

GUZZI
V7
850
GT

la locomotive

par
F.M. Dumas
et
Ch. Bourgeois

essai

Un sympathique enchevêtrement de câbles. Oui, vous avez bien vu le frein avant est double et l'un des deux câbles commande le stop.

Moto Guzzi est une marque dont les modèles (la V7 en particulier) ne laissent pas indifférents. On aime ou non, on ne jure que par eux ou on les considère comme des regrettables erreurs de la production actuelle.

Notre rôle n'est pas ici de vous faire partager l'un ou l'autre de ces avis mais de coucher sur le papier tous les arguments que vous permettront, selon votre goût, de décider vous-même : pour ou contre.

Lors de la sortie, en 1966, la V7 Moto Guzzi, alors de 700 cc, surprit par sa conception. On n'avait guère vu de bicylindre en V transversal depuis les très fameuses Victoria Bergmeister 350 cc et les BMW restaient les seules machines à utiliser une transmission acaténe.

La V7 vint donc se poser en concurrence directe de cette célèbre teutonne, la machine de grand tourisme par excellence. Voilà un domaine qui ne tente guère les autres constructeurs et le marché à conquérir était certainement moins sollicité que celui des machines à tendance sportive.

Avec le temps, la V7 a pris du muscle et s'est entourée de toute une petite famille.

Ce fut la V7 Spécial de 750 cc. Cinquante petits cc qui apportèrent au modèle le punch dont il manquait. Puis nous vîmes l'an dernier la V7 Sport, qui constitue une virulente attaque contre les japonaises et enfin celle qui nous occupe aujourd'hui, la 850 GT, la plus grosse cylindrée produite en série après les légendaires Harley Davidson. Une version de présentation américanisée, la California, est d'ailleurs commercialisée pour concurrencer de plus près et avec ses propres armes l'ancêtre Harley.

Plus légère quand même (!) et un tantinet plus sportive si j'ose employer ce terme pour la 850 GT, la grosse Guzzi s'attire de ses détracteurs le même genre de reproches mais c'est aussi la moto de grand tourisme sans histoires, qui ne vous réclamera pas plus de soin qu'une voiture normale et qui sera toujours prête, sans aucune préparation, à vous emmener pour de nombreux kilomètres.



belle... comme un camion

La comparaison est de mauvais goût, mais qu'on le veuille ou non, la GT850 est le poids lourd de la moto et puis, il y a de très beaux camions. La meilleure preuve est que lors de l'essai routier, j'ai battu tous mes records de sensation. Jamais, avec d'autres motos, pourtant à mon goût plus jolies, je ne fus autant regardé et assailli de questions du genre : qu'est-ce que c'est gros ! comme ça doit aller vite ! etc. Avis aux gens qui aiment à se faire voir. Avec la GT, ça marche à tous les coups et la selle est si longue que vous pourrez emmener au moins deux de vos admirateurs en tand-sad.

Mais revenons à notre engin. L'esthétique est en fait, à quelques détails près, celle de la 750.

Le gros réservoir rondouillard de 23 litres est maintenant orné d'un bouchon chromé à ouverture rapide plus moderne et beaucoup plus joli, mais par ailleurs non étanche.

L'avant est très lourd avec le phare oblong très en avant, la grosse console noir mat regroupant voyants, clef et compteur sur le dessus et le guidon reporté vers l'arrière par de longues cocottes de fixation. Cette disposition est néanmoins avantageuse car elle permet au pilote de ne pas être gêné par les cylindres.

Les nouveautés, et sur les derniers modèles de 850 seulement, sont apportées par le frein (le même double-frein double-came que sur la V7 Sport) et le nouveau pont d'une capacité d'huile accrue.

Autres différences avec la 750, les carter moteur qui ont les mêmes nervures de renfort extérieures que ceux de la 750 Sport, les couvre-culasses sablés et non polis (seul subsiste, assez mal délimité d'ailleurs, un petit ovale poli mettant en relief la marque Moto Guzzi), les garde-boue avant et arrière chromés et les coloris noir, bleu métallisé et rouge sombre. Si l'émail semble d'excellente qualité, il n'en est pas de même des sigles de la

marque et du nom du modèle, apposés ça et là, qui, vulgaires autocollants, tiennent peu à l'humidité et aux frottements et, pour les petits aigles de la marque, perdent rapidement leur dorure.

Quelques petits détails d'équipement ont été revus, ainsi nous trouvons deux coffres à outils fermant à clef (la même que pour l'antivol incommode sur la colonne de direction) et des clignotants.

Cette dernière intention est fort louable d'autant plus que ce n'est pas là le fait habituel des motos italiennes mais deux petites critiques s'imposent à son sujet. La commande, tout d'abord, un inverseur à la main droite, est fort peu pratique à moins d'avoir des pouces de 5 cm supérieurs à la longueur normale ; ensuite, la fixation de ces clignotants est assez mal conçue.

A l'avant, le seul grief qu'on peut lui opposer est d'être assez moche : j'aurais préféré voir ces deux clignotants sur les pattes d'attache du phare ou sur le très efficace pare-jambes monté en série plutôt qu'au bout de ces gros fers plats, chromés bien sûr, mais inesthétiques.

A l'arrière, le reproche est plus sérieux et d'autant plus sévère qu'il existe chez CEV, fabricant du bloc feu rouge, un autre modèle supportant directement les clignotants qui sont ainsi plus rapprochés et permettent la pose d'un porte-bagages.

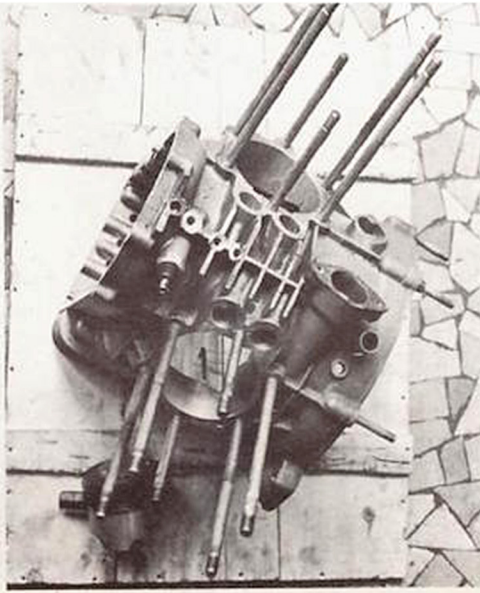
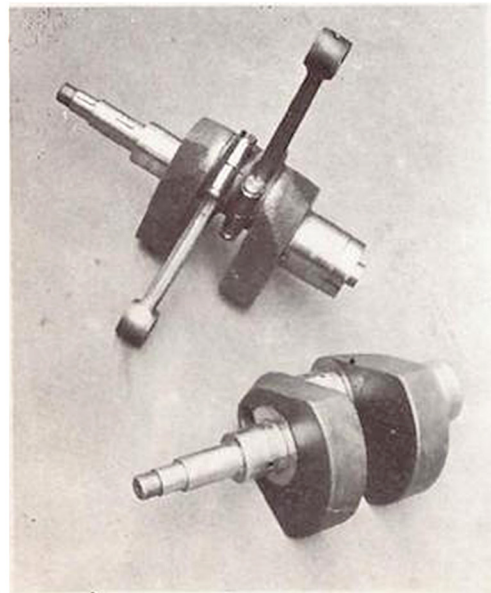
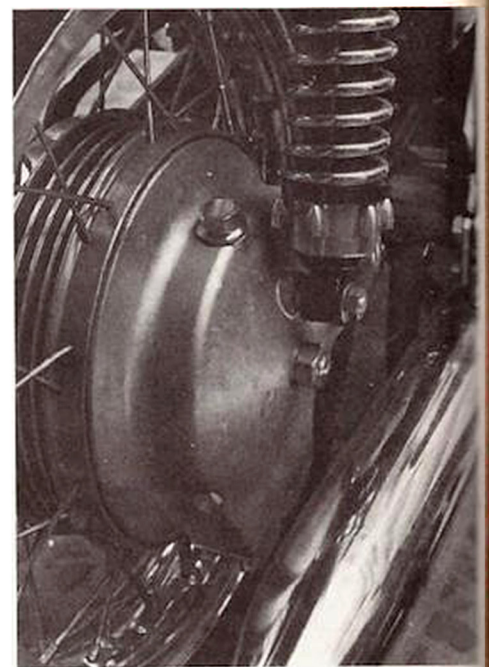
D'origine, les « avertisseurs de direction » sont fixés par l'intermédiaire de fers plats assez longs s'appuyant sur la plaque d'immatriculation et sur le garde-boue.

Ces fixations font aussi office de très robustes bras de levier et ainsi, le moindre petit choc sur les clignotants fera plier votre garde-boue. Une modification s'impose.

Restons dans la partie arrière pour noter que chez Guzzi on pense aussi bien aux gauchers qu'aux droitiers. La béquille, toujours aussi pratique (un enfant de douze ans peut mettre une V7 de 250 kg sur la centrale avec un peu d'habitude) est munie de deux ergots et il y a une poignée de levage de chaque côté.

Il y a bien sûr une béquille latérale que je ne saurais trop vous recommander de bien relever avant le départ.

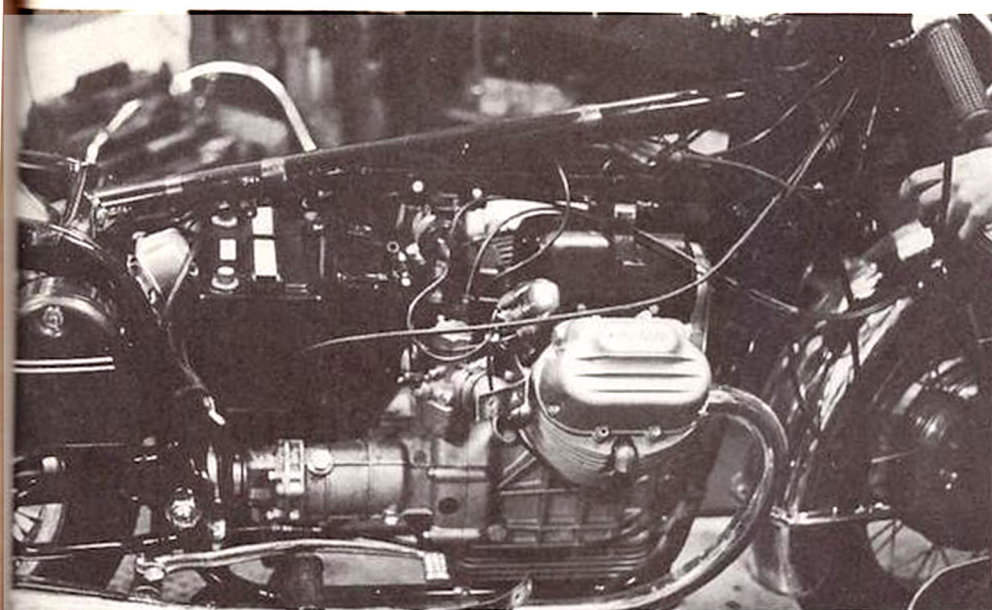
Voici le nouveau pont plus discret de forme et contenant 0,450 l. d'huile. Comme sur le reste du moteur tous les écrous et boulons sont chromés.



L'embellage monobloc à deux paliers ne comporte qu'un seul maneton qui reçoit les deux têtes de bielles montées sur coussinets minces.

Le carter moteur comporte d'abondantes nervures extérieures de renfort.

Ce piston de 850 cc a 18.000 km. Vous remarquerez la jupe très courte et découpée.



Les dessous de la bête.
Un tube supérieur de gros diamètre rigidifié par un tirant en tôle pliée : c'est toute la technique Guzzi en matière de cadre. Notez entre autres détails le fragile carter de dynamo en plastique et la monumentale batterie.

On remarque enfin un très net effort de finition sur le moteur où tous les boulons et bouchons de vidange sont chromés ainsi que la tige de commande du frein arrière. Par contre, la dynamo est toujours protégée par un petit carter en plastique qui se fendille généralement assez vite et engendre des bruits fort désagréables. L'usine, m'a-t-on dit, devrait remédier prochainement à ce petit défaut. Enfin une excellente innovation : un stop sur le frein avant.

équipement et accessoires : complets mais souvent mal compris

Malgré sa taille imposante, la V7 est conduisible par les plus petits gabarits car la selle est très basse. Les seuls problèmes sont posés par les manettes de frein et d'embrayage qui, assez loin du guidon, nécessitent de grandes mains et pour le frein, une force de « cheval ». Le sélecteur double branche, à gauche, a toujours une aussi longue course malgré une nouvelle boîte mais les claquements désagréables des premières V7 ont laissé place à un « clic » plutôt sympathique sauf aux rétrogradages à hauts régimes. Signalons aussi qu'il est extrêmement facile de placer le sélecteur à droite et le frein à gauche pour ceux que cela arrange. Compteur et compte-tours sont bien lisibles mais cela ne sert guère. Le compteur étant optimiste et le compte-tours électronique doué d'une indécision remarquable. En fait, cet instrument n'est pas spécialement faux et, à vitesse constante, fait preuve d'une bonne stabilité, mais lors des montées, en régime, il amplifie démesurément le mouvement.

Si par exemple vous donnez un coup de gaz pour monter à 5.000 tours, l'aiguille ira s'affoler jusqu'à 7.000 puis battra pendant

quelques temps la mesure avant de se stabiliser, inutile donc de chercher à l'utiliser pour monter vos rapports. Tout au plus pourra-t-il vous servir sur portions droites et à vitesse soutenue pour rester au nombre de tours voulus. Puisque nous en sommes aux instruments, signalons qu'à notre grand dam le tableau de bord ne comporte pas de totalisateur journalier.

Finissons-en avec les accessoires en notant que, comme sur toutes les Guzzi, depuis fort longtemps, votre main gauche a à sa disposition un commodo d'éclairage fort pratique (bien qu'on ait fait mieux depuis avec les commodos dans le bloc-poignée des japonaises, qui sont plus accessibles).

La clef de contact se trouve sur la console centrale entre les deux compteurs et entourée de quatre voyants qui, de gauche à droite, indiquent la décharge de la batterie (rouge), que lanterne-phare sont allumés (vert), le point mort (jaune) et le manque de pression d'huile (rouge).

en ville : le bus à deux roues

Plus rapide qu'un bus quand même, il faut le dire, la 850 n'en est pas moins monumentale. La grande souplesse du moteur permet de ne guère jouer avec le sélecteur, mais ce n'est pas l'idéal pour se faufiler. A son actif, il faut toutefois noter un rayon de braquage très restreint.

Lors des montées sur trottoir, et manœuvres diverses à l'arrêt, il est utile de se rappeler que la bête pèse un quart de tonne et cela n'est pas toujours sans poser de problèmes. L'embrayage est très doux à manœuvrer mais il est quelquefois (nous avons essayé deux 850 et c'était le cas de l'une des deux) fort peu progressif et colle brusquement. Cela entraîne inmanquablement à caler et heureusement le démarreur électrique actionné soit par la clef de contact soit par un bouton-poussoir à droite est là pour vous aider à repartir au plus vite.

Un tableau de bord quelquefois peu précis dans ces indications mais au demeurant fort complet.

Je préfère toutefois la solution du bouton-poussoir à la main droite (comme sur la majorité des machines livrées) car cela permet une mise en route rapide sans avoir à lâcher le guidon. La batterie de 12 V 32 Ah est imposante mais il n'y a par contre pas de kick, ce qui laisse quand même une petite inquiétude en cas de panne de démarreur.



sur autoroute : c'est l'express Paris-Marseille, mais sur petites routes : c'est une voiture américaine

Nous avons pris livraison de cette machine à Marseille chez l'importateur F. Teston aussi l'occasion était belle d'effectuer un essai sur les petites routes de la côte et de regagner Paris par l'autoroute.

Dans l'une comme dans l'autre de ces utilisations, la 850 se fait d'abord remarquer par le confort qu'elle procure. Les repose-pieds pilote et passager ne vibrent absolument pas et les suspensions assurent très correctement leur office. Autre élément non négligeable du confort et trop souvent passé sous silence, les poignées qui sont en gomme noire, plus souples et beaucoup moins fatigantes que les habituelles poignées nylon.

La V7 se prête admirablement bien à la promenade, elle est silencieuse et souple mais si vous voulez adopter un rythme plus sportif il n'en est pas tout à fait de même.

La nouvelle boîte 5 vitesses tire très long sur tous les rapports et j'utilisai plus souvent la quatrième que la cinquième assez molassonne. Par contre, sauf lors des manœuvres rapides, la boîte « craque » beaucoup moins que sur les anciens modèles. Malgré son quart de tonne, la V7 est assez légère à piloter grâce à une chasse importante et un grand empattement. En fait, on en ferait à peu près ce que l'on veut si elle ne touchait pas aussi facilement dans les virages. Dépourvue d'amortisseur ou de frein de direction, la 850 s'en passe assez bien pour peu que les pressions de gonflage des pneus soient respectées (2 et 2,3 kg/cm²).

Cependant, si je n'ai jamais eu sur route d'amorce de guidonage, il n'en fut pas de même à Monthléry où la machine était très dure à tenir sur l'anneau de vitesse, de plus en plus en piteux état. A hautes vitesses, en l'absence de carénage et avec le grand guidon, la portance du pilote a tendance à provoquer un délestage de l'avant et si vous passez sur une petite dénivellation en accélération, vous risquez fort le guidonage. Il suffit alors de couper légèrement pour que le phénomène s'arrête mais pour celui qui aime rouler vite, un « tête de fourche » s'impose.

Ah enfin ! vous êtes-vous dit en voyant la nouvelle 850, voilà une V7 qui va freiner correctement. Ça, il faut l'avouer, le double frein, double came Grimeca \varnothing 220 mm à fière allure mais il s'avère encore insuffisant, tout au moins pour les deux Guzzi que nous avons essayées. La pression à exercer est assez forte et le résultat décevant et irrégulier. Pour tout arranger, ce frein n'est absolument pas étanche et en cas de pluie ne sert strictement

plus à rien... enfin si, à allumer le stop.

Il semble que Grimeca aurait mieux fait de produire un simple frein double came efficace, plutôt qu'un tel double frein plus apte à séduire le public peut-être, mais forcément un peu réalisé à l'économie pour ne pas augmenter par trop le prix de la machine.

Délaissions donc les petites routes et rejoignons l'autoroute où la V7 se retrouve beaucoup plus à son aise.

Sans le moindre signe de fatigue, le gros twin bien vouloir tourner indéfiniment à 6.000/6.500 tours, soit 180/190 à notre compteur et à sa vitesse de pointe, il conserve un appétit d'oiseau pour sa cylindrée.

Sur 460 km à plus de 165 km/h de moyenne (sans décompter un arrêt ravitaillement) j'ai consommé 42 l soit 9,3 l/100 km, ce qui est vraiment un maximum. Le réservoir de 22,5 l permet même, dans ces conditions extrêmes, une appréciable autonomie et sur la réserve, je l'ai contrôlé très exactement à mes dépens : vous parcourrez 26 km à 5.500 tours, ce qui ne correspond aucunement aux 4 litres de réserve annoncés par le constructeur.

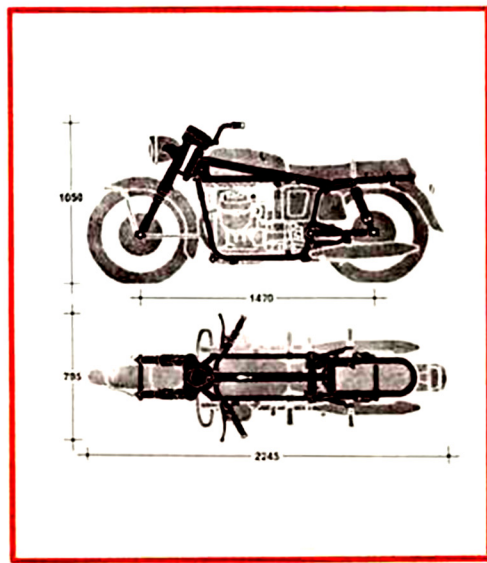
Croyez-moi, la V7 est ensuite très lourde à pousser !...

En usage normal, la consommation oscille entre 6 et 8 litres aux 100 km.

de nuit : insuffisances, mais grandes possibilités

La route de nuit avec une V7 n'est pas des plus agréables car le phare est un peu mesquin au regard de la cylindrée et de la vitesse de croisière. Par contre, la batterie vous autorise le montage d'autant de phares supplémentaires que vous le voulez et en premier lieu, d'une optique à iode à la place de celle d'origine.

Vous pourrez aussi, très utilement, monter un avertisseur à compression car le petit klaxon italien est trop discret.



massivement vôtre

Comme toutes les Guzzi, la V7 est une moto techniquement très originale et pensée dans ses moindres détails. La firme de Mandello a voulu en faire une machine de grand tourisme demandant un entretien minimum. Pour cela, tout a été largement dimensionné et de nombreuses solutions ont été reprises à la technique automobile.

moteur et transmissions : des solutions de choix

Le moteur est un bloc en alliage léger largement dimensionné avec deux cylindres en V à 90°. L'augmentation de cylindrée par rapport à la 750 n'a pas été obtenue par un réalésage comme lors du passage de la 700 à la 750 mais par un allongement de la course.

V7 700 cc : alésage x course 80 x 70 mm ;

V7 750 cc : 83 x 70 mm ;

V7 850 GT : 83 x 78 mm.

La régularité cyclique sur un tel bicylindre à 90° est moins bonne que sur un flat twin, les explosions se succédant à 270° (3/4 de tour moteur) et 450° (5/4 de tour) et le moteur est très haut mais il y a quand même de notables avantages à savoir une bonne accessibilité du haut moteur et un excellent refroidissement. Il n'y a qu'un seul arbre à came situé dans le V des cylindres et entraîné par pignons à denture hélicoïdale. Les culasses en alliage léger sont maintenues par six goudrons et les cylindres, en alliage léger également, sont chromés mat.

Le vilebrequin monobloc repose sur deux paliers par des coussinets et il n'y a qu'un seul maneton pour les deux têtes de bielles à chapeau. Ce qui réduit au minimum le décalage axial des cylindres.

Les pistons très légers ont une jupe très échancrée comme sur les anciennes Norton Manx.

Autre particularité, l'embrayage à sec, d'un type rarissime sur une moto, est composé de deux disques lisses cannelés extérieurement alternant avec deux disques garnis de \varnothing 160 mm. Ce système est disposé à l'intérieur du volant moteur et comporte 8 ressorts. Il a entre autres avantages, celui de se démonter sans outils spéciaux.

La boîte de vitesses à trois arbres est à cinq rapports et la transmission secondaire, enfermée dans le bras droit du balancier arrière, est à cardan double homocinétique et couple conique.

Ce joint homocinétique est destiné à éliminer les à-coups lors du débattement de la suspension.

La partie cycle : des dimensions imposantes et une conception très saine.

essai

GUZZI
V7
850 GT



chi va piano va sano

par Ch. Bourgeois

Il fait beau et sec mais il fait du vent, un vent désagréable de 15 à 35 km/h, le jour où nous sommes à Monthléry pour soumettre à nos tests chiffrés la 850 Guzzi. La présence de cette machine sur un anneau de vitesse a quelque chose de surprenant. Même si le ciment est identique on la voit beaucoup mieux sur un autoroute, croiser à bonne vitesse soutenue.

Mais comme toutes les autres machines que nous essayons, la Guzzi a du passer par cette rude épreuve pour elle. On pourrait très bien se contenter de dire qu'une Guzzi va suffisamment vite pour l'usage que la moyenne des utilisateurs fait d'elle. Cela serait aller un peu vite en besogne et laisser sur leur faim les puristes et les amateurs de chiffres précis.

Une moto, surtout de grosse cylindrée, ne s'achète pas uniquement pour ses performances. D'autres critères plus subtils rentrent également en ligne de compte et ils peuvent être, à la limite, déterminants pour certains utilisateurs. Les notions de confort, d'économie, et pourquoi pas de goût, de couleur, ne sont pas négligeables et peuvent parfois arriver à faire pencher la balance.

De toutes façons, le propriétaire d'une Guzzi possède un profil bien particulier. Ce qui l'intéresse, c'est le solide, l'utile et le fonctionnel. Le reste est secondaire. Cependant, même si les performances sont des notions qui lui échappent un peu, il ne dédaigne pas (on est homme, motocycliste ou pas), affirmer que sa machine est capable de telle ou telle vitesse ne serait-ce que pour répondre aux attaques des possesseurs de motos d'autre marque.

Il est bien évident qu'on ne peut attendre monts et merveilles au point de vue chiffres d'une 850 Guzzi. Elle n'est pas conçue pour cela. Si on recherche des performances, Guzzi a tout prévu, il est possible de se procurer au sein de la marque un modèle qui comblera le sportif le plus convaincu. La « Sport » représente dans son genre ce qui se fait de mieux. Cette machine, en outre, est parfaitement homogène.

Mais revenons à nos moutons, le nom d'un autre mammifère serait en la circonstance mieux approprié.

Nous avons été relativement déçu en essayant la 850 Guzzi. Sur autoroute, le tachymètre indique allègrement 200 km/h bien tassés et le pilote éprouve une fierté bien légitime à atteindre cette vitesse fatidique. Mais lorsqu'on met notre bonne grosse Guzzi au pied du mur, ou plutôt devant le chrono, il y a de quoi déchanter.

Nous avons comme base de comparaison les performances de la Guzzi V7 spécial. Malgré ses 100 cc supplémentaires, la 850 cc n'a pu approcher les temps de sa cadette.

En effet, nous avons atteint en position assise 161,5, soit le tour d'anneau en 56''4 et en position couchée 171,8, soit le tour en 53''2. Pour arriver à ce dernier temps, nous avons dû nous y reprendre à plusieurs fois et soigner notre plat ventre du mieux possible.

Que faut-il penser de tout cela alors que la 750 avait réalisé sur ce même anneau, 2 ans plus tôt, respectivement 168 et 178 km/h. De toute évidence, notre 850 Guzzi était parfaitement rôdée. F.-M. Dumas vous a parlé de son périple sur la Côte d'Azur lorsqu'il a été chercher la machine chez Teston, l'importateur de la marque.

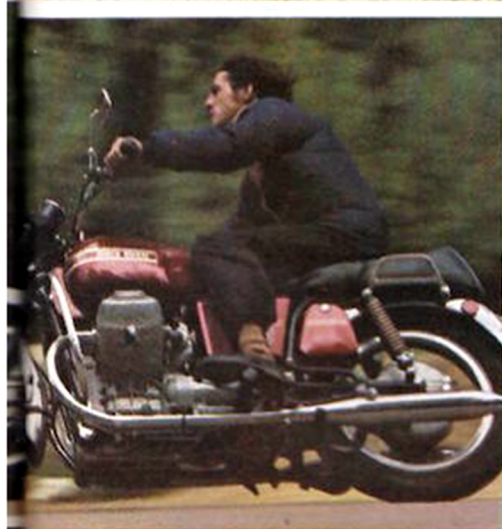
D'un autre côté, à Monthléry, tout semblait parfaitement fonctionner et le moteur parvenait à prendre 6.800 tr/mn en 5°, ce qui est normal.

La 850 Guzzi tire long. La 5° est un

essai

GUZZI
V7
850 GT

véritable rapport d'autoroute et ainsi il est possible de tirer à fond sans que le moteur soit en sursrégime et fatigue anormalement. Malgré le couple conique très long, les accélérations sont en net progrès, toujours par rapport à la 750 cc. Aux 400 mètres, départ arrêté, la 850 cc se contente de 14''4 (750 cc : 14''8). Le temps aux 1.000 mètres est éloquent : 29'' contre 28''5. L'agrément de conduite a été large-



ment accru par le montage d'une boîte 5 vitesses. Non seulement l'étagement est rationnel; à titre d'exemple, les vitesses atteintes au compteur, au régime de 7.000 tr/mn, sont les suivantes :

1 ^{re} : 80	2 ^e : 110
3 ^e : 140	4 ^e : 170

mais encore le système de sélection est en net progrès. Alors qu'auparavant tout changement de rapport un peu vif entraînait des protestations bruyantes, il est possible, désormais, de manier rapidement la boîte 5 vitesses sans engendrer de sinistres craquements.

La tenue de route contrairement à ce qu'on pourrait penser est bonne. Piloter aux vitesses maxi la Guzzi ne pose pas de problèmes majeurs. Sur l'anneau, pourtant en mauvais état, il est à peu près possible de tourner où on veut. La tenue de cap est excellente. Cela tient essentiellement au très large empattement au bon centrage des masses et à une chasse bien calculée.

Cependant, sur l'anneau, pour ne pas engendrer d'amorces de guidonage, il faut prendre garde de ne pas s'accrocher au guidon. Il faut laisser courir la machine seule et surtout

ne pas la forcer sur une trajectoire. La Guzzi ne semble pas du tout apprécier qu'on la pousse dans ses derniers retranchements. Elle manifeste alors son mécontentement. Elle se met alors à onduler de la croupe joyeusement. Ces réactions, sans être réellement dangereuses, sont cependant inquiétantes.

Après l'anneau, en principe, nous effectuons quelques tours du circuit routier. D'un commun accord, nous n'avons pas risqué la 850 cc Guzzi dans ce guêpier où elle aurait eu beaucoup plus à perdre qu'à gagner. Manifestement, la grosse Guzzi n'est pas faite pour cela. Circuit très éprouvant, le routier aurait mis en évidence plus encore qu'en usage normal la faiblesse inquiétante du freinage.

Machine séduisante à plus d'un titre, la 850 cc pêche cependant par des « tares » qui semblent héritières d'un modèle sur l'autre. Cependant, compte tenu de l'usage auquel elle est destinée, ces petits défauts sont un peu éclipsés par les services qu'elle peut offrir non pas seulement durant un voyage mais aussi durant des dizaines de milliers de kilomètres.



fiche technique

MOTEUR :

Bicylindre 4 temps culbuté en V

à 90° face à la route.

Alésage course : 83 x 78 mm.

Cylindrée : 844,05 cc.

Taux de compression : 9,2 à 1.

Puissance maxi : 64 ch S.A.E. à 6.500 trs/mn.

Couple : 6,8 mkg à 5.100 trs/mn.

Alimentation : 2 carburateurs Dell'Orto VHB de Ø 29 mm.

Allumage : batterie 12 V 32 Ah, bobine (Delco).

Bougies : Marelli ou Bosch 225.

Eclairage : dynamo 300 W, 12 V.

Lubrification : huile dans le carter moteur.

Mise en route : démarreur électrique de 0,7 ch.

Embrayage : bi-disque à sec en bout de vilebrequin.

TRANSMISSIONS :

Primaire (3^e arbre) par engrenages hélicoïdaux.

Rapport : 21/17 = 1,235.

Boîte : 5 rapports.

Rapport	interne	Pourcentage	Rapport final
1 ^{re}	28/14 = 2	37,5 %	11,4
2 ^e	25/18 = 1,39	57,6 %	7,93
3 ^e	22/21 = 1,047	71,6 %	5,98
4 ^e	20/23 = 0,869	81,4 %	4,95
5 ^e	18/24 = 0,750	100 %	4,28

Transmission secondaire : par arbre avec joint homocinétique et couple conique.

Rapport : 37/8 = 4,625.

Embrayage : 2 disques à sec en bout de vilebrequin.

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau.

Pneus : avant et arrière 4,00 x 18.

Freins : avant Ø 220 mm, double frein, double came. Arrière Ø 220 mm, simple came.

Suspensions :

AV : fourche télescopique amortie

hydrauliquement.

AR : fourche oscillante, éléments réglables.

Longueur hors-tout : 2.245 mm.

Largeur hors-tout : 795 mm.

Hauteur hors-tout : 1.050 mm.

Empattement : 1.470 mm.

Garde au sol : 150 mm.

Poids en ordre de marche : 255 kg.

Capacité du réservoir : 22,5 l.

Huile moteur : 3 l.

Boîte de vitesses : 0,750 l.

Couple conique : 0,450 l.

REGLAGES :

Allumage :

Ecartement des vis platinees : 0,42 à 0,48 mm.

Avance : 5° plein retard.

Avance automatique pleine avance : 33°.

Indice thermique bougie : 225 (indice Bosch).

Carburateur :

Gicleur principal : 145.

Gicleur de ralenti : 45.

Vis d'air desserrée de 1 1/2 tours.

Distribution :

Jeu de fonctionnement (à froid) :

Admission : 0,15 mm.

Echappement : 0,25 mm.

PERFORMANCES :

Vitesses maxi (vent de 3 à 9 m/s) :

Couché : 171,8 km/h.

Assis : 161 km/h.

Accélérations :

100 m D.A. en : 5,5"

200 m D.A. en : 9"

300 m D.A. en : 11,8"

400 m D.A. en : 14,4"

Consommation routière : de 7 à 9 l.

Importateur : F. Teston, 94-96, cours

Lieutaud, 13 - Marseille-6^e

Distributeur région parisienne :

Krajka, 81, rue St-Maur, Paris-11^e.

Prix au 1-6-72 :

850 GT : 12.570 F.

850 California : 13.750 F.

