

GITANE TESTI

Mon Gitane 50 je l'ai spécialement préparé pour ce jour! Tout inspecté, tout vérifié. Avec un soin particulier tous les points critiques. Tenez : les commandes de frein par exemple, je les ai graissées avec soin car j'aime qu'elles répondent à la moindre sollicitation, je me sens plus sûr. Puis la pression des pneus, le niveau d'huile, toutes ces petites choses auxquelles on n'accorde jamais suffisamment d'attention. Jan me disait... (vous connaissez bien sûr De Vries champion 73)... dimanche dernier qu'il faisait personnellement les vérifications de son Kreidler bien qu'il ait une équipe de mécanos. Pilote d'usine. Moi, pauvre privé, je paie moi-même l'entretien, les pièces, le carburant et tout. Mais il faut penser présent, l'instant du départ.

Le 50 est fin prêt, j'ai même eu le temps de l'astiquer, il est tout neuf. "Moins 2 minutes". Compte à rebours. J'ajuste l'intégral et enfle mes gants souples. "Moins 1 minute". Embayage et je passe la première. Il faut que je réussisse un bon départ... C'est la moitié de la course... Je suis calme et concentré... Plus rien n'existe d'autre que l'engrenage des secondes : 6, 5, 4, 3, 2, 1... Je pousse de toutes mes forces et lâche. Le moteur a pris... Bon, vieux Minarelli... Ce n'est pas pour rien qu'il a 12 records mondiaux à son actif. Ligne droite. Seconde, puis aussitôt la troisième. Léger virage à gauche. Quatrième, cinquième. Le "S" du pont. Je rétrograde en quatrième et balance la machine à droite, puis à gauche la poignée des gaz dans le coin. Cinquième et enfin sixième. Longue ligne droite. Tout s'est passé comme je l'espérais. Je me sens en forme. Presque dans un état second. Sous mon casque aucun bruit n'arrive à mes oreilles, aucun bruit étranger. Ni celui de la foule, ni celui des autres motos. Que le ronflement du moteur et les claquements de la boîte lors du passage des vitesses. Ramassé sur moi-même, la poitrine sur le réservoir, les bras contre le corps, j'offre une faible résistance à l'air. Personne n'est devant moi, je suis bon premier. Le principal est de participer et non de gagner, disait Pierre (De Coubertin). Quand même.

Mais qu'est-ce que c'est! Merde! Feu rouge! Porte d'Orléans.

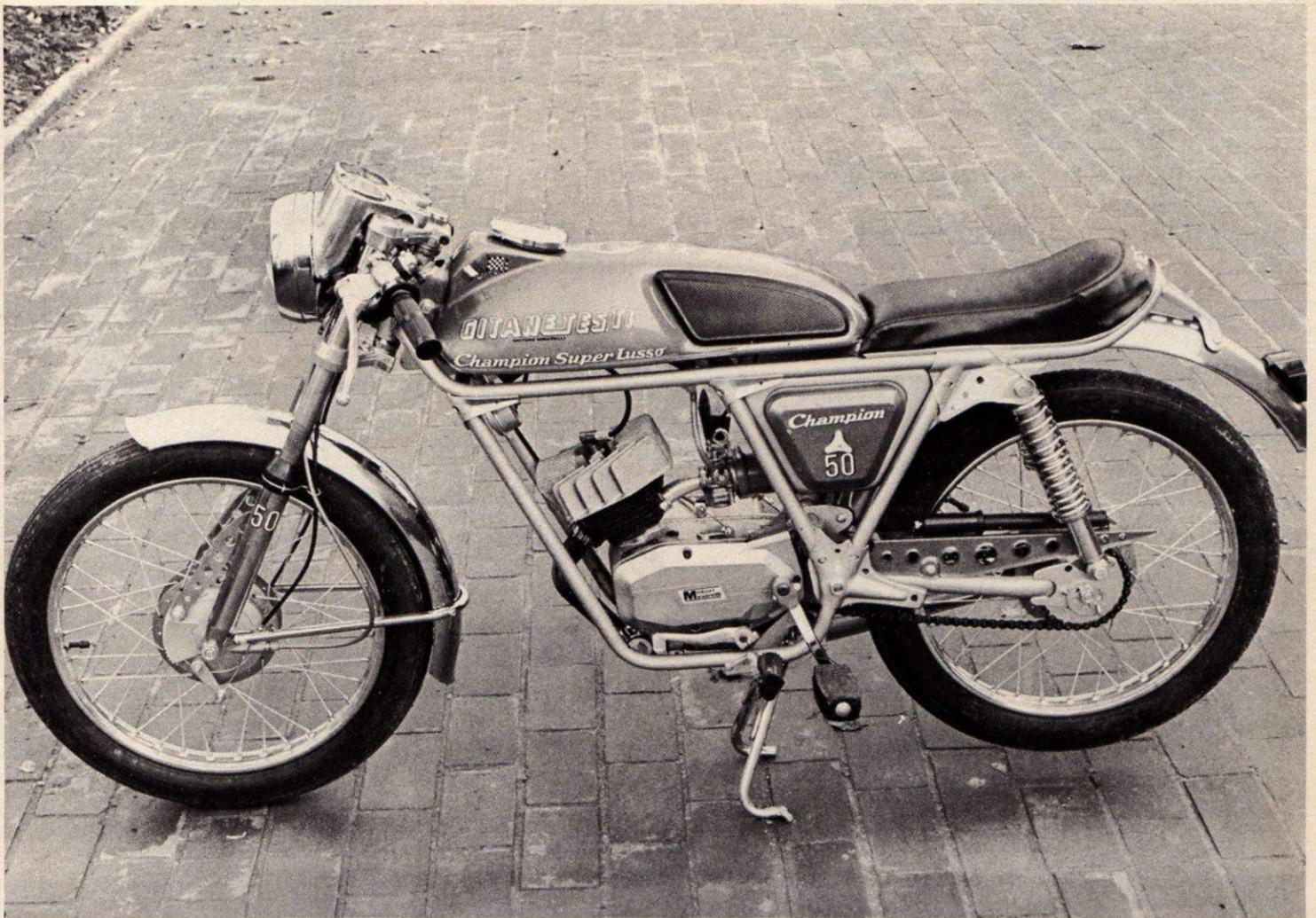
Ça aurait pu être vrai. Si, si ça aurait pu! Et pourquoi donc n'aurais-je pas le droit de rêver sur mon Testi 50, 6 vitesses? Pourquoi, je vous le demande.

MACHINE DE COURSE

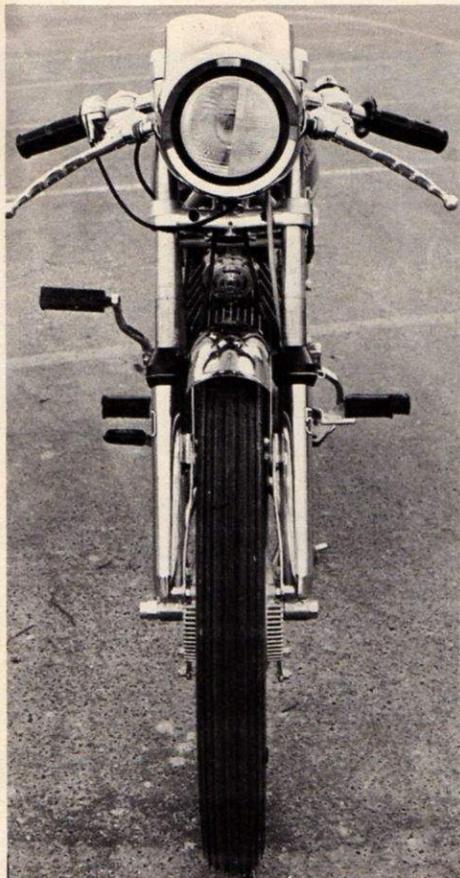
- Sur le Gitane Testi "Grand Sport" beaucoup de jeunes, à n'en pas douter rêveront de la sorte. Le modèle Champion Super possède plusieurs caractéristiques propres aux machines de course. Sa taille est particulièrement basse, c'est la première chose dont on s'aperçoit. La hauteur totale est de 90 cm seulement ce qui est assez rare même pour un 50cc, et la selle, elle, n'est qu'à 70 cm du sol. Lorsqu'on s'y assied, les pieds

restant par terre, on a déjà les cuisses à l'horizontale. Pour attrapper le guidon par-dessus le long réservoir il faut véritablement se coucher sur celui-ci. Cette position est encore accentuée une fois les pieds calés sur les repose-pieds. Il est difficile alors de ne pas s'identifier à un coureur. Cette position a d'ailleurs été recherchée par le constructeur et avouons qu'il y est pleinement parvenu.

(Pour ceux qui préfèrent une position plus relaxe, un modèle "Grand Turismo" à guidon relevé existe). Le moyeu frein avant à tambour double fait également course, d'autant plus qu'il est refroidi par deux ouïes de dimensions respectables, très voyantes. Chaque tambour est commandé par une came et un câble placés de part et d'autre du moyeu. Un double tambour, cela ne se rencontre pas très souvent sur un cyclomoteur et sur Testi, il n'est pas là pour la figuration. Il assure une sûreté et un agrément au freinage hors pair. Mais il faut prendre soin de graisser minutieusement et assez souvent les câbles et leur gaine car sans cela la poignée devient dure. Il y a surtout le guidon bracelets, très compétition, très incliné par rapport à l'axe de la machine avec un dièdre négatif. Si la poignée de gaz à tirage rapide est grande, elle n'en est pas moins agréable alors que les leviers sont trop grands, énormes même et on a du mal à les saisir. J'ai confié la machine à deux ou trois utilisateurs en puissance et ils avaient tous sans exception beaucoup de difficultés à maîtriser l'embrayage. Ils calaient régulièrement du fait que leurs mains n'étaient pas assez grandes pour pouvoir lâcher progressivement le levier. J'ai remarqué ce phénomène sur plusieurs cyclomoteurs sport qui confondaient gros leviers et commandes efficaces. Parlons aussi de la boîte à 6 rapports, incorporée dans le bloc moteur. Elle est bien étagée et transmet bien la puissance du moteur à la roue arrière. On peut s'en donner à cœur joie et faire jouer constamment le sélecteur si l'on aime cela. Pour ma part, je trouve qu'il y a 2 rapports de trop pour une plage aussi réduite de vitesse : 0 à 45 km/h. Surtout en ville où les arrêts sont si fréquents. Et aussi parce que le sélecteur est assez dur. A force de le manipuler (il n'y a pas de bout protégé par une gaine de



1



2



3

1. La taille très basse du Testi et son guidon bracelets nécessitent une position couchée sur la machine, ce qui plaira beaucoup aux jeunes.
2. La grosse "tête" du Gitane possède un œil cyclopéen plus efficace que la plupart de ses rivaux. Remarquez les leviers si grands que beaucoup de jeunes auront du mal à les saisir.
3. Une paire d'amortisseurs d'excellente qualité. On ne peut pas en dire autant du minuscule feu rouge AR.



caoutchouc) je me suis fait quelques ampoules sous ma chaussure de ville (on n'a pas idée de piloter une machine "de course" en chaussures de ville - d'accord je vous le concède).

ESSAI

De l'essai du Testi Champion conduit à Paris et dans sa banlieue je n'ai gardé que de bons souvenirs. C'est une machine plaisante : maniable, confortable et facile à conduire. Maniable à cause de son étroitesse, du diamètre de braquage de 3,30 m, et d'une excellente stabilité. A faible vitesse elle ne bouge pratiquement pas et il est facile de se faufiler entre les voitures. La faible hauteur et le centre de gravité situé bas sont pour beaucoup dans cette stabilité.

Confortable surtout grâce à une magnifique fourche non hydraulique mais à ressorts hélicoïdaux. C'est sans doute la meilleure fourche que j'ai eu l'occasion d'essayer. L'avant de la machine roule comme sur du velours. Aucune configuration de la chaussée ne l'a mise en défaut. Ni les gros pavés, ni les bosses, ni les trous. Elle me semble parfaite. La selle et les amortisseurs arrière ne le sont pas moins confortables : Toutefois leur débattement m'a paru un peu court car sur de grosses bosses l'arrière décolle. (Ceci est dû aussi au déchargement de l'arrière, conséquence de la position du conducteur). Mais cela est très raisonnable et la machine retombe en douceur sur ses pattes.

Facile à conduire grâce au très bon Minarelli, puissant, simple et au bruit particulièrement agréable vigoureux et en même temps étouffé. Ses accélérations sont foudroyantes, sa vitesse de pointe élevée. Il grimpe les côtes raides allègrement. On n'a pas peur de rouler vite avec Testi parce que sa tenue de route est inflexible et le freinage excellent en toute circonstance. Dans l'essentiel, c'est une machine sans reproche. Où il y aurait quelque chose à dire c'est sur des points secondaires :

Le braquage du guidon n'est limité que par le réservoir sur lequel les bracelets butent en écaillant la peinture.

La décoration du réservoir réalisée avec du papier collant (d'ailleurs mal collé) alors que le coloris de la machine n'est déjà pas très heureux - un brun terne qui se veut or métallisé.

FICHE TECHNIQUE

- Marque : Gitane Testi.
- Type : Champion Super Luxe Gran Sport.
- Nom et adresse du constructeur : Véломotor Testi 40068 - San-Lazzaro-di-Savena - Bologne (Italie).

Partie Cycle :

- Cadre : tubes acier à double berceau triangulé - roues à rayons - jantes en acier munies de pneumatiques - dimensions : AV; 2 1/2 X 17. AR; 2 3/4 X 17.
- Empattement : 1165 mm.
- Longueur totale : 1795 mm.
- Hauteur libre au-dessus du sol : 130 mm.
- Hauteur libre au-dessus du sol : 130 mm.
- Hauteur : 900 mm.
- Largeur hors tout : 600 mm.
- Poids à vide : 60 kg.
- Poids total en charge : 195 kg.

Moteur :

- Constructeur : F.B Minarelli 40133 - Bologne (Italie).
- Type : P6 à explosions - cycle 2 temps - monocylindre vertical - alésage : 38,8 mm - Course : 42 mm.
- Taux de compression : 9,5 à 1.
- Cylindrée : 49,6 cm³.
- Puissance administrative : 1 CV.
- Puissance maximum : 1,2 CV.
- Carburant : mélange à 5%.
- Réservoir de carburant : contenance 10 litres.
- Régime de rotation du moteur : maximum : 4800 tr/mn.
- Au couple maximum : 4800 tr/mn.
- A la puissance maximum : 4800 tr/mn.
- Allumage : par volant magnétique.
- Carter moteur contenant : 1000 cm³.
- Alimentation du moteur : carburateur Dell'Orto type SHA 14/12.
- Le niveau du bruit est de : 73 DbA.
- Voltage du circuit électrique : 6 volts, 18 watts.

Transmission :

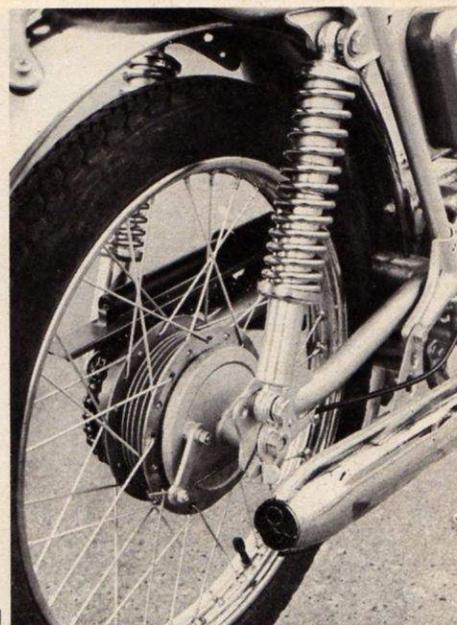
- Boîte de vitesses : 6 vitesses incorporées au bloc moteur et commandées au pied gauche par une pédale (sélecteur) - transmission moteur/roue arrière par chaîne - pignon de sortie de boîte 14 dent - pignon de roue arrière : 30 dents. Rapport : 2,14.
- Embayage : par friction à disques multiples à bain d'huile.

Suspension :

- Avant : par fourche télescopique à ressorts hélicoïdaux.
- Arrière : par éléments oscillants avec amortisseurs à ressorts hélicoïdaux apparents.
- Diamètre de braquage : 3,30 m.

Freins :

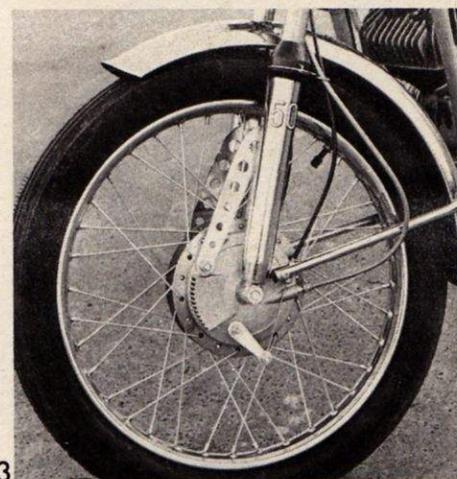
- Avant : tambour double.
- Arrière : tambour simple.
- Surface active des garnitures de chaque frein : AV : 88 cm². AR : 44 cm².
- Diamètre des tambours de frein : AV : 0 118 mm. AR : 0 118 mm.
- Prix : 2.732 F.



1



2



3

1 La suspension AR est assurée par le bras oscillant et des amortisseurs à ressorts hélicoïdaux. Le frein à tambour simple de 118 mm de diamètre est d'une bonne efficacité.

2 Guidon très sport. Un compte-tours peut être installé sur option à l'emplacement de droite. Bouchon du réservoir très pratique à l'ouverture rapide.

3 Le moyeu frein AV à double tambour est d'une surface totale de 176 cm².

CONCLUSION

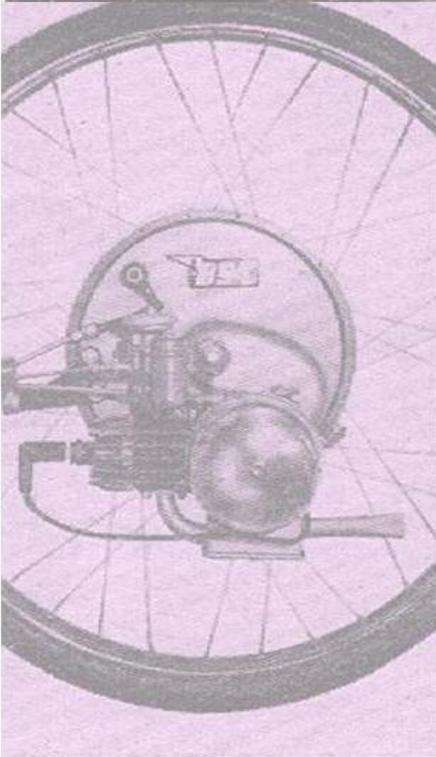
POUR

- Tenue de route.
- Excellent freinage.
- Position sur la machine.
- Fourche très efficace.
- Moteur puissant et rapide.
- Bouchon à ouverture rapide.

CONTRE

- Sélecteur de vitesses dur.
- Finition qui laisse à désirer.
- L'emplacement de l'antivol.

IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk