

GUZZI 750 S3 ET BMW R75/6 LE CŒUR ET LA RAISON

par Ch. Lacombe

La BMW R75/6 est archi-connue et depuis l'avènement des 900 BMW 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 BMW-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 BMW 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...

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 BM 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 BMW. Pourtant, dans l'absolu, une BMW 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 BM, je trouve que les leviers de frein et d'embrayage sont trop loin des poignées. La position de conduite de la BM 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 BMW. 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 visser. Sur la BM, 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 BMW. 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 BM. 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 BMW, 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 BMW. 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 BMW est vraiment de tout premier ordre. À 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 BMW est encore plus agile particulièrement dans les enfilades serrées.

AGRÈMENT 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 BM 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.

AGRÈMENT 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 BMW, 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 cardan 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 BMW. À 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 a 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 BMW tout en n'étant pas tout à fait silencieuse.

Sur la BMW, 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). À sa décharge, elle est précise. Le premier rapport est assez long. Sur la Guzzi, l'étagement, au moins, est sportif.

AGRÈMENT MOTEUR

En utilisation tourisme, il ne fait pas de doute que le moteur de la BMW 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 question couple, c'est léger et la mécanique ne tire vraiment qu'à partir de 4.000 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 BM que sur la Guzzi et l'effet de couple est aussi plus sensible sur la Guzzi. Jusqu'à 3.000 tr/mn, le moteur de la BM 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 5.000 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 suffisamment 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 BMW, c'est différent. Son confort comme son silence sont légendaires. Sur ce chapitre, la BM est « the Best Motorcycle in the World ».

ÉCLAIRAGE

Équipée d'origine avec un phare à iode, l'éclairage de la BMW 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. À 90 km/h on brûle un maximum de 5,5L 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 il frôle les 200 kmf/ (exactement 195 km/h). En accélération, on abat le 400m D.A. en 13,6". La BMW est un peu moins performante avec une vitesse de pointe de 176 km/h et une accélération de 14,55" aux 400 m DA.

CONCLUSION

Pour préférer la Guzzi à la BM, 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 BMW 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 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 BMW 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 BMW que sur la Guzzi.

TROUSSE À OUTILS

Toutes deux sont logées dans des bacs sous la selle. La trousse de la BMW 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 BMW 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 BM 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 BM et un seul sur la Guzzi. Ceux de la BM vibrent jusqu'à 3.000 tr/mn ensuite on y voit clair. Le rétro de la Guzzi cesse de vibrer à 5.000tr/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 BMW, 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 BM 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 BMW 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-BOUES

Avec les transmissions par cardans, il n'y a pas de projection de graisse à craindre mais ces garde-boues laissent remonter la boue jusque dans le dos du passager. Sur la BM 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 BMW on peut avoir un kick... en option.

BRUIT MOTEUR

Se sont des motos silencieuses dans l'ensemble. Pour la BMW 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.

POUR - CONTRE

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.

FICHES TECHNIQUES

GUZZI 750 S3

IMPORTATEUR Motobécane, 16, rue Lesault, 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 trs/mn.
Alimentation	2 carburateurs Ø30 mm.
Allumage	batterie-bobine.
Générateur	batterie; 12V32Ah.
Lubrification	carter humide.
Mise en route	démarrateur électrique

TRANSMISSIONS

Primaire	par engrenages; rapport 1.235 à 1.
Secondaire	par cardan ; rapport 4.375 à 1.
Embrayage	bidisque 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: 325x 18. AR: 350 x 18. Jantes en 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	208 kg.
Réservoir essence	22,5 l.

PERFORMANCES

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

CONSOMMATION

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

BMW R75/6

IMPORTATEUR	BMW Import, 116. av. Aristide-Briand,92-Bagneux.
Prix	16.500 FTTC.

MOTEUR

Type	bicylindre Flatlwin 4 temps culbuté.
Alésage x Course	82 x 70.6 mm.
Cylindrée exacte	745 cc.
Taux de compression	9à 1.
Puissance maxi	50 ch. à 6.200 trs/mn.
Couple maxi	6 mkg à 5.000 trs/mn.
Alimentation	2 carburateurs Ø32 mm
Allumage	batterie-bobine.
Générateur	280
Batterie	12V
Lubrification	carter humide et pompe trochoïdale.
Mise en route	démarrreur électrique.

TRANSMISSIONS

Primaire	pas.
Secondaire	par couple conique.
Embrayage	monodisque à sec.
Boite	5 vitesses, rapports 4.40, 2.86, 2.07, 1.67, 1.50

PARTIE CYCLE

Cadre	double berceau ininterrompu
Frein AV	simple disque. Ø264 mm
Frein AR	tambour simple came Ø200 mm
Pneus	AV : 400 x 18 ; AR : 325x19. Jantes alliage léger
Suspension AV	télescopique hydraulique.
Suspension AR	oscillante; amortisseurs hydrauliques réglables

DIMENSIONS ET POIDS

Longueur	2.140 mm
Largeur	740 mm
Empattement	1.465 mm
Hauteur	1.080 mm
Hauteur de selle	810mm
Garde au sol	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

CONSOMMATION

Usine	4,5 l/100 km.
« M-J »	à 90 km/h : 5,5/100 km ; à 140km/h: 6,21/100 km.