

pour amateurs de sensations fortes

la 750^{cc} GUS KUHN

le cap des 200 est franchi

G. MALLET



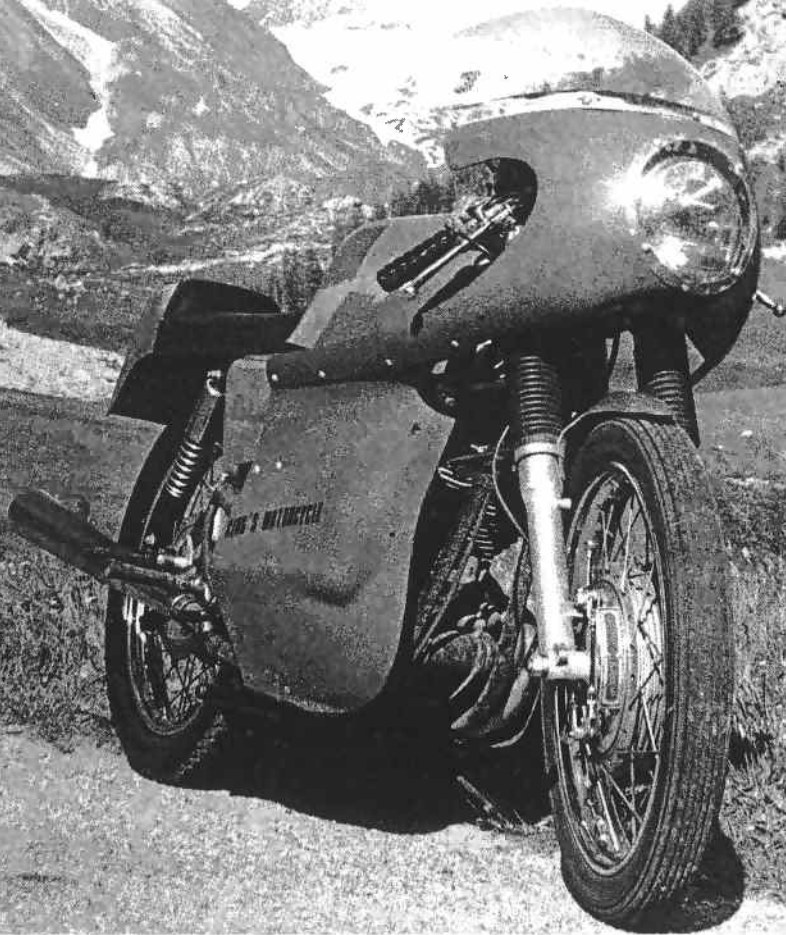
Ch. BOURGEOIS

D'INNOMBRABLES MOTOS, SEULES OU PAR PETITS GROUPES, FILENT VERS UNE MEME DESTINATION. DES PETITES, DES GROSSES, DES JEUNES, DES ANCIENNES. SELON LEUR FANTAISIE, 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

Si j'ai débuté cet essai par un pré-ambule 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

