

## V7 SPORT - MOTO- JOURNAL N°43 - 18/11/1971

*Je suis monté sur une V7S et j'ai roulé très vite.*

*Par Guido Bettiol*

Voilà une machine dont on a beaucoup parlé surtout depuis qu'elle a fait sa petite impression au Bol (celles du Bol n'étaient pas les mêmes mais s'en approchaient quand même de très près, surtout pour la partie cycle).

Inutile de dire qu'on avait une grande envie d'avoir une impression de première main sur cette machine de série et, si possible, de l'essayer à Montlhéry, où on n'a pas le souci de la circulation.

Le désir a été rendu possible grâce à l'extrême gentillesse de M. Teston qui a consenti à me la céder dans un creux de son emploi du temps très chargé, et grâce à mon ami Krajka qui (comme d'habitude) a fait son possible pour me faciliter la tâche.

Je devais en principe l'avoir pour quelques heures, mais finalement, j'ai pu l'avoir pendant une demi-journée, alors, j'ai filé immédiatement à Montlhéry.

### ROUGE ET VERTE

Tout d'abord rien qu'en la voyant, j'ai eu un grand frisson de plaisir : le cadre est rouge vermillon et le réservoir et les boîtes à outils sont vert clair.

Il y avait un petit attroupement pendant que Krajka figolait le ralenti et rétablissait le niveau d'huile, puis enfin je l'ai enfourchée et... je n'ai pas pu partir. J'ai senti le regard de Krajka peser sur moi, muet de reproche. Lui, il pensait que j'avais peu de chances d'enclencher la première en soulevant le levier de frein. En effet, tout est à l'envers : les vitesses sont à droite, la première est en haut et les autres en bas.

Je pars quand même et j'ai tout de suite une bizarre vibration en travers à laquelle je ne suis pas habitué, mais qui ne me gêne pas (c'est classique dans ces moteurs et bien connu de tous les Guzzistes). Cette vibration, je ne la sens pas "antipathique" : le moteur et là et il me le fait savoir.

J'accélère et je sens tout de suite que le moteur "n'arrache" pas, il "appuie".

Puis, au feu rouge, première surprise désagréable : pas de frein avant ! Il n'y en aura pas davantage pendant tout l'essai et ça me gênera beaucoup, je ne trouve rien de plus désagréable que de ne pas pouvoir compter sur le frein avant. Celui-là ralentit tout juste. C'est un quatre cames de 220 mm de fabrication Guzzi, donc de toute évidence celui de ma moto avait quelque chose qui n'allait pas, j'ai même eu l'impression qu'il était gras à l'intérieur.

En traversant Paris, je n'avais qu'une envie, cette fois, qu'il y ait beaucoup de voitures. J'étais venu exprès avec une "quatre pattes" pour pouvoir faire une comparaison fraîche sur la maniabilité, cette fameuse maniabilité de la V7S.

Eh bien, elle est simplement incroyable ! D'abord, la position est à l'Italienne (comme je l'aime) puis non seulement la selle est très basse, mais le poids est très bas et ça se sent. On fait des S à travers les voitures comme on veut car quand on se fixe une trajectoire, on peut la suivre comme on l'a pensée. On agit toujours comme ça, bien sûr, mais avec d'autres machines on se fixe des trajectoires en fonction de ce qu'on sait déjà que la machine peut faire. Ici, on a l'impression de ne pas avoir cette contrainte.

Sa maniabilité est vraiment fantastique et elle sera confirmée sur le routier, à plus grande vitesse.

### UN DOUBLE MONO

Le moteur vibre et cogne (ou "appuie") jusqu'à 3000-4000 tours. Après 5000 tours, il ne vibre absolument pas et on ne l'entend plus. J'entendais seulement les culbuteurs, un bon bruit mécanique dans l'aigu, très agréable. Cette machine avait en réalité un jeu trop important. En venant de Marseille, M. Teston avait contrôlé le jeu et avait trouvé qu'il n'y en avait pas assez. Craignant un pépin, il en avait mis davantage, au "pif". Krajka ne pouvant le rétablir tout de suite, j'ai préféré partir comme ça plutôt que de renoncer à Montlhéry.

La puissance arrive à 5000 tours. C'est un vrai moteur sportif, avec lequel il faut changer souvent de vitesse pour rester entre 5000 et 7000 tours, qui est la plage agréable. En bas on dirait qu'il y a un autre moteur. A 3000 tours, il n'a pas tellement envie d'avoir de la reprise, il fait avancer la moto en "poussant". Après 5000 tours, il "part".

A chaque changement de vitesse, la machine, à cause du couple transversal, se tortille (deux coups de petits guidonnages, sans danger). Je n'ai pas réussi à me convaincre que c'était désagréable. Je ne déteste pas que la moto se manifeste, à condition qu'elle soit mon amie quand il y a une vraie difficulté.

Et puis il y a le cardan. Là, il y a un réflexe à prendre. Il ne faut pas être brutal au moment de lâcher l'embrayage, il faut l'accompagner pendant un petit moment et tout se passe très bien. Pour les rétrogradages, c'est différent. Si on est à bas régime, ça va, mais si on est en haut, le petit "vroum" habituel ne suffit pas pour rétrograder. Il faut, quand on est débrayé, rester un petit moment avec la poignée ouverte, "vroooooom", pour que le moteur puisse bien monter en régime. Alors les vitesses passent bien. Ceci à cause du fait que le volant moteur est sûrement trop lourd. Le moteur serait plus agréable s'il

pouvait monter plus vite en régime. Je suppose que le volant actuel est le compromis qui a été jugé le meilleur, car l'inertie est un problème primordial dans une machine de sport-course.

### **IL N'Y A PLUS D'ANNEAU...**

J'ai voulu en premier essayer l'anneau. Naturellement, j'allais prendre des chronos, mais ce n'était pas vraiment le but. Je voulais surtout voir comment elle allait se comporter sur les moult bosses.

L'amortisseur de direction était mis. Je l'avais enlevé un moment en ville, mais j'ai trouvé la direction un peu trop molle, alors je l'ai enclenché, puis je l'ai oublié. Avec, c'est très bien ; je trouve que c'est inutile de le débrayer.

J'ai commencé à tourner sur l'anneau avec la méfiance habituelle avec laquelle on y roule avec une machine inconnue. Aussi, pendant deux tours, je réduisais au moment d'entamer les courbes. Le tour d'après, je n'ai presque pas coupé et les autres tours, tout à fond. J'ai dû me forcer un peu pour le faire, parce que dans les courbes, j'ai toujours la désagréable pensée qu'en tombant, je pourrai passer par-dessus bord. (En réalité, je ne crois pas que cela soit possible, parce qu'en principe on n'est pas penché – je roulais deux bons mètres au-dessus de la ligne jaune – mais on ne s'en rend pas compte. Donc si on tombe, on doit aller tout droit, je crois.)

Eh bien, alors qu'en général, j'essaie de tourner le minimum de temps possible sur l'anneau, ce jour-là, je ne pouvais plus m'arrêter et j'avais même le loisir de regarder souvent le compte-tours ! Sur les bosses, ça sautait, mais pas beaucoup, et je n'avais pas de souci pour la trajectoire. Pas de tortillement. J'avais l'impression de rouler à 100 à l'heure (presque).

Le meilleur temps a été 48,6" (je pèse 85 kg et j'ai un gabarit en conséquence). Ce temps donne 189,55 km/h. Mais comme la longueur est mesurée sur la ligne jaune et que je roulais 2 m à 2,50 m plus haut ; il faut compter une distance plus grande de presque 1%, soit 19 km/h environ. On compte généralement une perte de 2% à cause des courbes. La vitesse serait donc en ligne droite de 195 km/h.

Je n'ai pas réussi à dépasser les 6700 tours. Si on arrive à atteindre les 7000 tours, ce qui est peut-être possible, la moto étant normalement mise au point (ça fait combien de tours le jeu aux soupapes ? 100, 200 ?) et en tous cas sûrement avec un carénage ne serait-ce que tête de fourche. Cela ferait 203 km/h. Le pneu arrière était usé, et il avait une perte de développement d'un peu moins de 1%. Si avec un pneu neuf, donc tirant un peu, plus long, on peut toujours garder les 7000 tours, on arrive à une vitesse maximale, dans les meilleures conditions, de 205-206 km/h.

La zone rouge commence à 7300 tours. A ce régime la puissance a déjà baissé. Sinon, on arriverait à 212 ! (Ce que l'on peut gagner comme km/h avec un peu de réflexion !)

La moto avait 4000 km.

« Assez pour pouvoir ouvrir en grand, m'a dit Krajka, mais je ne suis pas étonné qu'il te manque des tours, ce moteur ne se libère qu'à 10-12000 km. »

### **... ET IL N'Y A PLUS DE FORÊT**

500 m après les Deux Ponts, je me suis aperçu qu'elle tirait trop long : elle était sûrement montée avec une démultiplication finale prévue pour le carénage.

Je n'arrivais à passer la cinquième que dans la seconde moitié de la contre-courbe. Je vais faire les premiers tours avec prudence, pour me mettre dans l'oreille le bruit, car on n'a pas toujours le temps de regarder le compte-tours quand on tire les intermédiaires.

Je voulais surtout voir trois choses : descente Lapize, ligne droite de la Forêt et en général comportement en virages. Il y a un virage avant la descente Lapize qui est bien bosselé à la corde, mais justement à cet endroit il y avait un tas de feuilles mortes, et j'ai dû passer un peu à l'extérieur. Quant au freinage de la descente, je n'ai pas vu grand-chose à cause de ce frein avant qui ne freinait pas du tout. Elle ne sautait pas beaucoup, mais évidemment il aurait fallu l'observer avec la fourche bien enfoncée par le freinage.

Jusqu'ici, j'arrivai tout juste à atteindre les 6500 tours en cinquième.

Une autre preuve qu'elle tirait long m'a été donnée quand j'ai vu que je ne pouvais pas passer la cinquième avant les Biscornes. Puis voilà la Forêt : je tire tout à fond, mais je coupe quand même un peu avant la descente, j'ouvre à nouveau, puis je coupe de temps en temps un peu plus loin. J'avais pris la précaution de ne pas peser sur le guidon.

Ça s'est très bien passé. Elle sautait pas mal, mais j'arrivais à rester couché en mettant la tête un peu en travers pour éviter de recevoir le réservoir dans le menton.

Dans Ascari, je n'eus aucun problème. Le vrai problème était le freinage.

Toujours en catastrophe, roue arrière à demi bloquée, au premier passage aux Deux Ponts, les copains m'ont dit que c'était assez spectaculaire. Je tenais la moitié de la route (presque).

J'ai fait quelques tours de cette façon, en essayant de freiner quand même le plus tard possible (et en loupant quelques rétrogradages car je n'avais pas le réflexe de donner un long coup de gaz au moment de rétrograder. Quand on n'a pas le réflexe, il faut réfléchir mais souvent, on a autre chose à faire).

Et le couple de renversement ? Il existe, mais il faut des circonstances spéciales. Une fois j'étais entre deux vitesses dans un virage. J'ai changé et par la même occasion, j'ai fait un écart de 50 cm.

Les tours d'après, j'ai pris la Forêt à fond. Franchement, elle ne bouge pas, j'ai même eu le temps de regarder le compte-tours : j'étais à un peu plus de 6500 tours.

Au passage suivant, au lieu de ne pas peser sur le guidon, j'ai voulu le tenir. Dans ces conditions, on ne peut pas s'empêcher de le bouger un peu en sautant en l'air et quand on retombe, elle guidonne, mais d'une façon saine et pas inquiétante. Elle ne se tortille pas du tout, on la sent toujours bien rigide.

La façon de la placer dans les virages est tout simplement stupéfiante. On la place avec une grande précision exactement là où on veut et je me suis amusé à la rebalancer dans un virage, viser, et prendre la corde à 10 cm de l'herbe. Son bruit de double mono me donnait toujours l'impression de ne pas avancer tellement vite, mais j'ai rectifié mes sensations quand, m'étant aperçu que je pouvais freiner dans la descente de la cuvette, j'ai attaqué la bosse de la descente à fond et je me suis retrouvé pendant deux bons mètres avec la roue avant en l'air.

Je tournais aux environs de 4 min 30. Puis j'ai décidé de freiner carrément plus tôt (pour donner une idée, à l'arrivée aux Deux Ponts, je freinais avant la bande blanche marquée 300 m). En freinant plus tôt, j'étais plus à l'aise pour balancer au bon endroit et du coup, j'enroulais mieux. Résultat : 4 min 22, 126,156 km/h. C'est un temps de cet ordre que j'ai fait avec une Honda 4 de série en mégaphones et carénage tête de fourche.

Voilà une machine qui va "faire mal" en Critérium.

**ET SES DÉFAUTS ?**

Cette machine n'est pas encore en France, elle n'y sera qu'en mars-avril. Les amateurs peuvent commencer à remplir leur bas de laine : son prix sera entre 16 et 17.000 F.

On a le droit d'exiger beaucoup de choses pour ce prix : une qui n'est pas pardonnable est qu'il faut lâcher la poignée gauche pour actionner avertisseur et commander les phares. Il manque en plus la possibilité de faire la commutation appel de phare-avertisseur. C'est d'autant moins excusable qu'on trouve des raffinements exclusifs : la lumière qui s'allume en soulevant la selle et le guidon réglable.

J'ai roulé à la tombée de la nuit et le phare m'a paru plutôt faible. Quand aura-t-on une moto de série équipée d'un vrai phare ?

La béquille a une petite tige qui sort et qui sert à la baisser. Cette tige sort à droite de la moto, mais je béquille en étant à gauche et il faut que j'aie chercher la béquille sous le pot d'échappement. Si on a des chaussures de ville, on les abîme parce que forcément, on touche le pot.

Elle n'est pas tellement dure à béquiller, mais trop quand même pour se permettre de ne pas avoir de béquille latérale.

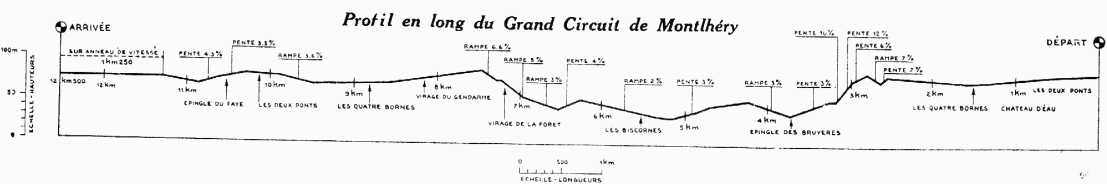
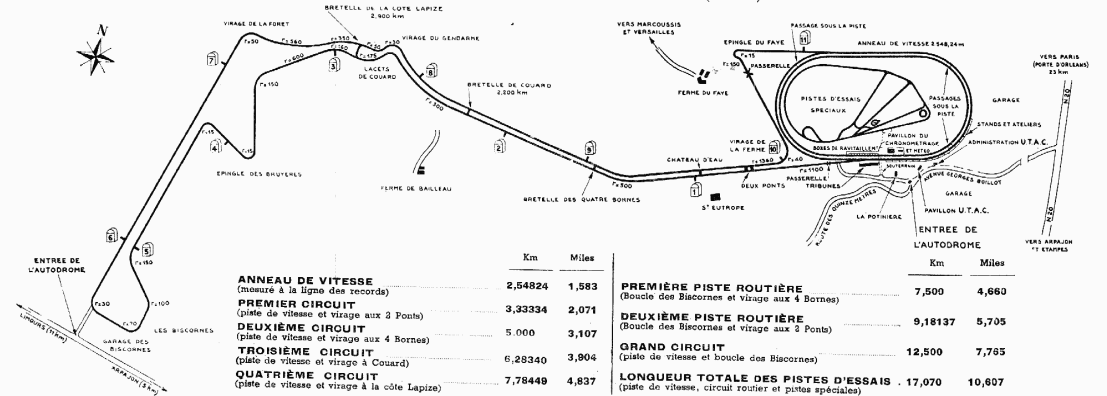
Avant sa commercialisation, nous pourrions en disposer plus longtemps pour un essai plus complet qui sera fait sur une machine complètement rodée et surtout nous n'aurons pas le plus-que-désagrément dû à l'absence de frein avant. Je tiens à remercier dès maintenant M. Teston, auquel je suis personnellement reconnaissant.

Quand j'ai repris la quatre pattes et me suis replongé dans la circulation, pardon M. Soichiro, mais j'avis l'impression d'être monté sur un (oserai-je ?) camion.

**UNION TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE, DU MOTOCYCLE ET DU CYCLE (U.T.A.C.)**

**AUTODROME DE LINAS - MONTLHÉRY**

TÉLÉPHONE : 47 et 286 — MONTLHÉRY (S. & O.)



On tourne dans le sens horaire