

ESSAI PARALLELE

32 **MOTO**
JOURNAL

GUZZI 750 S3 et BMW R75-6 LE CŒUR ET LA RAISON

par Ch. Lacombe



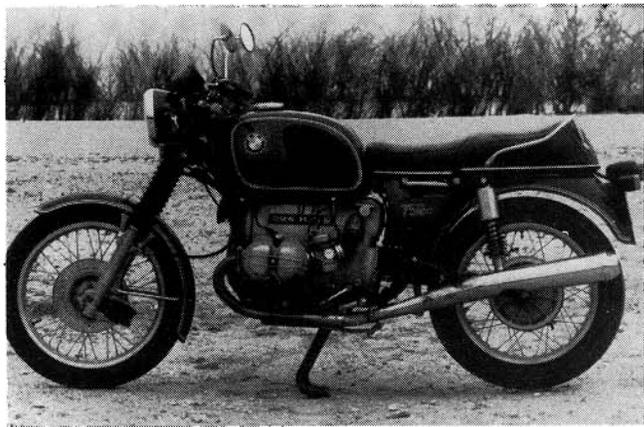
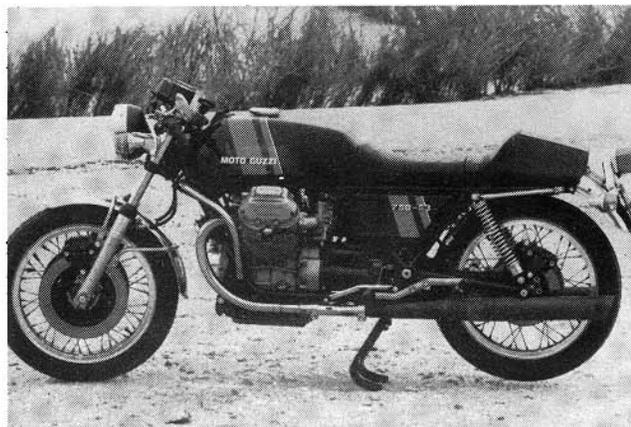
Bien que plus large, la B.M.W. est plus agile en ville. Mais pour la Guzzi, quelle gueule vue de face!

La B.M.W. R75/6 est archi-connue et depuis l'avènement des 900 B.M.W. on a tendance à l'oublier. Toujours est-il qu'elle existe et que cet hiver elle s'est même mieux vendue que la 900. En nos tristes jours de vitesse limitée, certains pensent, à juste titre, que 750 et 900 font le même usage d'autant plus que le R75/6 a un excellent moteur qui, par certains côtés (douceur d'utilisation et absence de vibrations), est supérieur au 900 cc.

La Guzzi VS3 est la 750 sportive de la gamme et le chiffre « 3 » rappelle les trois freins à disque. Esthétiquement et de par son équipement, elle rappelle plus un « café racer » qu'une moto de grand tourisme, ce qui va rendre la comparaison B.M.W.-Guzzi bien difficile. L'essai parallèle de ces deux motos, à la technique proche mais à la personnalité ô combien différente, force à prendre parti. Que choisir, de la sportive ou de la routière ? La

Guzzi peut-elle être routière et la B.M.W. sportive ? Avant de répondre à ces questions, il me faut prévenir le lecteur sur ma façon de pratiquer la moto. J'aime les grands voyages tous azimuts et par tous temps. J'ai horreur de bricoler et de m'habituer aux défauts d'une moto...





L'esthétique est le plus gros atout de la Guzzi. Elle vous ferait perdre la tête, cette belle bête. Mais pour peu que vous fassiez plus de 5.000 km par an, vous ne tarderez pas à lui préférer la classique B.M.W.

Esthétique.

Il faudrait être difficile pour ne pas trouver la Guzzi super-belle. Question gueule, un café racer a autrement plus d'allure qu'une moto de tourisme. De plus, sur la Guzzi, les couleurs sont « chic ».

Première prise de contact

Alors là, c'est net. La B.M. met en confiance et la Guzzi rebute... et tout ça à cause de la position de conduite. Nous avons fait essayer ces deux motos par des néophytes qui n'avaient jamais conduit de « grosses ». Résultat : ils ne voulaient plus conduire autre chose que la B.M.W. Pourtant, dans l'absolu, une B.M.W. n'est pas ce qu'il y a de plus facile à se mettre en main, l'embrayage n'est pas suffisamment progressif et la boîte est loin d'être une merveille.

Position de conduite

Les critiques vont pleuvoir sur la Guzzi. Un pilote même de taille moyenne est carrément cassé en deux sur la machine. Les guidons bracelets sont loin devant et tout le poids du corps repose sur les poignets. Les grands pilotes devront se reculer bien en arrière pour éviter de toucher les cylindres avec les genoux. Les pédales de frein et de sélecteur pourraient être plus rapprochées des repose-pieds. Côté commandes manuelles, ça va. Par contre, sur la B.M., je trouve que les leviers de frein et d'embrayage sont trop loin des poignées. La position de conduite de la B.M. est tout à fait relax et du genre idéale. Les guidons ont la bonne taille, le meilleur compromis qui soit pour le grand tourisme. Ces deux motos ont des faibles hauteurs de selle et la Guzzi plus que la B.M.W. Aujourd'hui, avec les limitations, la position de recherche de vitesse de la Guzzi n'a plus cours car, à 130 (même 140), la pression du vent

n'est pas suffisante pour soulager le poids du corps sur les poignets. Sincèrement, mis à part le plaisir que l'on peut trouver à se regarder dans une glace en passant dans les rues des villes, je ne vois plus très bien à quoi sert une position racing. Et que les amateurs de « café racer » ne jettent plus la pierre à ceux qui ont des shoppers car, question frime, ils se valent...

Poignée de gaz

C'est une catastrophe pour les deux motos. Elles sont beaucoup trop dures à tourner et leur tirage est si long qu'il faut s'y prendre à deux fois pour complètement les viser. Sur la B.M., une telle poignée passe encore (bien que...) mais sur la sportive Guzzi c'est inadmissible.

Embrayage

Le levier de la Guzzi est un peu plus doux à actionner que celui de la B.M.W. Par ailleurs, l'embrayage de l'italienne est plus progressif que celui de l'allemande. Cette différence à une explication technique : le bi-disque de la Guzzi est moins brutal que le monodisque de la B.M. Aucun de ces embrayages ne colle à sec.

Freinage

Connaissez-vous le freinage idéal ? Eh bien, c'est celui de la Guzzi. Trois freins à disque cela n'a rien d'extraordinaire mais l'astuce réside dans le répartiteur de freinage. La pédale du frein arrière actionne aussi la pince du disque avant gauche. Ainsi, avec une seule pédale, on freine en même temps de l'avant et de l'arrière et, en utilisation normale, ce seul freinage est largement suffisant. On peut encore améliorer le freinage en utilisant le disque avant droit actionné par le levier. Le coup des trois disques et du répartiteur devrait faire école et il faut bien chercher pour lui trouver un défaut... peut-être que dans les

freinages délicats, sous la pluie, on n'a pas la finesse de dosage optimum. Pour la B.M.W., le freinage est déjà plus classique. Un seul frein à disque à l'avant, c'est un peu juste pour une grosse cylindrée. Il ne manque pas de puissance mais il faut tirer sur le levier. Le frein arrière est bon.

Tenue de route

La tenue de route de la Guzzi est aussi légendaire que le confort de la B.M.W. C'est pas peu dire. Quel que soit le rayon du virage elle vire comme sur un rail. La courbe se referme, il suffit de pencher davantage... allez-y sans crainte elle tiendra, et la garde au sol est bien suffisante. La route est défoncée, bosselée, pas de panique, elle file doux et les suspensions effacent les trous et les bosses. Aucune tendance au guidonnage. La tenue de route est parfaite en solo... mais plus que parfaite en duo. En effet, avec deux personnes à bord, elle vire encore mieux et a une meilleure stabilité. Avec le maître étalon qu'est la tenue de route de la Guzzi on peut juger que celle de la B.M.W. est vraiment de tout premier ordre. A vrai dire, on ne fait pas la différence. Sur les routes défoncées, après avoir durci l'amortisseur de direction, elle est même mieux que la Guzzi parce que plus confortable. Il faudrait atteindre des vitesses de passage en courbe complètement prohibées pour préférer la tenue de route de la Guzzi.

Maniabilité

Avec sa nouvelle position de conduite la Guzzi a perdu de sa maniabilité tout en restant dans des normes supérieures à la moyenne pour une aussi grosse cylindrée. La B.M.W. est encore plus agile particulièrement dans les enfilades serrées.



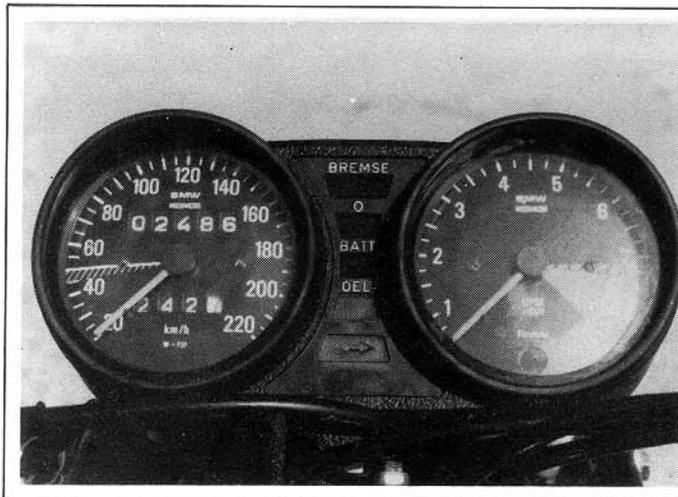


Tableau de bord de la B.M.W. Dans le compte-tours, en bas, le voyant de plein phare. Entre les deux instruments, de haut en bas, le témoin de niveau de liquide dans le maître cylindre. Le point mort. Le voyant de batterie. Celui d'huile. Le voyant de clignotant.

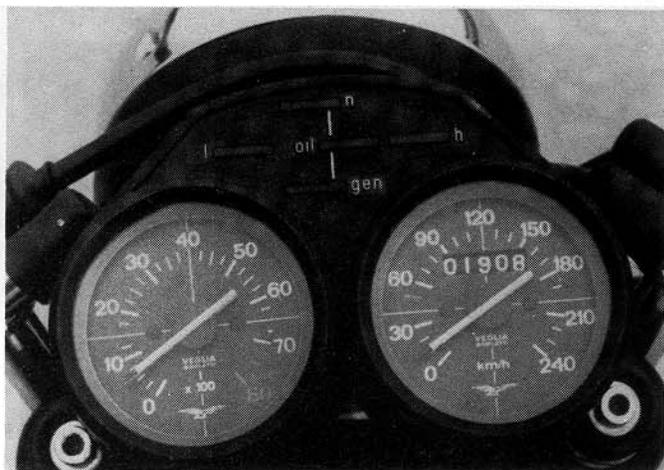


Tableau de bord de la Guzzi. Dans le compteur manque un totalisateur journalier. Les voyants lumineux sont bien mignards. N = point mort. I = code. H = plein phare. Oil = huile. Et Gen = allumage. Pas de voyant de clignotants.

Agrément de conduite en ville

Encore une fois, la position de conduite de la Guzzi grève lourdement cette machine sur ce chapitre. Et puis il y a un béquillage imparfait. La B.M. a deux défauts en ville, elle est assez large et surtout l'embrayage est trop brutal. Sinon, elle est maniable, souple et facile à béquiller.

Agrément de conduite sur route

On peut bien sûr faire de la route avec la Guzzi mais au bout d'une centaine de kilomètres cela risque de tourner au supplice. Toujours à cause de la position de conduite. La solution, un gros sac de réservoir pour s'affaler dessus. Si la route n'est que virage, on oublie sa peine pour jouer au coureur. Une conduite paisible vous fera ressentir le manque de couple moteur. La B.M.W., c'est bien connu, est une grande routière. Elle accumule les qualités en ce sens, confort, sécurité, couple moteur, autonomie... Avec une bonne boîte, un embrayage plus progressif, et des commodos mieux pensés, elle serait quasiment parfaite.

Transmission

Les transmissions secondaires par cardans c'est tout de même génial. Pas d'entretien, une roue arrière toujours propre, pas de bruit de chaîne, j'en passe et des meilleurs. Le pont de la Guzzi suinte légèrement. Pas celui de la B.M.W. A basse vitesse, aucune de ces deux motos ne donne d'à-coups lorsqu'on coupe les gaz.

Sélection des rapports et étagement de boîte

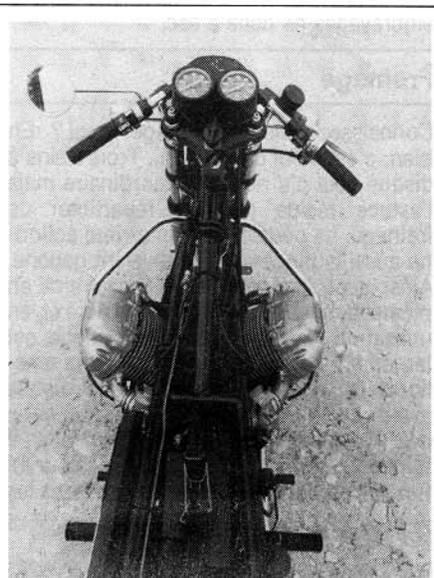
Par rapport aux boîtes de vitesses japonaises, c'est un désastre. La boîte de la Guzzi

à une course de sélecteur trop longue et une certaine imprécision dans la sélection (on trouve des faux points morts). Par contre, le sélecteur est doux à actionner et on trouve assez facilement le point mort. Elle est aussi moins bruyante que celle de la B.M.W. tout en n'étant pas tout à fait silencieuse. Sur la B.M.W., la course du sélecteur est plus réduite mais la sélection beaucoup plus dure, le point mort plus difficile à trouver et, surtout, elle claque méchamment (c'est très désagréable). A sa décharge, elle est précise. Le premier rapport est assez long. Sur la Guzzi, l'étagement, au moins, est sportif.

Agrément moteur

En utilisation tourisme, il ne fait pas de doute que le moteur de la B.M.W. est le meilleur. Il a de la souplesse, du couple et un pouvoir d'accélération fort honorable. Bien sûr, le moteur de la Guzzi est encore plus puissant et accélère plus fort. Mais

Le maître cylindre du disque avant gauche et arrière est caché sous le carter latéral droit, à côté de la boîte à fusibles. Les carburateurs n'ont pas de filtre à air.



question couple, c'est léger et la mécanique ne tire vraiment qu'à partir de 4000 tr/mn. En dessous, il y a de la souplesse ce qui est normal vu la cylindrée. Curieusement les montées en régime sont plus alertes sur la B.M. que sur la Guzzi et l'effet de couple est aussi plus sensible sur la Guzzi. Jusqu'à 3000 tr/mn, le moteur de la B.M. vibre puis ses vibrations s'estompent pour reprendre plus doucement aux régimes maxi. Sur la Guzzi, c'est un peu différent. On sent des vibrations jusqu'à 5000 tr/mn puis plus rien. Si l'on s'en tient à une conduite sportive, le moteur de la Guzzi comblera d'aise.

Confort

Une moto sportive peut-elle être confortable ? Oui ! voyez les anciennes Guzzi V7S. Bonne selle pour le pilote, bon guidon réglable en tous sens et le tour est joué. D'autant plus que les suspensions de la Guzzi sont siffissamment souples. Mais sur les modèles actuels, il ne reste plus que les suspensions, le reste est à jeter aux orties. On pourra difficilement parler de confort pour cette machine. Pour la B.M.W. c'est différent. Son confort comme son silence sont légendaires. Sur ce chapitre, la B.M. est « the Best Motorcycle in the World ».

Eclairage.

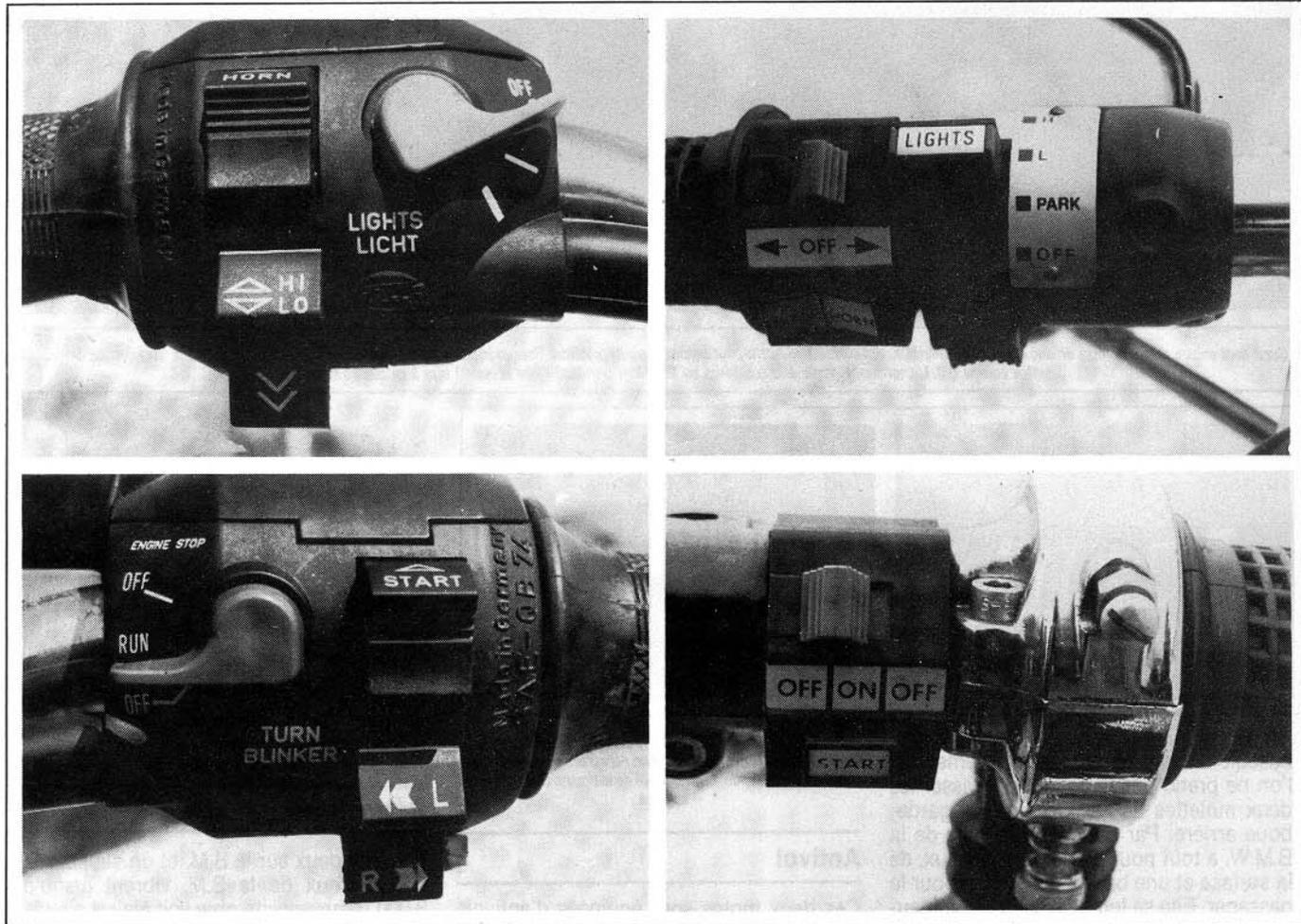
Equipée d'origine avec un phare à iode, l'éclairage de la B.M.W. est supérieur à celui de la Guzzi. Mais il a un petit défaut, toute l'optique ne tient que par un petit ressort et dans un choc (causé par un nid de poule par exemple), le ressort saute et l'optique tombe. Par sécurité, mieux vaut « scotcher » la parabole au phare.

Consommation.

Les deux motos sont logées à la même enseigne, ces 750 ont des appétits d'oiseau, jugez plutôt. A 90 km/h on brûle un

Commodos gauche B.M.W. Le basculeur blanc sélectionne les positions veilleuse et code - phare. Horn = avertisseur. HI - HO est un combiné appel de phare et inverseur code - phare.

Commodos gauche de la Guzzi. Sans être géniaux, les commodos de la Guzzi sont mieux pensés que ceux de la B.M.W. Le bouton au-dessus de OFF commande les clignotants. En dessous, l'appel de phare et l'avertisseur. Ensuite, trop loin du pouce, hélas ! le sélecteur des lumières, qui tourne autour du guidon. Off = arrêt. Park = feu de parking. L = code. H = plein phare. Dans la position de la photo, le sélecteur reste bloqué entre H et L. Ainsi pas possible de faire une fausse manœuvre en passant de code en phare. Pour débloquer, il faut pousser le bouton rayé, en bas du sélecteur.



Commodo droite B.M.W. Start = démarreur. Le basculeur de gauche est le coupe contact. Enfin L et R commande les clignotants de façon bien irrationnelle. Pour commencer, la commande des clignotants devrait se trouver à gauche. C'est plus logique, la main gauche ne bouge pas, elle. Ensuite, cette commande devrait s'actionner de droite à gauche et non pas de haut en bas. Avec ce principe, on ne sait jamais si on actionne le clignotant droit ou gauche.

Commodo droite Guzzi. On Off. On = coupe contact. En dessous le bouton du démarreur. Par rapport à des commodos japonais (ou même ceux de la B.M.) les commodos Guzzi font un peu camelote.

maximum de 5,5 l aux 100 et à bonne allure (disons 130 et des poussières...), elles consomment 6,2 l aux 100.

Performances.

La Guzzi, c'est un peu comme une DD. On a l'impression que c'est mou et en réalité ça file bon train. Avec la Kawa, c'est la seule 750 à frôler les 200 km/h (exactement 195 km/h). En accélération, on abat le 400 m D.A. en 13,6 s. La B.M.W. est un peu moins performante avec une vitesse de pointe de 176 km/h et une accélération de 14,5 s aux 400 m D.A.

Conclusion.

Pour préférer la Guzzi à la B.M., il ne faut pas réfléchir, mais avoir le coup de foudre. C'est merveilleux d'avoir un coup de

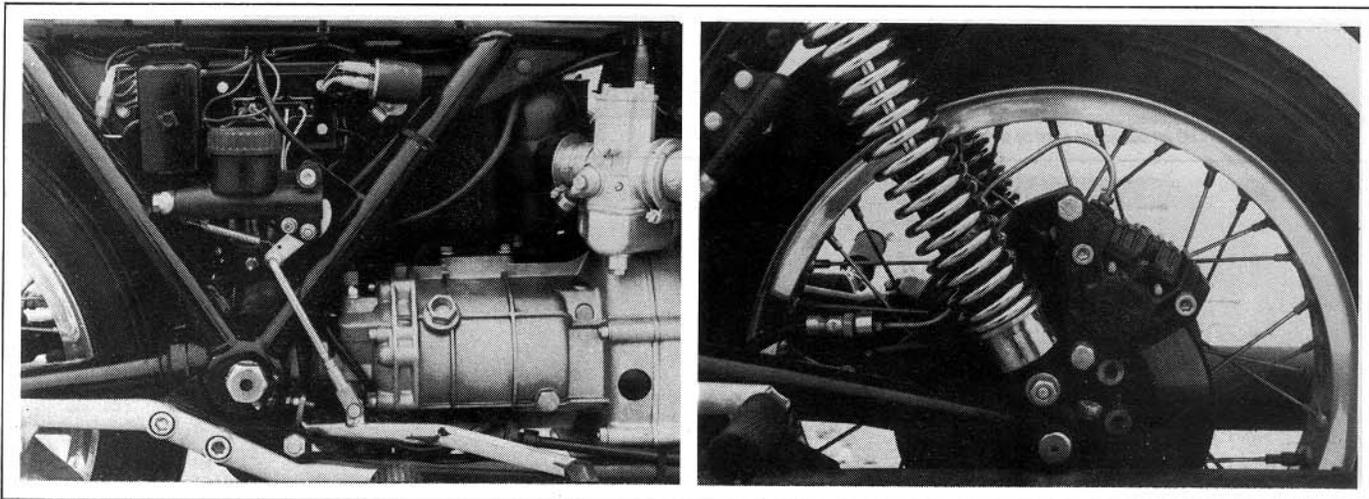
foudre pour une moto et ça aide, un temps, à en oublier les défauts. Dire que la Guzzi est une routière, c'est aller un peu loin et on ne peut pas dire non plus que c'est la sportive idéale. Elle est belle, vire bien, freine bien... suffisamment d'appâts pour attiser les passions. La B.M.W. se veut grand tourisme et remplit correctement son contrat. Une utilisation sportive de l'engin vous décevra. Agilité, tenue de route sont dignes d'une vraie sportive mais côté boîte de vitesses et transmission, ce n'est « pas ça ». Alors ! maintenant, pour le choix entre ces deux motos... c'est une question de cœur ou de raison.

**Deux
ou trois choses
que je sais d'elles**

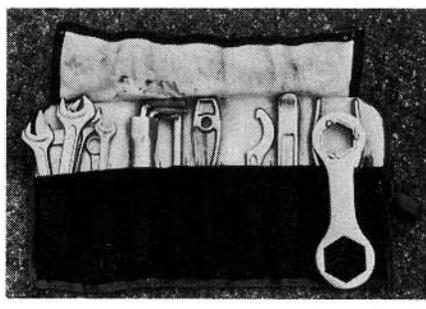
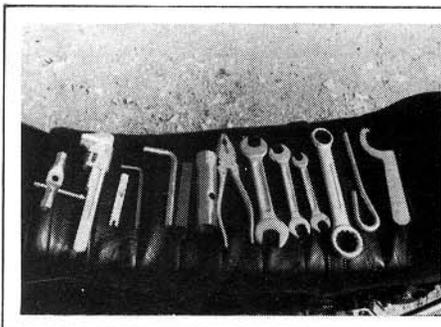
La selle

La Guzzi a des repose-pieds passager mais une selle qui accepte difficilement deux postérieurs. Si le pilote est grand, il n'est plus question d'emmener un passager à moins qu'il ne s'assoie sur le dossier. La selle est très peu rembourrée pour le pilote et encore moins à la place du passager. Cela à cause du passage de roue. Les selles des premières Guzzi V 7 S étaient autrement mieux faites. La place du pilote était au moins confortable. Cette selle est amovible mais ne ferme pas à clé ! Elle se

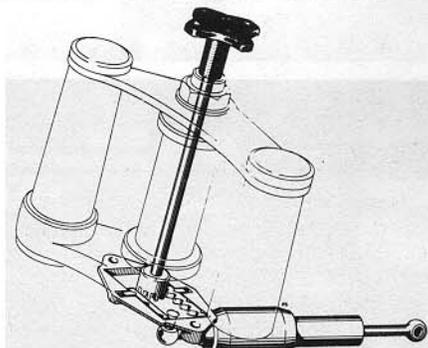




La Guzzi tient encore mieux la route en duo qu'en solo. Charles Krajka connaît une recette pour améliorer ce petit problème. Pour un pilote solo de poids moyen (70/80 kg), il faudra régler les amortisseurs arrière comme suit. L'amortisseur, devra être positionné au deuxième cran tandis que le ressort sera à sa place au cran un.



La trousse à outils de la B.M.W. est la plus complète. En plus de ce que vous voyez sur la photo, il y a un nécessaire pour réparer une crevaison et un chiffon. La singularité de la trousse Guzzi est la clé anglaise.



Le système d'amortisseur de direction de la B.M.W. avec ses trois positions de durcissement.

bascule d'avant en arrière, chichement, si l'on ne prend pas la peine de dévisser les deux molettes de l'articulation du garde-boue arrière. Par contraste, la selle de la B.M.W. a tout pour plaire, du moelleux, de la surface et une barre de maintien pour le passager. Elle se ferme avec la volumineuse clé de contact, ce qui ne facilite pas la manœuvre, la clé se coinçant sous le rebord de selle. Sous la selle, en plus de la trousse à outils et du crochet de casque, une pompe !

Le réservoir

Sur les nationales limitées à 90 km/h les deux réservoirs autorisent 400 km d'autonomie. En roulant bon train on peut faire 300 km ce qui est bien suffisant pour la Guzzi à cause de son inconfort. Ces réservoirs n'ont pas de bouchons fermant à clé. Il y a deux robinets sur ces réservoirs, reliés entre eux, ce qui autorise une double réserve. Les robinets sont plus accessibles sur la « B.M.W. » que sur la Guzzi.

Trousse à outils

Toutes deux sont logées dans des bacs sous la selle. La trousse de la B.M.W. est la plus complète mais celle de la Guzzi n'est pas mal non plus, en tout cas supérieure à celles des motos japonaises. Elle pourrait bien tenter les kleptomanes... et comme la selle ne ferme pas à clé !

Antivol

Ces deux motos sont équipées d'antivols Neiman ce qui implique une deuxième clé au trousseau et, comme chacun sait, les antivols de ce type ne sont pas des plus faciles à manipuler ; on s'énerve et on « oublie » de le brancher.

Clé de contact

Chez B.M.W. on n'a jamais su faire une clé de contact. Celle-ci est trop grosse, fragile et le contacteur est mal situé sur le côté du phare. Avec le vent de la course, la clé d'antivol, qui en général est fixée avec la clé de contact, vient rayer le fourreau de fourche. La clé de contact de la Guzzi est mieux pensée et le contacteur est à sa place sur le devant du réservoir.

Starter

Sur la B.M. il est niché contre le moteur, sous la cuisse gauche du conducteur. Pour la Guzzi c'est pire encore, il y a deux starters, un sur chaque carbu et il faut des doigts de fée pour les actionner. Voyez si c'est facile de manipuler ces starters lorsque la moto roule. C'est dangereux, oui !

Rétroviseurs

Il y en a deux sur la B.M. et un seul sur la Guzzi. Ceux de la B.M. vibrent jusqu'à 3.000 tr/mn ensuite on y voit clair. Le rétro de la Guzzi cesse de vibrer à 5.000 tr/mn ce qui représente un bon 150 km/h en 5°. On est déjà donc bien au-dessus de la vitesse limitée.

Les béquilles

Sur ce chapitre la Guzzi prend une claque. Elle est moins facile à béquiller sur la centrale que la B.M.W. La poignée de tirage est trop en arrière. Pour la latérale c'est autre chose. On ne peut la sortir et la rentrer qu'en étant à côté de la moto. Elle est fixée loin devant et le pied ne peut l'atteindre lorsque l'on est assis sur la moto. La béquille latérale de la B.M. rentre toute seule lorsque l'on redresse la machine. Se méfier donc des « touche-à-tout » qui risquent de recevoir la moto sur les pieds.

Les repose-pieds

Seule la B.M.W. a des repose-pieds réglables et pour le confort du passager il faut régler le plus possible en arrière. Les repose-pieds passager de la Guzzi gagneraient à être un peu plus bas.

Les garde-boue

Rien à redire pour ceux de l'avant par contre les garde-boue boue arrière sont trop justement calculés. Avec les transmissions par cardans il n'y a pas de projection de graisse à craindre mais ces garde-boue laissent remonter la boue jusque dans le dos du passager. Sur la B.M. on peut acheter une bavette en option.

Mise en route

Mis à part les questions de starter dont nous avons déjà parlé la mise en route des moteurs au démarreur électrique se fait sans problème et les mécaniques chauffent assez vite. On ne peut démarrer ces motos avec une vitesse enclenchée il faut débrayer ou retrouver le point mort pour que le démarreur fonctionne. Avec la Guzzi on doit obligatoirement débrayer pour démarrer. Ces deux motos n'ont pas de kick de secours et c'est là une aberration sans nom. Sur la B.M.W. on peut avoir un kick... en option.

Bruit moteur

Se sont des motos silencieuses dans l'ensemble. Pour la B.M.W. c'est un silence légendaire (elle est plus silencieuse que sa grande sœur de 900 cc) mais pour la Guzzi il y a du progrès au niveau des échappements et des bruits mécaniques. Reste la succion des carburateurs qui, rappelons-le, ne sont pas pourvus de filtre à air.

Guzzi

J'ai aimé
tenue de route
freinage
esthétique

Je n'ai pas aimé
position
confort
couple moteur

B.M.W.

J'ai aimé
confort
tenue de route
souplesse moteur.

Je n'ai pas aimé
boîte de vitesses
commodos
embrayage.

MARQUE : Guzzi.**TYPE :** 750 S3.**IMPORTATEUR :** Motobécane, 16, rue Le-sault, 93-Pantin.
Prix : 19.900 F TTC.**MOTEUR :**

Type : 4 temps bicylindre en V à 90° culbuté.
Alésage x course : 82,5 x 70 mm.
Cylindrée exacte : 748,38 cc.
Taux de compression : 9,8 à 1.
Puissance maxi : 70 ch. à 7.000 tr/mn.

Alimentation : 2 carburateurs Ø 30 mm.
Allumage : batterie - bobine.
Générateur : batterie ; 12 V 32 Ah.
Lubrification : carter humide.
Mise en route : démarreur électrique.

TRANSMISSIONS :

Primaire : par engrenages ; rapport : 1.235 à 1.
Secondaire : par cardan ; 4.375 ; rapport : 1.
Embrayage : bi-disque à sec.
Boîte : 5 vitesses ; rapports : 2.000, 1.388, 1.047, 0.869, 0.750.

PARTIE CYCLE :

Cadre : double berceau ininterrompu.
Freins AV : double disque. **AR :** simple disque.
Pneus AV : 325 x 18. **AR :** 350 x 18. Jantes alliage léger.
Suspension AV : télescopique hydraulique.
Suspension AR : oscillante ; amortisseurs hydrauliques réglables. .

DIMENSIONS ET POIDS :

Longueur : 2.165 mm.
Largeur : 700 mm.
Empattement : 1.470 mm.
Hauteur : 1.035 mm.
Hauteur de selle :
Garde au sol : 150 mm.
Poids à sec : 206 kg.
Réservoir essence : 22,5 l.

PERFORMANCES :

Vitesse maxi usine : 206
400 m D.A. (usine) : 206 km/h.
« M.-J. » : 195 km/h à 6.800 tr/mn.
400 m D.A. (usine) : 13"1.
« M.-J. » : 13"6.

CONSUMMATION :

« M.-J. » : à 90 km/h : 5,5/100 km ; à 140 km/h : 6,2/100 km.

MARQUE : BMW**TYPE :** R75/6.**IMPORTATEUR :** BMW Import, 116, av. Aristide-Briand, 92-Bagneux.
Prix : 16.500 F TTC.**MOTEUR :**

Type : bicylindre Flat twin 4 temps culbuté.
Alésage x course : 82 x 70,6 mm.
Cylindrée exacte : 745 cc.
Taux de compression : 9 à 1.
Puissance maxi : 50 ch. à 6.200 tr/mn.

Couple maxi : 6 mkg à 5.000 tr/mn.
Alimentation : 2 carburateurs Ø 32 mm.
Allumage : batterie - bobine.
Générateur : 280 W ; batterie : 12 V.
Lubrification : carter humide et pompe Trochroïde.

Mise en route : démarreur électrique.**TRANSMISSIONS :**

Primaire : pas.
Secondaire : par couple conique.
Embrayage : monodisque à sec.
Boîte : 5 vitesses.

PARTIE CYCLE :

Cadre : rapports : 4.40, 2.86, 2.07, 1.67, 1.50.
Freins AV : double berceau ininterrompu. **AR :** simple disque. Ø 264 mm.
Pneus AV : tambour simple came Ø 200 mm. **AR :** 325 x 19.
Suspension AV : télescopique hydraulique.
Suspension AR : oscillante ; amortisseurs hydrauliques réglables 400 x 18. Jantes alliage léger.

DIMENSIONS ET POIDS :

Longueur : . .
Largeur : 2.140 mm.
Empattement : 740 mm.
Hauteur : 1.465 mm.
Hauteur de selle : 1.080 mm.
Garde au sol : 810 mm.
Poids à sec : 165 mm.
Poids en ordre de marche : 210 kg.
Réservoir essence : 22,5 l.

PERFORMANCES :

Vitesse maxi usine : 177 km/h.
« M.-J. » : 176 km/h.
400 m D.A. (usine) : 14"8.
« M.-J. » : 14"5.

CONSUMMATION :

Usine : 4,5 l/100 km.
« M.-J. » : à 90 km/h : 5,5/100 km ; à 140 km/h : 6,2/100 km.

