

pour amateurs de sensations fortes

la 750^{cc} GUS KUHN

le cap des 200 est franchi

G. MALLET



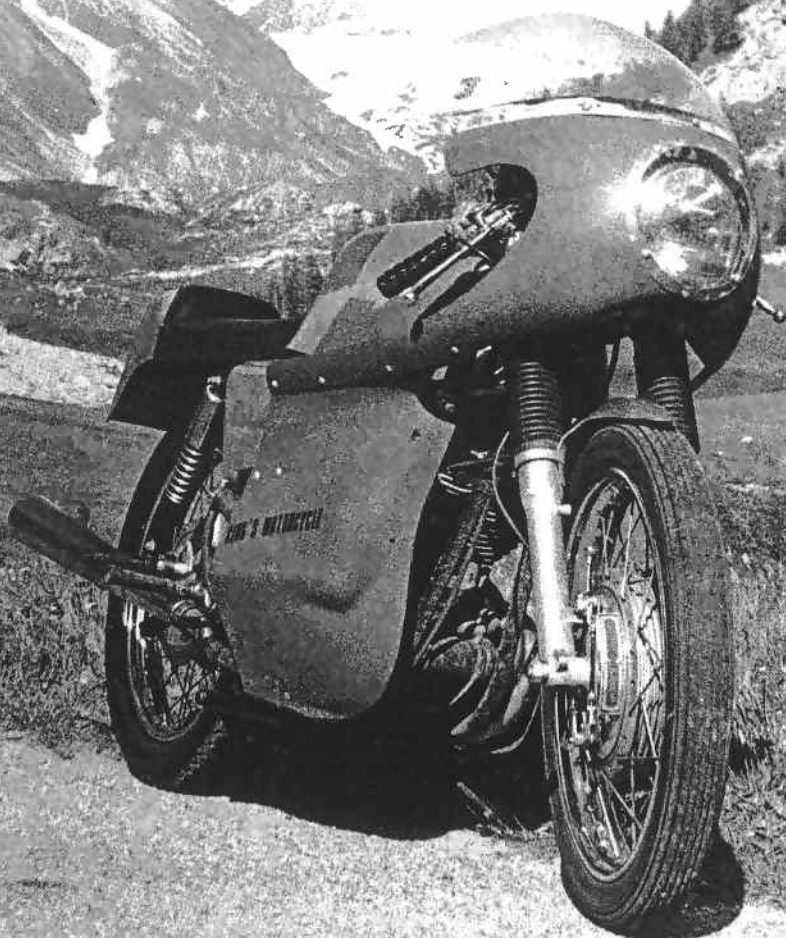
Ch. BOURGEOIS

D'INNOMBRABLES MOTOS, SEULES OU PAR PETITS GROUPES, FILENT VERS UNE MEME DESTINATION. DES PETITES, DES GROSSES, DES JEUNES, DES ANCIENNES. SELON LEUR FANTASIE, LES PILOTES ADMIRENT LE PAYSAGE OU AU CONTRAIRE, LES YEUX RIVES SUR LE BITUME, FONCENT VERS LE BUT.

ET POURTANT, TOUTES SONT DOUBLES, AVEC 30 « BORNES » DE MIEUX MEME POUR LES PLUS RAPIDES, PAR UN BOLIDE VERT ET GRIS. UN PEU PLUS TOT LE MEME JOUR, CE MEME ENGIN INCROYABLEMENT RAPIDE AVAIT « DEPOSE », SUR L'AUTOROUTE DU SUD, TOUTES LES VOITURES RENCONTREES, Y COMPRIS LES TRES RAPIDES DS 21. UN CHUINTEMENT DE PNEUS X AS, UN APPEL DE PHARE A IODE, LA VOITURE, LANCEE A 160 OU 170, SE RANGE UN PEU, UN GRONDEMENT SOURD, LE CONDUCTEUR DE LA DS REPREND LA FILE DE GAUCHE, LE MONSTRE EST PASSE, COMME UNE FLECHE, ET FILE VERS L'HORIZON. IL EMMENE UN MOTOCYCLISTE, EN CUIR, POSITION SEMI-RACING, BIEN ABRITE DERRIERE LE CARENAGE, ET SA PASSAGERE, VERS VAL D'ISERE ET LE CHAMOIS. LE BOLIDE, VOUS L'AVEZ COMPRIS, C'EST UNE MOTO : LA 750 GUS KUHN COMMANDO.



*photo Revue N° 1946
20/03/69*



Vue
arr
Le resso:
de

Une reine
reine des ne

UNE VITESSE STUPÉFIANTE

Sil j'ai débuté cet essai par un préambule assez curieux, c'est pour que nous soyons, tout de suite, dans l'ambiance. En effet, la 750 Gus Kuhn Commando qui m'a été confiée à l'essai est, de très loin, la machine qui m'a transporté le plus rapidement — j'entends machine de tourisme — d'un point à un autre. On parle beaucoup de reines de la route; en voici une, réellement. Une vitesse de croisière normale, sans fatigue particulière grâce au carénage, de 170 à 180 km/h chrono, une vitesse de pointe, en duo, de plus de 190 km/h, le maxi assis à 195 km/h, et près de 210 (chrono, toujours), en position couchée.

Ça, se sont les chronos réalisés à Montlhéry. Je comprends maintenant l'impression de vitesse ressentie en descendant au Chamois, et la facilité avec laquelle je doublais « tout ce qui roule » :

grosses motos et voitures rapides. Évidemment, 190 chrono, même sur une route nationale, c'est une vitesse assez considérable. Les carrefours arrivent très vite et, quand on est gêné pour un dépassement, on a vraiment l'impression de se traîner, en attendant le passage, à 140 ! Cette impression est d'ailleurs partagée. En arrivant à Val d'Isère, j'ai rencontré plusieurs personnes de ma connaissance qui m'ont avoué n'avoir jamais été dépassées si vite par une moto. Les Anglais, maîtres de la grosse cylindrée sportive pendant si longtemps, ont donc retrouvé avec celle-ci une suprématie devenue bien chancelante ces dernières années.

UNE MOTO DE COURSE POUR LA ROUTE

Certes, ces performances exceptionnelles ne vont pas sans quelques incon-

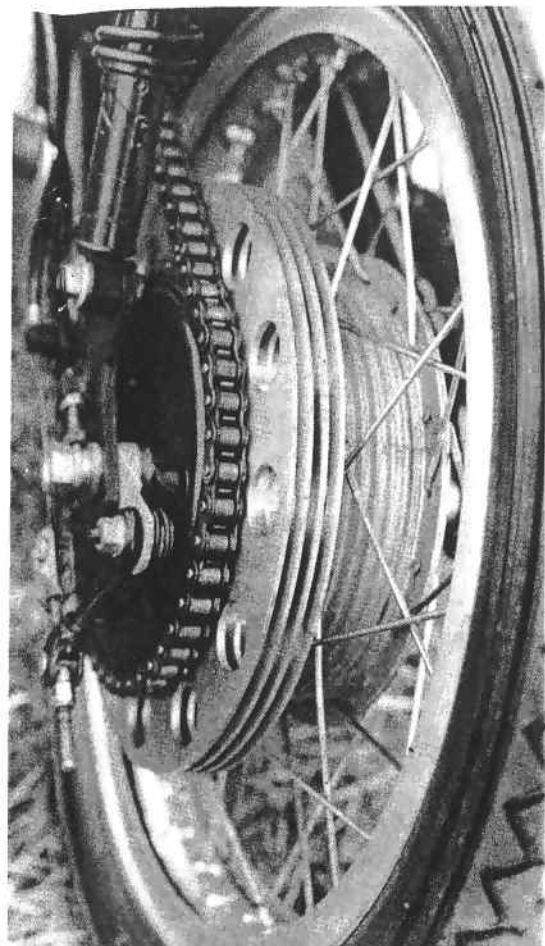
vénients. La Gus Kuhn est plus une moto de course qu'une grande routière, ce qui sous-entend un confort précaire et un entretien assez attentif — chaînes, pneus, freins, souffrent évidemment plus sur une machine de plus de 60 ch que sur un cyclo.

Dès le premier contact, on comprend que l'on a affaire à quelque chose de sérieux. Moteur et partie cycle sont ceux de la Commando, sur la description de laquelle il est inutile de revenir (voir M.-R. n° 1900). Seuls l'habillage et quelques accessoires changent, ainsi, sur notre machine d'essai, que deux modifications au moteur : des pistons donnant 9,5 de compression au lieu de 8,9, et des carburateurs Amal concentriques de Ø 32 mm (30 mm d'origine), avec bien sûr les passages d'admission agrandis à ce diamètre.

L'habillage Gus Kuhn est de style résolument racing, en polyester vert anglais et gris métal. Gros réservoir de 17 litres, évidé aux genoux, avec bouchon à ouverture rapide, selle biplace à dossier

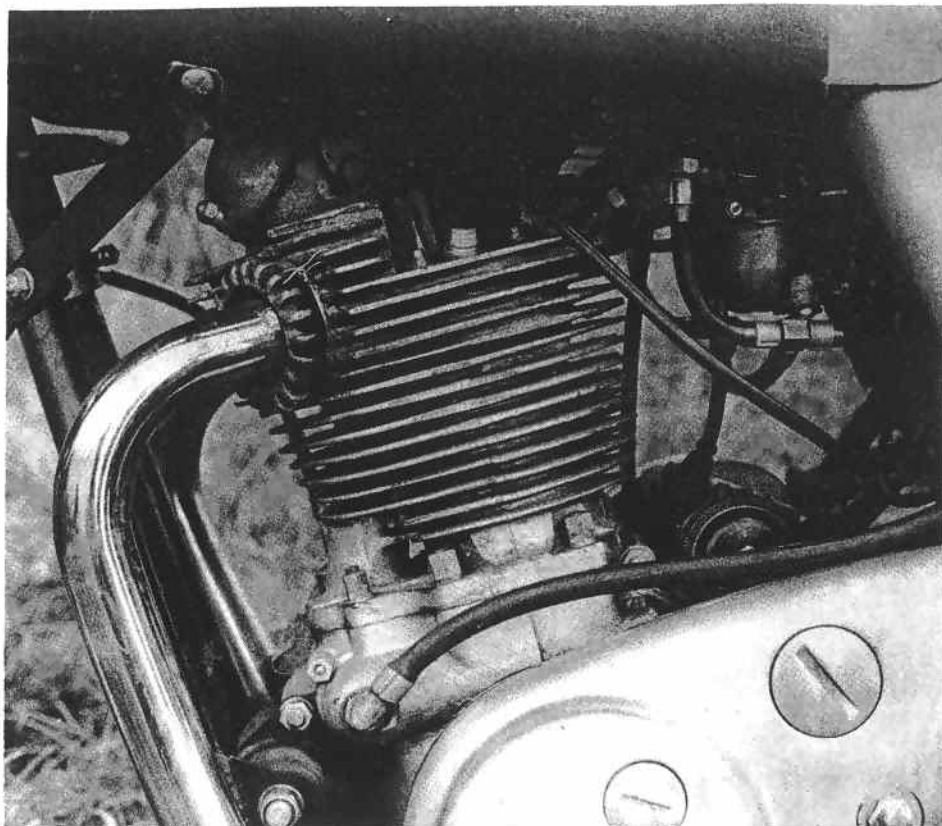


*Un ensemble mécanique
qui inspire le respect sinon la crainte.
Vous pouvez distinguer
la magnéto racing et
les Amal de Ø 32 mm.*



*Vue de détail sur la splendide frette de frein
arrière qui équipait notre machine d'essais.
ressort en épingle est le principal responsable
de la dureté de la pédale de frein arrière.*

*ine de la route peut également être une
s neiges.*



surbaissée, commandes aux pieds reculées, avec repose-pieds pilote et passager pliants, guidon à bracelets, mini-garde-boue avant en polyester, amortisseur hydraulique de direction et, pour aller vite, un fin carénage sport en trois parties. Arrogants, deux longs mégaphones chromés pointent vers l'arrière, bien au-dessus de l'axe de roue. Fourche et freins sont ceux de la Norton, mais les amortisseurs arrière sont des Girling racing, à 3 positions.

Bien entendu, cette présentation très sportive n'exclut pas un équipement routier complet, ainsi qu'en témoigne, par exemple, le phare à iode — deux ampoules de 55 W —, qui peut remplacer, moyennant une modique option, l'optique d'origine. Quant à l'équipement de série, il est aussi classique que complet. Deux béquilles — centrale et latérale —, compteur avec totalisateur, compte-tours, appel de phare au pouce gauche, de jour comme de nuit (très utile sur route), stop, etc.

On retrouve la moto de sport anglaise lorsqu'il s'agit de la mise en route. Con-

tact à clef — il faut le chercher, à droite, en dessous, contre le réservoir d'huile —, essence ouverte (deux robinets), noyer les carburateurs, replier le repose-pied pilote côté droit, se mettre debout sur le kick, et « y aller » ! Au début, c'est très difficile, à moins de peser le quintal. Et puis, on apprend à trouver le point d'attaque du kick le plus favorable, et le « coup de jarret Gus Kuhn » s'acquiert assez vite.

La position en selle est assez déconcertante au début. La selle est large, trop large, avec des bords durs, qui obligent à trop écarter les jambes, ce qui fait que les pieds touchent tout juste à plat sur le sol, même pour un pilote assez grand.

Ensuite, au moment de démarrer, les pieds tâtonnent à la recherche des repose-pieds, qui se trouvent beaucoup plus en arrière que sur une machine de tourisme.

Première, au pied droit, en haut (normes anglaises), et nouvelle surprise.

L'embrayage à diaphragme, doux à manier, attaque très sec, et les premiers démarrages seront assez saccadés.

Tout ceci, bien entendu, concerne les impressions de la première prise de contact.

Bref, la Gus Kuhn, ainsi équipée, n'est pas de ces machines que vous « sentez » parfaitement dès le premier galop d'essai.

Au début, c'est même plutôt elle qui vous conduit, maladroit dans le flot de la circulation urbaine, à cause d'un rayon de braquage limité par les bracelets et le carénage, et du nombre impressionnant de chevaux qui se précipitent au moindre mouvement de la poignée des gaz.

Donc, il ne faut pas s'attendre, au premier contact, à un « vélo » qui cèdera à vos moindres caprices. Mais ensuite, au bout de quelques dizaines de kilomètres sur route, tout change. La confiance vient progressivement et, après avoir vu ses défauts, le pilote découvre les extraordinaires qualités routières de la Gus Kuhn Commando.

D'abord, la position, pénible en ville, s'avère sur route très fonctionnelle, bien qu'encore assez fatigante, surtout pour les poignets. Mais elle permet un excellent contrôle de la machine à haute vitesse et, bien abrité derrière la bulle, le pilote ne souffre nullement de la pression de l'air.

Les commandes manuelles et pédestres sont bien disposées et assez sensibles, avec toutefois une restriction quant au frein arrière commandé par câble, dont la commande est très dure et peu précise. Le frein avant double comes d'origine s'avère, lui, nettement trop faible pour les vitesses atteintes avec cette 750cc. Certes, si l'on se contente de rouler à 140-150, en freinant tranquillement et en s'aidant du puissant frein moteur, tout va bien. Mais si le pilote désire — et la tentation est forte — utiliser les réelles qualités sportives de la Gus Kuhn, le freinage devient extrêmement tangent. C'est là le principal défaut de cette 750 cc sport et, puisque nous y sommes, voyons le second : un manque total de confort, dû à un dessin mal étudié et un rembourrage nul de la selle. Nous avons vu qu'elle était trop large, blessant la face interne des cuisses. Elle est en outre extrêmement dure particulièrement dans sa partie postérieure... et celui du passager n'y résiste pas longtemps. Enfin, une critique que n'auront pas à formuler les futurs acheteurs de Gus Kuhn : la « mienne » vibrait de façon assez désagréable, chose surprenante quand on sait que, justement, le propre de la Commando est une remarquable absence de vibration.

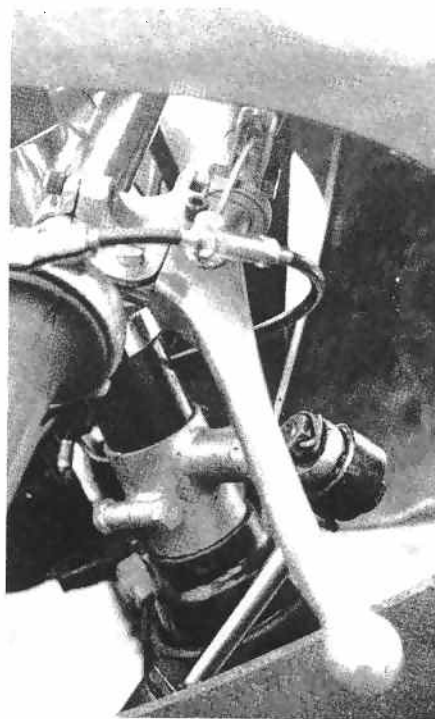
L'explication tient en deux points : d'une part le vilebrequin n'a pas été rééquilibré après le montage des pistons haute compression qui équipaient ma machine d'essai ; d'autre part et surtout, la chaîne primaire était trop tendue. D'ailleurs, à Montlhéry, où seule la tension de cette chaîne avait été modifiée, les vibrations avaient presque totalement disparu.

Il faut en outre préciser, puisque nous parlons du moteur, que cette machine, arrivée en France en début d'année, dispose du moteur Commando normal. Alors que toutes les Gus Kuhn livrables en France sont maintenant équipées du nouveau moteur Commando S. On n'arrête pas le progrès !

Lorsque l'on attaque la route, après avoir un peu la machine en mains, une autre constatation s'impose à l'esprit, et fait oublier les petits désagréments du premier contact : il y a, dans ce moteur, beaucoup de chevaux. Les accélérations, les dépassements, sont instantanés. A 5.000 tr/mn en 4^e, on double la plupart des voitures, et il y a encore près de 2.000 tr/mn pour atteindre le régime de puissance maxi. « Ça » doit donc aller très très vite. On ouvre, à 140 ou 150 km/h, vitesse usuelle pour un pilote de grosse cylindrée, les mégaphones rugissent un peu plus fort et, quelques secondes plus tard, le pilote peu habitué aux vitesses élevées est fortement tenté de rendre la main. Car, même sur une route dégagée, 200 km/h, c'est diablement vite. Les autres véhicules sont ratrappés à une vitesse incroyable, et il est prudent de reprendre une allure plus

raisonnable avant de doubler. Car on peut imaginer la tête de l'automobiliste moyen qui, roulant entre 100 et 120 km/h, est doublé avec 80 à 100 km/h de mieux, et qui plus est par une moto !

Bien entendu, c'est à ces vitesses inaccoutumées qu'apparaissent évidentes toutes les faiblesses d'une machine, et ici notamment des freins. De même, les qualités du moteur comme de la partie cycle sont durement mises à l'épreuve, épreuve



Gros plan sur les petits détails : tendeur du câble des gaz, système de palonnier pour la commande du frein duplex, ancrage de l'amortisseur de direction. Tout pour aller vite et bien. Un petit reproche cependant, la poignée des gaz qui a tendance à échapper et revenir.

dont se sort plus qu'honorablement la 750 cc Gus Kuhn Commando. Le moteur est impeccable, souple, puissant, endurant, nerveux : une bête ! Quant à la partie cycle, en dehors du confort rudimentaire, aucun reproche. La tenue de route est remarquable en toutes circonstances. Cette 750 cc se balance comme une petite cylindrée dans les épingles, garde une trajectoire impeccable dans les grandes courbes, ne souffre d'aucune réaction inquiétante sur les mauvais revêtements pris à haute vitesse. Nous verrons par exemple que tourner à 200 chrono sur l'anneau de Montlhéry ne pose aucun problème, ce qui constitue une belle référence. En outre, et là c'est aussi une excellente surprise, rien ne touche en virages, aucune béquille ne vient limiter dangereusement l'inclinaison, avec les conséquences que cela peut comporter. Cette qualité est d'autant plus sensible que, d'une part, la majorité des grosses cylindrées actuelles sont très mal étudiées sous ce rapport et que,

d'autre part, l'équipement pneumatique monté d'origine sur la Gus Kuhn — Dunlop K 81, ou Avon GP —, d'excellente qualité, permet une conduite sportive digne de ce nom.

Enfin, la boîte de vitesses AMC, bien étagée, est excellente également sur le plan de la sélection des rapports. Nette, précise, impeccable, elle permet des changements de vitesse très rapides, sans jamais de surprise, telle qu'un faux point mort.

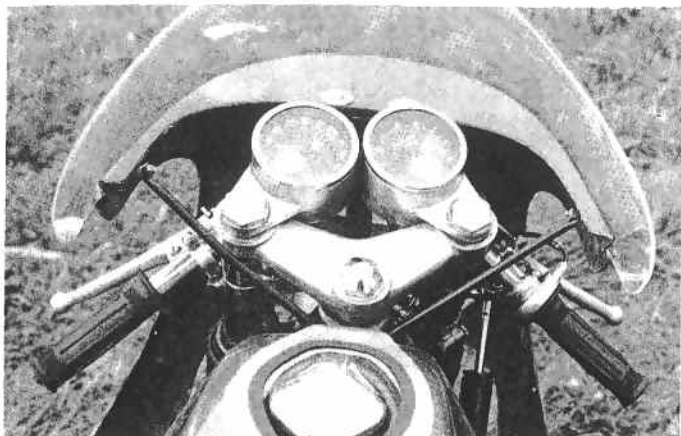
J'ai insisté tout au long de cet article sur le côté très sportif de la Gus Kuhn. D'aucuns, peut-être, me le reprocheront, en me rappelant que c'est une machine routière, pas une moto de course réservée à la piste. Que ceux-là se rassurent. Qu'ils sachent que le gros 750 cc longue course, dans sa version Commando S d'origine, est extrêmement souple, absolument exempt de vibration, propre, et vraisemblablement robuste ; que le confort sera amélioré par une nouvelle selle commandée par l'importateur, Kings' Motorcycles, aux Etablissements Gus Kuhn en Angleterre ; que la mise en route, avec les pistons d'origine comprimés à 8,9 à 1, ne pose aucun problème ; que l'éclairage est puissant, et que les ampoules ne claquent pas ; que les béquilles sont fort bien étudiées et, latérale ou centrale, offrent une excellente stabilité ; que l'autonomie permise par le réservoir de 17 litres oscille entre 170 et 250 km, selon le mode de conduite ; qu'il existe de toutes façons un réservoir de 22 litres ; qu'en un mot la Gus Kuhn, si on la laisse strictement dans sa version originale, est certes une machine extrêmement rapide, mais aussi une grande routière fort agréable et fort docile.

Il n'en reste pas moins que, équipée sport, carénée et avec un tout petit gonflage moteur (pistons et carbus, nous l'avons vu), la Gus Kuhn est la plus sensationnelle moto sportive qu'il m'ait été donné d'essayer. Les purs trouveront des sensations fortes et n'auront plus à faire de complexes sur les autoroutes. Là aussi, ils seront, enfin, redevenus les rois, au guidon d'une moto.

Afin de mettre les points sur les i et de rassurer les inquiets, nous sommes bien entendu « montés » à Montlhéry, avec la Gus Kuhn, et des chronos. Une petite précision, cette même machine dont je viens de vous parler avait été entre temps équipée pour participer aux 1.000 km de Paris. N'allez pas en conclure que c'était une super-spéciale. Je le répète, c'était strictement la même machine, qui avait reçu les modifications suivantes : montage d'une magnéto à la place de l'allumage batterie-bobine ; pose d'un réservoir de 22 litres et d'une selle monoplace ; mégaphones complètement vidés ; double frein avant Seeley ; et carénage de tête de fourche, en place du carénage complet, pour faciliter d'éventuelles séances de mécanique.

Et maintenant, je laisse la plume à l'ami « Boubou » (Christian Bourgeois), qui m'a accompagné à Montlhéry, et y a décroché à cette occasion l'honneur insigne d'être le premier essayeur français à avoir tourné à plus de 200 chrono sur l'anneau de Montlhéry au guidon d'une machine de route.

G. MALLET,



Un poste de pilotage racing, petits guidons à bracelets, gros leviers à boules, compteur et compte-tours qui sautent aux yeux. Au premier plan le bouchon de réservoir à ouverture rapide.

LES CHRONOS

C'EST par un bel après-midi de septembre, le jeudi 4 pour être plus précis, que nous avons pris rendez-vous Mallet et moi avec le King Motorcycles pour essayer la Gus Kuhn. Après une assez longue attente à l'entrée de l'autodrome — il y a toujours des problèmes de dernière minute à résoudre — nous vîmes arriver le camion renfermant dans ses flancs le sujet de nos préoccupations. Il faut bien le dire, nous avions une certaine appréhension, car essayer une machine puissante et rapide n'est pas un simple amusement surtout lorsqu'on ne la connaît pas bien. Personnellement je reconnais avoir toujours un peu peur lorsqu'il s'agit de se lancer à grande vitesse sur l'anneau, non pas en raison de la vitesse elle-même, mais des conséquences que pourraient avoir un bris de chaîne, un serrage ou bien encore un blocage de boîte de vitesses.

Après une rapide inspection de la machine, à savoir : pression correcte des pneus, soit 2 kg à l'avant et 2,2 kg à l'arrière, examen de la carburation, inspection de la boulonnerie, Moisset frères entreprirent de démarrer la bête. Bien qu'elle soit censée démarrer au kick il est préférable de le faire à la poussette. Dès que le moteur est en route un grognement sauvage se fait entendre, les montées en régimes sont franches et, chose étonnante, le ralenti est exemplaire : 900 tr/mn.

Mon ami G. Mallet prend le premier le départ. Le régime monte chaque fois entrecoupé par un bref changement de rapport, le bruit s'estompe lorsque la machine se trouve dans la ligne opposée. Un arrêt afin de vérifier la carburation : elle est un poil pauvre car les bougies, des Champion NG60Y, sont blanches. On s'interroge et finalement on décide de maintenir le statu quo faute de gicleurs de rechange !

Il convient, avant d'en venir aux chronos proprement dit, d'indiquer les conditions dans lesquelles l'essai s'est déroulé. Temps humide incertain, température 20°4, vent NNE 7 m/s soufflant en rafales.

Gilles décide d'emblée d'effectuer les maxi. Après un tour de lancement, nous mettons notre chrono en marche au passage de la ligne. L'impression de vitesse est grande, le bruit s'estompe, une brève attente, et un point surgit à l'extrémité de l'anneau, il arrive très vite et passe en bolide. Le chronomètre s'est arrêté sur 47"1, ce qui représente une moyenne de 195 km/h. Ce temps laisse bien augurer de la suite, car il a été effectué en position assise. En effet, bien couché sur la machine, tournant toutefois un peu haut, Gilles boucle son meilleur tour en 46" soit 199,427 km/h. Dès à présent le record pour les machines de tourisme est pulvérisé.

Une fois la machine arrêtée nous constatons que la carburation est vraiment juste et que le joint de carter de chaîne primaire ne remplit pas son rôle efficacement.

C'est maintenant à mon tour de m'élancer. Dans la première partie de l'anneau en partant de la tour de chronométrage le vent vient de face et le régime ne dépasse pas 6.800 tr/mn ; par contre dans la seconde c'est le phénomène contraire qui se produit et alors le compte-tours indique près de 7.200 tr/mn. Bien couché sur la machine, le nez dans la bulle, le moment est exaltant, le béton défile à une vitesse impressionnante. A cette allure la Gus Kuhn n'a pas de réaction bizarre, aucune amorce de guidonnage, pas l'ombre d'un louvoisement, la moto est sur sa trajectoire et n'en bouge pas. Dans ce cas l'expression rouler sur un rail est pleinement justifiée. Il est même possible de changer de ligne sans que le comportement de la moto en soit affecté. A ma grande surprise je m'aperçois que l'on peut tourner bien en dessous de la ligne jaune et à certains moments de frôler le bord de la piste. A la vitesse atteinte l'angle est assez coquet, la preuve en est le K 81 tout neuf dont la bande de roulement gauche était entamée de deux bons millimètres. Vers 7.200 tr/mn et compte tenu de l'état de la carburation il semble que le moteur ait une légère tendance à freiner. Ce doit être sûrement une impression, car j'ai réalisé mon meilleur tour en 45"6, soit 201,176 km/h. A l'annonce de ce chiffre la joie des personnes présentes était grande car c'était la première fois qu'une machine de série commercialisée dépassait, sur l'anneau, le cap des 200 km/h.

Au sujet de cette performance plusieurs constatations s'imposent. Comme les photos le laissent voir, la machine était équipée d'une tête de fourche, mais d'après M. Moisset, la pose des flancs procure un gain de vitesse de l'ordre de 5 km/h. Si nous tenons compte de la correction due à l'anneau, nous devons arriver à la coquette vitesse de 210 km/h sur route. Cette vitesse laisse rêveur, car il ne faut pas oublier que la machine, bien que devant participer le dimanche suivant aux 1.000 km du Mans, était équipée de tous les accessoires d'une machine de route. Avouez que cela est exceptionnel.

ACCÉLÉRATIONS

Nous avons pour comparaison les deux méchants chronos réalisés récemment par la Triumph Trident et la Honda 750. Dans ce domaine également la Gus Kuhn nous a montré une autre des facettes de son talent. Point n'est besoin de tergiverser pour dire que tous les records existant sont battus et que la Gus Kuhn les a portés à un très haut niveau.

Tout d'abord aux 400 mètres départ arrêté Gilles a réalisé un incroyable 12"6, et aucun des témoins présents ne pourra contester ce temps vu qu'il a été pris à l'aide de deux chronos, l'un indiquait 12"5 et l'autre 12"7.

La mise en action est assez délicate car il convient de doser convenablement l'énorme puissance. Dans les meilleurs cas cela n'empêche pas la roue arrière de patiner pendant une dizaine de mètres et faire louvoyer légèrement la machine. A l'annonce de ce chiffre je n'ai pu m'empêcher de penser à ma première monture, un Peugeot sport, qui, dans les meilleurs cas couvrait le quart de la distance en un peu plus de 13". Quel changement !

Sur le 1.000 mètres départ arrêté la Gus Kuhn se déchaine, ses pots crachent le tonnerre, elle avale littéralement le béton et franchit la distance en 24"5 (moyenne 142,9 km/h) ! A titre indicatif, signalons que la vitesse maxi est atteinte vers les 800 mètres.

Dans un ordre bien établi, après l'anneau nous passons au circuit routier. Malheureusement il nous a été impossible d'effectuer ce test, le joint de carter de chaîne primaire laissant fuir de plus en plus d'huile, laquelle venait maculer le flanc gauche du pneu. Bien sûr nous aurions pu tout de même tenter quelque chose, mais comme nous avons d'une part un certain respect pour notre intégrité physique et pour celle de la machine, qui ne l'oublions pas devait courir le dimanche, nous avons préféré ne pas déflorer le sujet et remettre à plus tard cet essai, qui devrait nous permettre de tourner à environ 130 km/h au tour. Rendez-vous donc à un prochain numéro pour vous en rendre compte.

Ch. BOURGEOIS.





fiche technique

750 cc GUS KUHN

MOTEUR

Type : bicylindre vertical 4 temps culbuté.
Cylindrée : 745 cc.
Alésage : 73 mm.
Course : 89 mm.
Taux de compression : 9,5/1.
Puissance - régime : 60 CV - 6.800 tr/mn.
Alimentation : par 2 carburateurs Amal concentrique Ø 32 mm.
Allumage : batterie 12 V - bobines.
Équipement électrique : alternateur.
Lubrification par pompe à engrenages.
Système de mise en route : par kick - starter.

TRANSMISSIONS

Boîte de vitesses à 4 rapports commandée par sélecteur au pied droit (normes anglaises).
Rapports finals :
1^{er} : 11,18/1 = 38,9 %.
2^e : 7,42/1 = 58,6 %.
3^e : 5,35/1 = 81,3 %.
4^e : 4,35/1 = 100,0 %.
Transmission primaire par chaîne triplex ; secondaire par chaîne simple.
Embrayage multidisques travaillant dans l'huile, commandé par diaphragme.

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire.
Pneu AV : 3,00×19 ribbed.
Frein AV : double came Ø 203 mm × 31,7.
Suspension AV : fourche télescopique Roadholder.
Pneu AR : 3,50×19.
Frein AR : simple came Ø 178 mm × 31,7.
Suspension AR : oscillante avec amortisseurs hydrauliques réglables en 3 positions.
Poids : 180 kg à sec.

Longueur hors tout : 2.210 mm.
Largeur hors tout : 650 mm.
Empattement : 1.441 mm.
Garde au sol : 152 mm.
Hauteur de selle : 787 mm.
Contenance réservoirs :
Essence : 17 l. ou 22 l.
Huile : 2,8 l.

PERFORMANCES

Vitesses maxi :
Assis : 195,0 km/h.
Couché : 201,176 km/h.
Accélérations :
0 — 100 m : 5"
0 — 200 m : 7" 9
0 — 300 m : 10" 5
0 — 400 m : 12" 6
0 — 1.000 m : 24" 5



Le double frein Seeley qui équipe les machines de course du célèbre préparateur anglais offre tout ce que l'on est en droit d'attendre dans le domaine du freinage. Comme vous le constatez sûrement le pneu avant est un K81 3.60×19.

