

FACE A FACE

LE CHOC DES



YAMAHA SRX 600 / MATCHLESS G80

GROS MONOS



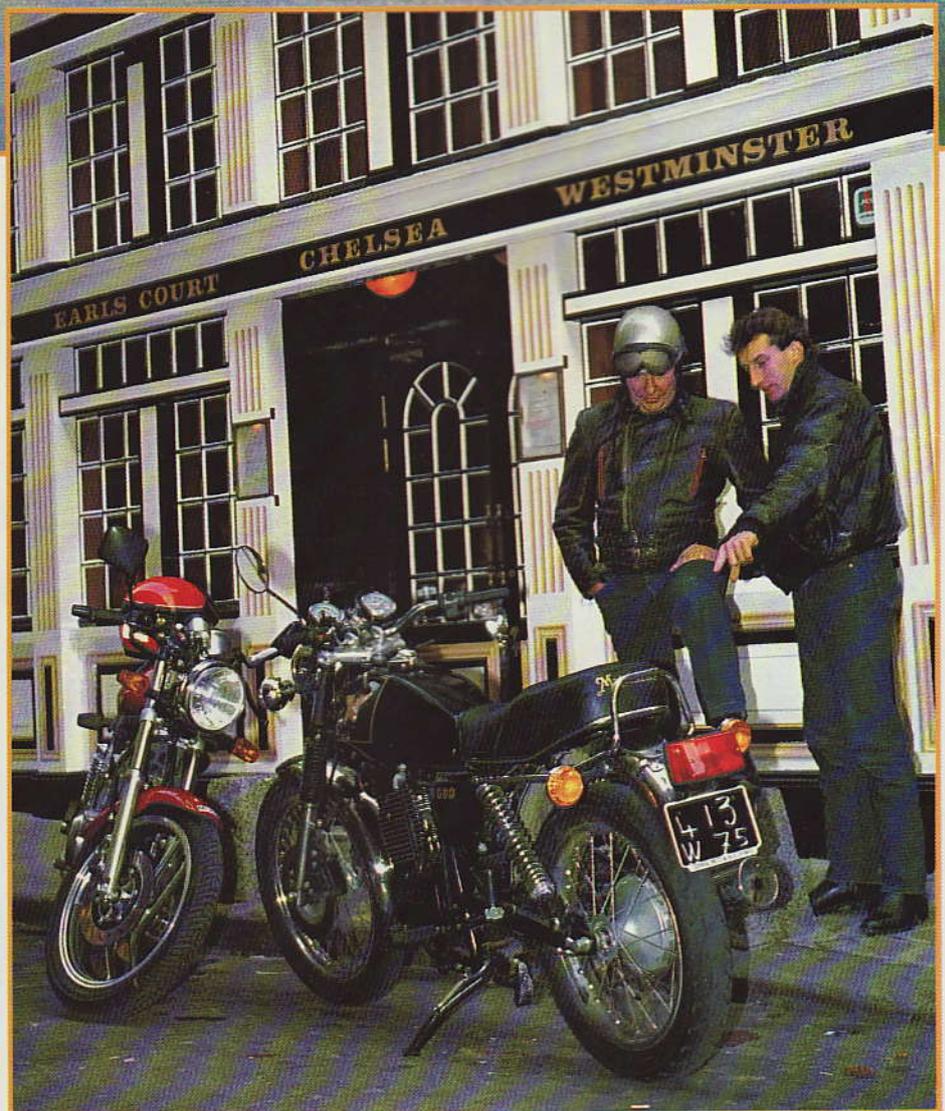
Malgré une parenté glorieuse avec les trails, les gros monos de route se font plutôt rare. Un «sectarisme» facile à comprendre dans la mesure où celui qui ne possède pas une moto au look infernal, bourrée de chevaux, d'arbres à cames et de soupapes, passe pour un démuné, voir un parent pauvre. Ainsi sont faites les croyances. Ben nous, on pense que des machines simples comme la Matchless G80 et la Yamaha SRX ont encore leur mot à dire. Vous Kickez avec nous?

Par Jean-Christophe Sauvage - Photos : Jean-Claude Scouarnec (CANON F1)

FACE A FACE

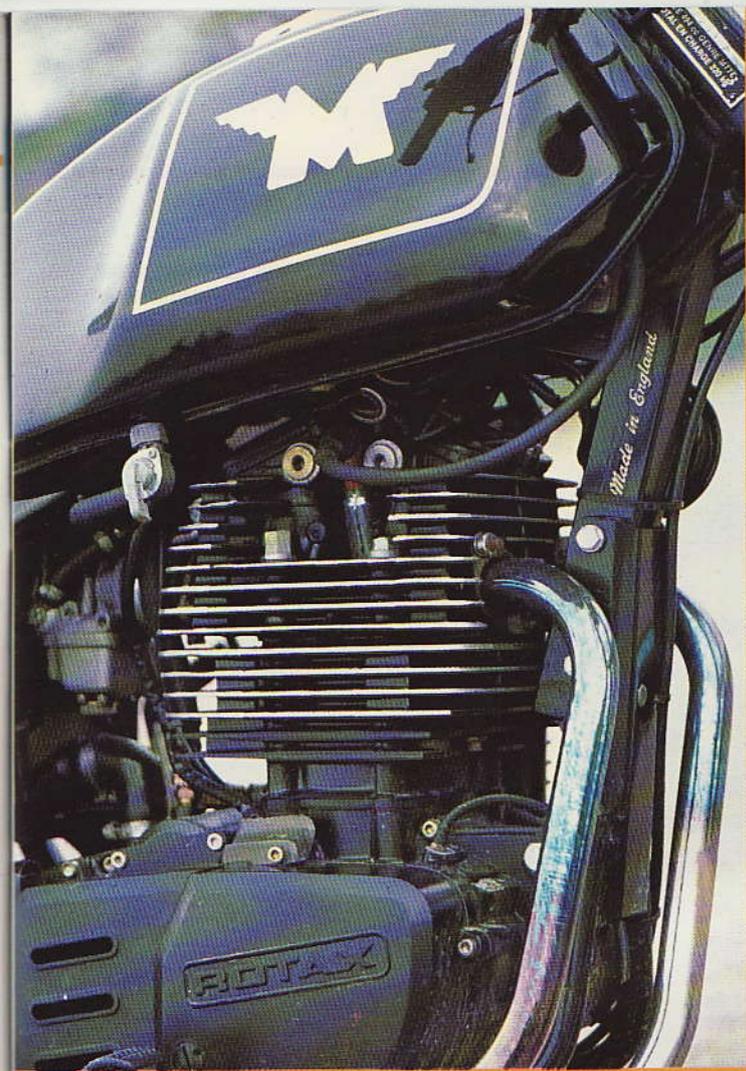


Avec les pleins, comptez 163 kg pour la G80 et 176 kg pour la SRX. Balancer les deux «gromonocylindres» ne demande guère d'effort d'autant que leur maniabilité est surprenante. Tout en bas, surprise : Papy Moto l regarde d'un oeil attendri le p'tit jeune à qui il vient de confier la Matchless et qui préfère opter pour la poussette.



Sympa, le rendez-vous des grosses gamelles. La Matchless est une machine peu courante et le simple fait de nous l'avoir prêtée (merci Highway 66!) constitue une faveur.





Gros plan sur gros coeur. 35 ch à 6650 tr/mn pour l'Anglaise...au moulin Autrichien et 45 ch à 6500 tr/mn pour la Japonaise. Le couple de la SRX est supérieur (5,2 mkg contre 4,05 mkg) mais la cylindrée aussi (608 cm3 contre 494 cm3). Ceci explique cela.

Terminé la profusion d'alu, les freins «énaurmes», les selles monoplaces, les carrosseries intégrales et tout le reste. Avec la SRX et la G80, c'est le retour aux sources, à la simplicité, au dépouillement. Des choix qui se défendent, tant sur le plan de l'utilisation que sur celui de la maintenance, d'ailleurs. Et pourtant, ces deux machines ne risquent pas de porter ombrage à beaucoup de leurs consœurs, créneau étroit et audience restreinte oblige.

Alors, pour qui et pour quoi ces bigs monocylindres

Les nostalgiques, désireux de retrouver les «vraies» valeurs du deux-roues ? Les économistes,

amoureux du rétro et soucieux de leur budget ? Les snobs (si ! si !) qui veulent se démarquer de la production actuelle trop aseptisée à leur goût ? Plus qu'une classification stricte pour chaque catégorie d'acheteur, il faut probablement y voir un mélange des trois genres précités.

En tout cas, on peut vous l'assurer, rouler avec l'une ou l'autre vous apporte plein d'enseignement -la philosophie de la vie avec le gros mono ?- et vous fait remarquer par nombre de gens. Témoin cette réflexion d'un coursier à propos de la G80 alors que j'attendais patiemment le feu vert : «Woaw ! C'tune 800 ?? Et une Motobécane, en plus ??» (NDLR : il est vrai que le «M» ailé qui décore les flancs du réservoir rappelle quelque chose...). Le temps de répliquer au bougre que c'était une Matchless 500 sans rivale et non «Une Bécane 800 de chez Moto» et j'enquillais la première, fort vexé de cette confusion. Tout de même, me disais-je sous le casque, prendre une respectable G80 pour une production française antique, le respect s'perd.

Autre réflexion, alors que je garais la moto devant la rédaction cette fois. C'est encore un monsieur qui circule en scooter mais celui-la semble connaître son affaire. «Matchless !?! Mais je croyais que la production était arrêtée depuis des lustres ? Alors ils se remettent à fabriquer des motos ?». Visiblement,

il n'en revient pas et repart, malgré mes explications, avec des yeux grands comme des soucoupes et une interrogation profonde «Mais alors, l'industrie Britannique n'est pas morte ?»

Son de cloche un peu différent avec la SRX. J'ai bien eu le droit à quelques oeilades complices de certains quidams -qui roulaient «trails»- mais point de réflexions, de questions et encore moins d'étonnement. Du coup, habitué aux «honneurs» avec la G80, je me sentais frustré. «Mé pourquoi les gens me demandent plus d'autographes cette fois-ci ?». En fait, un nom connu (même au néophyte, «Yama-



Un p'tit côté rétro pour le train de la G80 avec la roue à rayons, le pneu avant ligné et le garde-boue chromé. Le frein ne nous a pas convaincu. Look moins remarquable pour miss SRX mais équipement plus efficace : double disque progressif, Metzeler ME 33 accrocheur et jante de 18".



FACE A FACE



ha» sonne trop orientale pour que la moto soit antique) et surtout un design et des solutions techniques récentes font de la SRX une machine trop moderne pour être rétro. Curieuse position ? On va pouvoir constater dans les lignes qui suivent que dans le cadre d'une utilisation journalière, la SRX compense largement sa discrétion par une bonne volonté de tous les instants.

Dernière chose, à comparatif original notation différente. Au système classique, nous avons préféré laisser parler nos sentiments, sentiments qui re-

Deux conception, deux techniques différentes pour le gromono de route mais aussi deux positions de conduite : plutôt touriste sur la belle noire et sportive sur la belle rouge. Notez les différences de longueurs d'échappement.



Pas de carénage intégrale ou d'équipement luxueux : les deux machines donnent dans la simplicité et le dépouillement. Une image dont on perd de plus en plus l'habitude. C'est pourtant agréable de pouvoir regarder un moteur, non ?

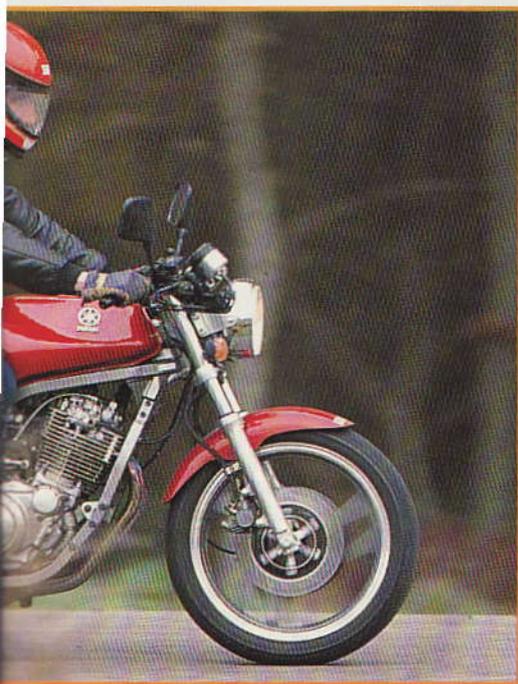
transcrivent mieux que des chiffres nos humeurs et nos impressions. Car, faut-il vous l'avouer, ces deux machines nous ont impressionnés. Pas par leur puissance, leur pedigree long comme une Tour Eiffel ou leurs performances, somme toute bien modestes dans la production actuelle. Mais par leur personnalité et leur position sur un marché toujours plus fourni, plus « pointu » où le simple fait de ne pas avoir de démarreur électrique vous fait passer pour un original. Justement, c'est le premier chapitre...

Chapitre 1 : OU IL EST QUESTION DE DEMARRAGE.

Ouh la la , voilà le premier point délicat ! Avec 494 cm³ pour la G80 et 608 cm³ pour la SRX, on peut se poser des questions, d'autant qu'il s'agit de

monocylindre de 4 T aux taux de compression respectables : 9,2 à 1 pour la première et 8,5 à 1 pour l'autre.

Damnaide, pas l'ombre d'un reflet d'une trace d'un soupçon de ce bouton habituellement situé sur le côté droit et sur lequel une simple pression libère de bien des contraintes. Bref, y'a pas de démarreur quoi. Je me remémore d'anciennes séances d'essai avec les 500 XT (celles de 76, les « vraies ») et autres DR 600 où les caprices de la mécanique - un coup j'décide de marcher, un coup j'décide de pas marcher niark, niark- avaient faillit me rendre cinglé. Histoire de me rassurer, je pense aux progrès réalisés depuis une dizaine d'années et me jette d'emblée sur la nipponne qui paraît la plus abordable. Debout sur la moto béquillée sur la latérale, un p'tit coup de kick pour « dégommer » la mécanique



puis contact sur le té supérieur, manette de starter poussée à fond et recherche du PMH. La plupart du temps, la SRX part à la première, au pire à la seconde tentative. Pom pom pom.... Seul not' rédac'chef, avec qui j'ai partagé les séances pour plus d'objectivité, a buté une fois sur une SRX muette. En quinze jours d'utilisation, c'est correcte.

En ce qui concerne la G80, la manoeuvre est un peu différente. D'abord le kick se trouve à gauche, ce qui signifie « rester debout »... sans point d'appui. Ben oui, si l'on déplie la latérale, le kick butte dessus en fin de course. Autant la replier.... Et la centrale ? Ah oui, la centrale pourrait effectivement servir d'appui mais sur notre moto d'essai pourtant neuve -moins de 2500 bornes- elle était tellement avachie que la moto ne tenait plus debout. Bon. Bref.

Dans l'ordre donc, il faut placer le repère blanc (situé sur la poulie placée en bout d'arbre à came) devant la petite fenêtre grâce au décompresseur. Rien de bien compliqué jusque là sauf en pleine nuit bien sûr. Puis ouvrir l'essence, mettre le contact, starter et grand coup de jarret. Là encore la plupart du temps, le Rotax démarre sans problème, quelle que soit la température ambiante. Par contre le moteur



a parfois calé sans aucune raison apparente et ce fût vraiment l'horreur pour repartir. Tiens, une histoire parmi d'autres pour illustrer le propos. Un vendredi soir, vingt trois heures, nous sommes quelques amis à nous séparer devant le Palais Omnisport de Bercy. Ce concert de Huey Lewis était vraiment super et des soirées de ce genre, on en redemande. Cà caille un max mais la G80 va se charger de faire monter la température. Après le cérémonial d'usage, le gros monocylindre démarre. Rassurés, les amis s'en vont. Probablement déçu par leur départ, la Matchless cale. Pendant une demi-heure, je mettrai tout en oeuvre pour faire repartir cette.... rien à faire. Trempé de sueur, à bout de nerf, je trouve un touriste complaisant qui m'aide à pousser. C'est reparti. Tout baigne pendant vingt-cinq bornes jusqu'au dernier feu rouge...où le Rotax cale à nouveau, sans aucun motif. Et tronche de la copine qui me demande sans rire si la moto est neuve et si ça se vend. Tout va bien. Coup de bol, la rue est en pente. Bien entendu, la moto redémarre le lendemain matin comme si rien ne s'était passé. Ce doit être de l'humour autrichien ?

Monsieur Corbeau, l'importateur, reconnaît bien volontiers ces petits tracas et s'empresse aussitôt de préciser que 1) sur les nouvelles versions, c'est un carbu différent 2) il existe aussi une G80 avec démarreur électrique et double disque. D'après vous, quelle version vous conseille t'on ?

CHAPITRE DEUX : SIMPLICITE=EFFICACITE ?

Il nous arrive parfois de râler sur la sophistication de plus en plus poussée de la majorité des modèles

actuels, une sophistication pas toujours justifiée et que, de toute manière, le consommateur doit payer. Rien de tout cela avec nos deux protagonistes. Un moteur, un cadre, une paire de roues, quelques accessoires et le tour est joué ; on obtient un deux roue à moteur de conception simple, prêt à vous emmener -presque- au bout du Monde. Après tout, il y a une vingtaine d'année, ce même type de motos a enchanté des milliers d'utilisateurs qui avaient essentiellement besoin d'une chose pour rouler : la poignée droite. Même si ce créneau s'est bien réduit depuis, (le progrès mon bon monsieur, le progrès !) il reste encore assez d'amateurs ou d'amoureux pour lorgner sur ces deux produits « rétros ».

Mais attention, si les buts de Matchless et Yamaha se ressemblent quelque peu, leur démarche, elles, ne risquent guère de se confondre. Pur produit artisanale, la G80 est l'oeuvre d'un artisan passionné : Lee Harris. Nostalgique -comme nombre de Brittons- il s'est mis en tête de faire revivre la firme, disparue depuis une vingtaine d'années, au travers d'un gros monocylindre...autrichien. Un choix, on s'en doute, d'avantage dicté par des impératifs d'ordre économique (il n'y a plus de mono en GB depuis belle lurette) qu'idéologique. Vu ce qu'il reste la-bas comme infrastructure de production pour la moto, l'entreprise paraît difficile. Cela explique qu'outre le bloc autrichien (muni d'un Dell'Orto), on relève des suspensions et un frein avant italiens et des commandes au guidon allemandes. La mention « Made in England » apposée sur le cadre peut induire en erreur. Louable sur le papier, cette multiplicité des fournisseurs prête à réflexion lorsqu'on constate le peu d'agrément d'utilisation de certains accessoires. Et puis, à 32500F TTC (35500F pour la version avec démarreur électrique et double disque), la G80 souffre de défauts qui font grincer des dents. L'unique rétro style cyclo, le bouchon de

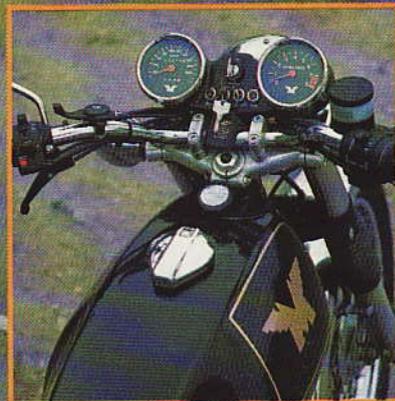


Tableau de bord complet (et très «gromonos de course») sur la SRX. Mais que l'on ne s'y trompe pas, on retrouve les mêmes fonctions sur la Matchless : contacteur, compte-tours, compteur et voyants. Notez à gauche la manette de starter et le levier de décompresseur. Ça sert...

réservoir sans clé, les béquilles rapidement inutilisables (nous avons perdu le ressort de la latérale au bout de deux cent bornes...), la serrure difficilement accessible de la selle ainsi que le rembourrage «noyaux de pêche» de cette dernière (côté pilote) nous font émettre comme un doute sur la viabilité et la finalité de la Matchless. Même pour un amoureux, d'avance acquis au produit par définition, ces lacunes grèvent une partie du plaisir de conduite et ternissent l'image de la «Motocyclette Britannique» telle qu'on a pu la connaître dans les années 70 (T160, Trident, Rocket III, sniff...). Même en souvenir de cette glorieuse période, on ne rédige pas un chèque d'un peu plus de trois briques uniquement pour les belles lettres dorées qui ornent les flancs du réservoir.

Ces remarques sont d'autant plus difficiles à formuler que le nom de Matchless draine une riche histoire et que la G80 présente des côtés attrayants. Son poids par exemple. Balancer les 163 kg (avec les pleins) dans la circulation ou sur une petite route de campagne est un véritable plaisir, l'excellente maniabilité participant elle aussi à cette impression. Pas trop haute (787 mm au niveau de la selle), de fine taille, la Matchless se glisse en un clin d'oeil sur la bonne trajectoire, le grand guidon ne faisant qu'accentuer les choses.

Plutôt touriste, la position de conduite incite d'avantage à enrouler sur le couple, autour de 5000, 5500 tr/mn et à profiter du coup de piston généreux du Rotax qu'a utiliser ce dernier dans les tours où les vibrations persistent et signent. Nous avons, par contre, mal compris les timides reprises du 500. En ouvrant les gaz en grand, le temps de réponse nous a parût important, ce que le chrono confirmera d'ailleurs plus tard. Le Rotax dispose pourtant de toute la panoplie d'un bloc performant : cotes super-carrées (89 mm X 79,4 mm), culasse en toit quatre soupapes, entraînement de la distribution par courroie crantée, allumage électronique... Mais deux choses entravent les reprises en question : 1) le moteur «muselé» à 35 ch (Aux States, ce moulin développe plus de 50 ch !) 2) le Dell'Orto de 36 mm qui s'accorde mal, semble-t'il, avec le caractère du

quatre soupapes.

Le bloc de la SRX présente un caractère tout autre : coup de piston et vibrations plus discrètes mais meilleures reprises et caractère plus docile. En cinquième, la Yamaha prend 140 km/h à 5500 tr/mn, 90 km/h à 3400 tr/mn et 60 à 2200 tr/mn ; si l'on cherche à descendre en-dessous de ce couple de valeur, le gros monocylindre manifeste un cognement des plus caractéristique. Les performances supérieures à la G80 peuvent, il est vrai, s'expliquer en partie par la différence de cylindrée (114 cm³) et de puissance (10 ch de mieux, ça compte) malgré un poids tout pleins fait supérieur pour la japonaise (173 kg).

Côté transmission, on note un verrouillage de boîte et une commande d'embrayage un peu ferme sur la G80 et une sélection de boîte qui manque de précision sur la SRX. Pas de quoi en faire un bicylindre...

CHAPITRE TROIS : RETOUR VERS LE FUTUR

Durant les quinze jours où nous avons roulé avec la Yam et la Matchless, une constatation s'est imposée : le concept visé par ces motos se défend point par point. Il ne s'agit pas de se faire le défenseur acharné des gros monos et le pourfendeur des mécaniques performantes. A MOTO1, on aime trop voir l'aiguille du compte-tours tendre vers la Z.R. pour l'oublier, pire : la condamner.

Mais G80 et SRX ont su nous faire découvrir une histoire où le charme et la simplicité avaient encore leur mot à dire.

On aime l'aspect sobre, les touches de chrome et l'image «seventies» de la Matchless, même si cette image est galvaudée. Oh, c'est sûr, on lui a trouvé des défauts : les suspensions tape-cul, la commande de frein avant dure et l'équipement cheap.

Même le réglage de la tension de chaîne demande presque autant de patience que le démarrage, c'est dire ! Mais, à son guidon, on retrouve des sensations parfois gommées avec la production récente. Les vibrations/palpitations du gros 4T propagées jusque dans les repose-pieds, le son creux du mégaphone qui répond à la respiration goulue du Dell'Orto sont autant de satisfactions : la bête vit et ça se sent ! Et ne venez pas me sourire au nez parce qu'il n'y a pas le plus petit tête de fourche. Roulez en G80, monsieur, c'est aussi savoir rester en contact avec les éléments naturels. Non, vous ne trouverez pas non plus d'allume-cigare ou de tableau de bord «avionnesque».

La Matchless n'a pas les moyens de frimer et ce n'est de toute manière pas son but. Si tort il y a, nous l'avons expliqué plus haut, c'est du côté de la finition et du choix de certains équipements. Comment expliquer par exemple la présence d'un pneu avant «ligné» sur une moto de 88 ? L'initiative courageuse qui consiste à faire vivre une Anglaise parfumée Européenne n'est pas exempte de risque.

La SRX nous apparaît mieux armée pour plusieurs raisons. Son prix raisonnable (27900 F, à comparer avec les 30000F d'une XT Z et les 26950 F d'une XT 600 C), son esthétique très «super-single short-circuit» (un comble pour une japonaise) et, surtout, une homogénéité certaine en ce qui concerne son utilisation. Depuis les commodos jusqu'au freinage, la Yamaha forme un ensemble attrayant, facile. Pas de fioriture, d'accessoire mal pensé ou de détail gênant.

Classe dans ses coloris, la SRX sait se montrer espiègle et chahuteuse l'espace d'une bourre avec les copains. Elle se fait alors un plaisir de prouver qu'un 600 tient le parquet et que la puissance de plus gros qu'elle ne suffit pas créer la différence. Au Japon, elle a d'ailleurs déjà bénéficiée de quelques modifs comme les roues à trois branches et le freinage quatre piston de la TZR 250.

Une façon comme une autre de prouver qu'un gros monocylindre de route, ça peut-être efficace et occuper une place non dénuée d'intérêt sur le marché. Tant qu'il y aura des passionnés... ■

PERFORMANCE		
	SRX	G80
200 D.A.	9"50	9"60
400 D.A.	15"40	15"65
MAXI ASSIS	146,94 km/h	125,39 km/h
MAXI COUCHE	160,94 km/h	160,14 km/h
REPRISES (5ème)		
60/90	6"40	8"52
60/110	11"40	15"90
60/130	15"75	30"18
CONSUMMATION		
Ville	6,65	6,83
Route	5,83	6,10
Maxi	6,9	7,15
Moyenne	6,46	6,69
Autonomie	232km	224km

PERFORMANCES : MONOS PAS POUSSIFS !

Quelques remarques sur les mesures ci-dessous. Nos deux motos étaient un peu jeune en kilométrage puisque la SRX totalisait 2984 km et la G80 2395 km au compteur. Certes un meilleur rodage et un moteur plus utilisé ne font que gagner dix bornes m'enfin quand même. D'autre part, la température lors des perfs était franchement hivernale (2°C), ce qui laisse croire que l'une et l'autre sont capables de grappiller quelques dixièmes sur les D.A. et 3/4 km/h pour les maxis.

Toujours au sujet de ces maxis, justement : La Yamaha n'a pas bronchée (bonne pâte...) mais la Matchless a montré quelques particularités intéressantes. Celle d'avoir un compte-tours fou par exemple (passé 6500, l'aiguille se bloquait d'un seul coup en fin de zone rouge) et surtout celle de refuser de passer 5400 tr/mn (125,39 km/h, c'est pas génial) en position assise. Et ce, malgré plusieurs tentatives. Par contre, en maxi couché, la G80 fait jeu égal avec la SRX (respectivement 160,14 km/h et 160,64 km/h) alors qu'il lui manque dix ch. Le fait est d'autant plus remarquable que le rapport poids/puissance ne vote pas en faveur de la Britannique : 4,66 kg/ch pour elle contre 3,91 kg/ch pour la Japonaise. Qu'est-ce qu'on aurait aimé chronométrer le Rotax dans sa version «musclée».....

MARQUE	YAMAHA	MATCHLESS
MODELE	SRX 600	G 80
PRIX	27900 F	32500 F 35500 F (dem. elec +dbld disque)
DISPONIBILITE	Immédiate	Immédiate
COLORIS	gris ou rouge	noir ou rouge
GARANTIE	1 an pièces et main d'oeuvre km. illimité	1 an pièce et main d'oeuvre
IMPORTATEUR	Sonauto 1 av du fief ZA les Béthunes 95005 Cergy- Pontoise Tél:30 36 91 23	Ets Corbeau 6-8 rue Achille Martinet 75018 Paris Tél 46 06 93 24
ESSAI MOTO1	n°35	modèle 88

FICHE TECHNIQUE YAMAHA SRX 600

MOTEUR

Type : monocylindre 4 temps refroidi par air

Distribution : 1 ACT 4 soupapes

Cylindrée : 608 cm3

Alésage x course : 96 x 84 mm

Rapport volumétrique : 8,5 à 1

Puissance maxi : 45 ch à 6500 tr/mn

Couple maxi : 5,2 mkg à 5500 tr/mn

Alimentation : TEIKI Y 27 PV

Lubrification : carter sec

Mise en route : kick

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille droite (rapport : 2,387)

Embrayage : multidisques en bain d'huile, commande mécanique

Boîte de vitesses : 5 rapports

1ère : 2,307

2ème : 1,588

3ème : 1,200

4ème : 0,954

5ème : 0,777

Transmission secondaire : par chaîne à joints toriques (rapport : 2,466)

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Générateur : alternateur 130 W

Batterie : 12 V 5 A

Allumage : électronique

Projecteur : lampe

PARTIE CYCLE

Carrosserie : sans carénage

Cadre : double berceau acier en tube section carrée

Direction : sur roulements à billes

Chasse : 111 mm (angle 28°)

Suspension AV. : fourche télescopique hydraulique, ø36 mm, déb. 140 mm

Suspension AR. : deux amortisseurs hydrauliques, réglables en précontrainte,

Frein AV. : double disque ø 267 mm,

étriers à double pistons opposés

Frein AR. : simple disque ø 245 mm ;

étrier simple piston

Roues : En alliage léger, à trois branches dédoublées AV: MT 2,15x18; AR:MT 2,75x18

Pneus : AV: 100/80-18 ; AR: 120/80-18 (Metzeler ME 33 Laser/ME 99)

CAPACITÉS

Essence : 15 l

Huile moteur : 2 litres

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 770 mm

Empattement : 1385 mm

Garde au sol : 145 mm

Longueur hors-tout : 2085 mm

Largeur hors-tout : 705 mm

Poids à sec : 149 kg

Poids avec pleins : 176 kg (vérifiés)

Répartitlon : AV 47,5 %; AR 52,5%

FICHE TECHNIQUE MATCHLESS G80

MOTEUR

Type : monocylindre 4 temps refroidi par air

Distribution : simple arbre 4 soupapes

Cylindrée : 494 cm3

Alésage x course : 89 x 79,4 mm

Puissance maxi: 35 ch à 6650 tr/mn

Couple maxi : 4,05 mkg à 5650 tr/mn

Alimentation : Dell'Orto ø 36 mm

Lubrification : carter sec

Mise en route : kick (démarreur en option)

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille droite (rapport : 2,37)

Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande mécanique

Boîte de vitesses : 5 rapports

1ère : 2,90

2ème : 2,0

3ème : 1,4

4ème : 1,11

5ème : 0,91

Transmission secondaire : par chaîne (rapport : 2,3)

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Générateur : alternateur 12V 150W

Batterie : 12 V

Allumage : électronique

Projecteur : halogène 60/45 W

PARTIE CYCLE

Carrosserie : sans carénage

Cadre : simple berceau dédoublé en acier

Direction : sur roulements à bille

Suspension AV. : fourche télescopique hydraulique avec antiplongée (4 positions)

Suspension AR. : deux amortisseurs hydrauliques réglables en précontrainte (5 positions)

Frein AV. : simple disque ø260 mm; pince Brembo double pistons opposés (double disque en option)

Frein AR. : tambour simple came de ø160 mm

Roues : AV: 1,85x19 ; AR en acier, rayonnées

Pneus : AV: 100/90 H19 AR: 110/90 H18 (Avon F2/AM21)

CAPACITÉS

Essence : 15 litres

Huile moteur : 2,5 litres

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 787 mm

Empattement : 1372 mm

Garde au sol : NC

Longueur hors-tout : 2162 mm

Largeur hors-tout : 780 mm

Poids à sec : 150 kg

Poids avec pleins : 163 kg