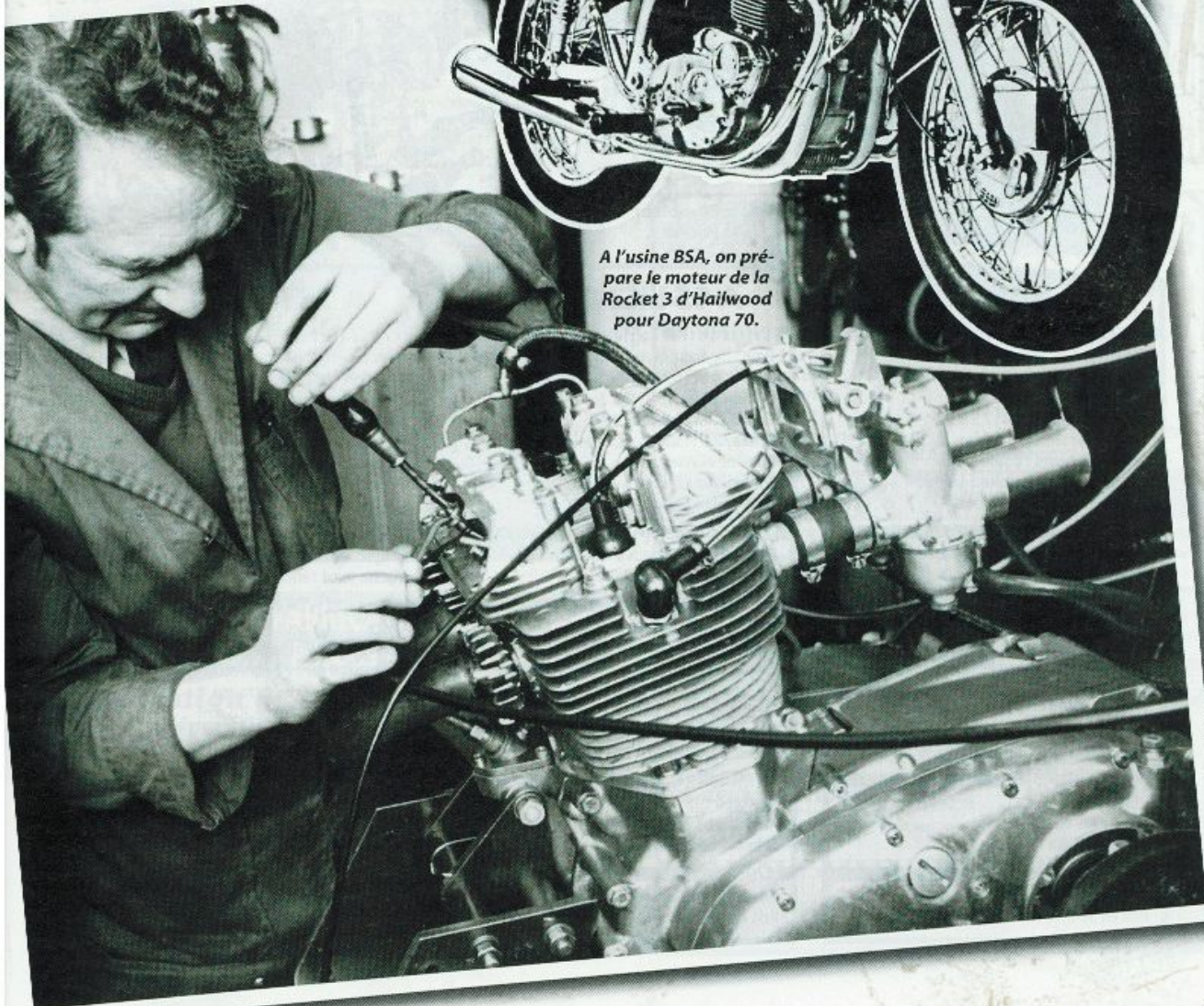
*Tu peux tabler sur un moteur neuf de 2 500 à 3 000 €, parfois plus s'il y a du bobo. Si la machine n'est pas trop abîmée, complète, une restauration vers les 5 000 € est un bon compromis. Attention aux peintures candy et aux chromes, ça coûte très cher à refaire. Au-delà, c'est selon l'état d'origine. Si je mettais en vente ma moto à 8 000 € aujourd'hui, dans l'état parfait où elle se trouve, je la vendrais 10 fois en une heure.*

*Je n'ai pas cette intention... mais la fourchette de prix se situe là. » Une estimation somme toute très correct pour des motos moins recherchées que les twins Triumph ou Norton mais dont on commence à comprendre la valeur alors qu'elles étaient un peu oubliées.*



En 1971, la Rocket 3 prend un coup de jeune.

A l'usine BSA, on prépare le moteur de la Rocket 3 d'Hailwood pour Daytona 70.





## BSA A 75 Rocket III

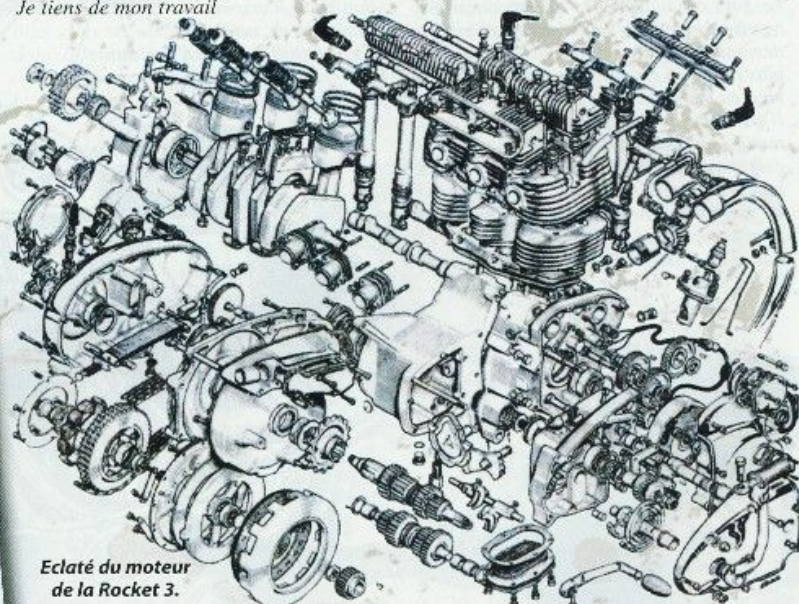
Richard Darby, sujet de sa Gracieuse Majesté, officie dans le Gers et en Angleterre, via sa société 3D Motorcycles, sur les trois-cylindres *only* (Triumph et BSA). Il nous confie: « S'il y a des fuites d'huile sur un bloc trois-cylindres c'est ennuyeux. Normalement, ces moteurs-là, malgré les plans de joints très nombreux cependant mieux dimensionnés, ne doivent pas fuir s'ils sont bien assemblés. C'est compliqué mais pas impossible. Si ça fume, il y a deux possibilités. Les guides de soupapes sont foutus ou les cylindres glacés. Ce moteur doit être utilisé dans les

tours, il faut tirer dedans sinon il s'encrasse et glace ses fûts de cylindres. Je conseille aussi un manomètre de pression pour surveiller la pression constante du circuit d'huile. S'il y a une brusque chute de pression à régime constant de 3 500 tours, c'est souvent à cause des coussinets, jamais de la pompe à huile qui est très efficace, bien conçue et solide. Les bruits du bas-moteur viennent des écrous de vilebrequin ou d'amortisseur de transmission ou de silent-blocs de couple desserrés. Je tiens de mon travail

avec l'équipe de l'usine sur les moteurs de course un petit truc très utile qui est d'agrandir le diamètre de l'admission d'huile dans le carter en passant de 6,35 mm à 8 mm environ. C'est mieux. Et sinon, si c'est bien fait on peut faire 400 000 kilomètres avec un trois-cylindres anglais. C'est ce que j'ai fait avec la mienne. Pour la réfection d'un moteur complet, bas et haut-moteur, il faut compter 3 à 4 000 €. Toutes les pièces sont disponibles et ensuite, la route est libre... »



Dick Mann, pilote BSA aux USA, roulait en dirt-track sur une B50.



Eclaté du moteur de la Rocket 3.

### 441 SS

#### MOTEUR ■ TRANSMISSION

**Type** : monocylindre quatre-temps refroidi par air.  
**Cylindrée** : 441 cm<sup>3</sup> (79 x 90 mm).  
**Taux de compression** : 7,2 à 1.  
**Embrayage** : multidisque dans l'huile.  
**Boîte de vitesses** : quatre rapports.  
**Transmission secondaire** : par chaîne.  
**Carburateur** : Amal ø 28 mm.

#### PERFORMANCES

**Puissance** : 29 chevaux à 5750 tr/mn  
**Vitesse maxi** : environ 130 km/h

#### CHASSIS

**Cadre** : simple berceau acier dédoublé  
**Suspension AV** : fourche télescopique  
**Suspension AR** : 2 amortisseurs avec réglage de contrainte  
**Frein AV** : double came 178 mm  
**Frein AR** : tambour simple came ø 178 mm  
**Pneus** : AV : 3,25 x 18, AR : 3,50 x 18

#### DIMENSIONS

**Réservoir** : 15 l  
**Poids** : 149 kg à sec  
**Empattement** : 1346

#### NOTES

**Année de production** : 1968 à 1970  
**Prix en avril 70** : 6 150 F

### A 65 LIGHTNING

#### MOTEUR ■ TRANSMISSION

**Type** : bicylindre quatre-temps refroidi par air.  
**Cylindrée** : 654 cm<sup>3</sup> (75 x 74 mm).  
**Taux de compression** : 9 à 1.  
**Embrayage** : multidisque dans l'huile.  
**Boîte de vitesses** : quatre rapports  
**Transmission finale** : par chaîne.  
**Deux carburateurs** : Amal ø 29 mm.

#### PERFORMANCES

**Puissance** : 53 chevaux à 7500 tr/mn  
**Vitesse maxi** : environ 170 km/h

#### CHASSIS

**Cadre** : double berceau acier  
**Suspension AV** : fourche télescopique  
**Suspension AR** : 2 amortisseurs avec réglage de contrainte  
**Frein AV** : double came 203 mm  
**Frein AR** : tambour simple came ø 177 mm  
**Pneus** : AV : 3,25 x 19, AR : 4,00 x 18

#### DIMENSIONS

**Réservoir** : 18 l  
**Poids** : 185 kg à sec  
**Empattement** : 1422 mm

#### NOTES

**Année de production** : 1964 à 1973  
**Prix en avril 70** : 8 250 F

### A 75 ROCKET 3

#### MOTEUR ■ TRANSMISSION

**Type** : trois cylindres quatre-temps refroidi par air.  
**Cylindrée** : 740 cm<sup>3</sup> (67 x 70 mm).  
**Taux de compression** : 9,5 à 1.  
**Embrayage** : multidisque dans l'huile.  
**Boîte de vitesses** : 4 rapports  
**Transmission secondaire** : par chaîne.  
**Trois carburateurs** : Amal ø 27 mm.

#### PERFORMANCES

**Puissance** : 58 chevaux à 7250 tr/mn  
**Couple** : 5,5 mkg à 4500 tr/mn  
**Vitesse maxi** : environ 180 km/h

#### CHASSIS

**Cadre** : double berceau acier  
**Suspension AV** : fourche télescopique  
**Suspension AR** : 2 amortisseurs avec réglage de contrainte  
**Frein AV** : double came 203 mm  
**Frein AR** : tambour simple came ø 175 mm  
**Pneus** : AV : 3,25 x 19, AR : 4,00 x 19

#### DIMENSIONS

**Réservoir** : 18 l  
**Poids** : 221 kg à sec  
**Empattement** : 1470 mm

#### NOTES

**Année de production** : 1968 à 1972  
**Prix en avril 70** : 11 420 F