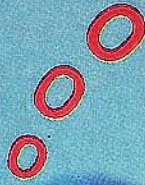


**BANC
D'ESSAI
MOTO**
JOURNAL

GUZ



GUZZI V7 SPORT

Par FENOUIL

**E
PERICOLOSO
SPORGERSI?
PAS
AVEC LA
V. 7 SPORT
EN
TOUT CAS!**

D'ABORD elle est belle. D'une beauté homogène qui fait que, contrairement aux caprices d'une mode, on ne la discute pas. D'une beauté qui s'impose en bloc, comme celle d'une Porsche ou d'une quatre pattes. Qu'on la compare à une moto japonaise est d'ailleurs logique puisqu'elle a été conçue pour tenter de leur faire la pièce. Et c'est une prouesse technique assez étonnante qu'ont réalisée les ingénieurs de Guzzi : travaillant sur la 750 originale, ce percheron puissant et efficace, un zeste teutonique puisque concurrençant directement les BMW... ils sont arrivés non pas à Tokyo mais à Rome.

LEUR enfant, en effet, semble un hymne à la subtilité latine. Son cadre construit autour du moteur est monté si bas que le garde-boue arrière se taille un véritable chenal à l'intérieur de la selle, que sa terminaison chromée est articulée pour pouvoir sortir la roue. Malgré cela la garde au sol est exceptionnelle, les suspensions sont un modèle de douceur mais aussi de précision.

UN GUIDON RÉGLABLE

La ligne est racée, toute de contraste entre la finesse de la partie cycle et la puissance du gros twin étiré en largeur, le tout souligné par un réservoir qui épouse la forme de l'une puis de l'autre. Ce qui surprend dès les premiers tours de roue c'est sa maniabilité : elle dépasse légèrement les 200 kilos mais on est assis si bas qu'on la balance au ralenti beaucoup mieux que n'importe quelle autre grosse cylindrée. Jusqu'à 5 000 tours le moteur est plutôt paresseux, manque de chevaux mais possède pourtant une souplesse étonnante, accepte de rouler sur le ralenti dans les embouteillages par exemple. Au-dessus, sans atteindre le moelleux d'un multi-cylindres, il n'en devient pas moins puissant et équilibré. En toutes circonstances, il est incontestablement plus doux et plus rond que celui de la 750 originale — preuve



En ville on la conduit sans les mains — ou presque.

qu'un sérieux travail de finition et d'équilibrage a été effectué.

Ne quittons pas la ville sans parler du guidon : certains s'accommodent sur route d'un guidon en cornes de vache, d'autres tolèrent en usage urbain les petits bracelets qui obligent à pousser sur les bras et à cambrer les reins dans une position ni fonctionnelle ni esthétique. Avec la V 7 Sport ce problème ne se pose pas. Son guidon est réglable en hauteur et en ouverture, ce qui confère en un tour de main (et de clef) la position idéale en toutes circonstances.

D'ABORD LA CLASSE

LE silence et la rapidité du changement de vitesse sont en gros progrès. Quant au fameux couple de renversement lors du passage de chaque rapport, le profane se convainc vite qu'il est sans conséquence sur la tenue de route. A haute vitesse c'est probablement la grosse cylindrée qui offre à son pilote la position la plus aérodynamique, donc la moins fatigante. Très longue (80 km/h) la première se révèle parfaite pour sortir en bombe des virolets fermés. Les autres vitesses suivent en cascade régulière, la quatrième acceptera de prendre un peu plus de 180 chrono, mais la cinquième semble un peu longue. Ce qui en dépit

(suite page 10)



La première grosse cylindrée de

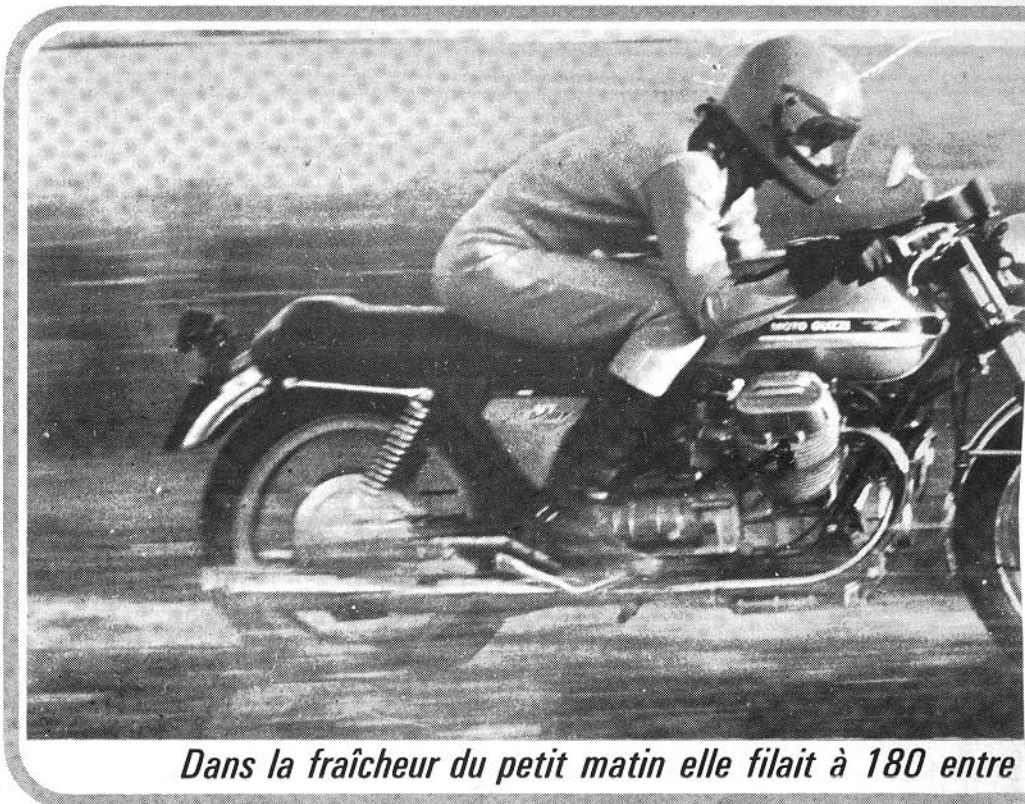
(Suite de la page 9)

des apparences est logique puisque cette 750 surbaissée semble la première grosse cylindrée vraiment « pensée » pour un futur carénage. Détendu jusqu'à 150, vous devez ensuite vous crispier sur cet engin qui devient alors une sorte de Ferrari dont on aurait ôté le pare-brise. Alors tant mieux si cette fameuse cinquième tire long, avec un simple tête de fourche tout rentrera dans l'ordre.

Les longues courbes d'autoroute s'effacent avec une telle désinvolture qu'on regrette assez vite de n'avoir pas vingt chevaux de plus à la roue arrière pour doubler tout ce qui s'appelle Ferrari et autres Lamborghini. Mais c'est sur une méchante petite nationale bosselée que la Sport étonne le plus : ses suspensions absorbent creux et bosses à une vitesse très supérieure à la moyenne, les roues restant toujours en contact avec le sol. A cela s'ajoute le centre de gravité placé très bas qui permet de balancer et de relever très vite ses deux cents kilos.

La V 7 Sport fait preuve d'une tenue de route sans faiblesse. Elle possède d'abord ce qu'on appelle la classe : que les « S » rencontrés soient secs ou amples, ouverts ou fermés, en dos d'âne ou de chameau, elle passe vite mais, surtout, avec faci-

(Suite page 12)



Dans la fraîcheur du petit matin elle filait à 180 entre

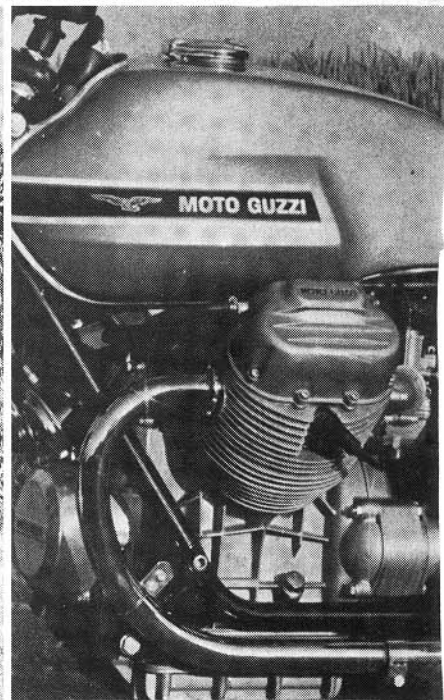
*Deux
ou
trois
choses
que
je
sais
d'elle*



Elle possède un cœur gros comme ça.

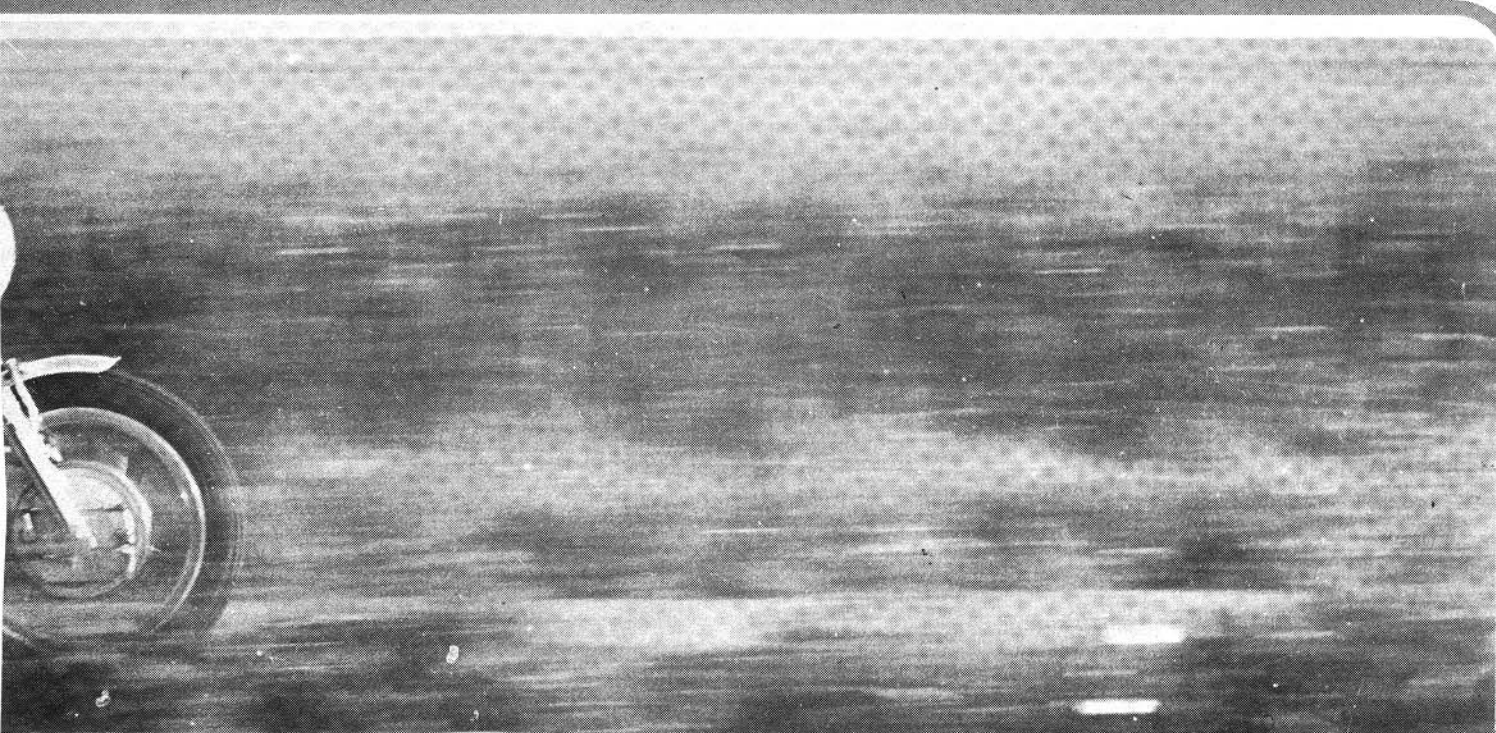


...Mais une taille de guêpe.



Un moteur puissamment nervuré.

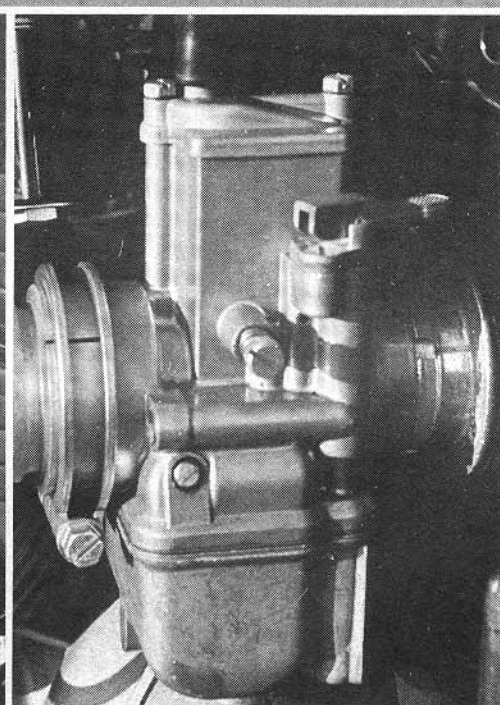
série vraiment « pensée » pour un futur carénage



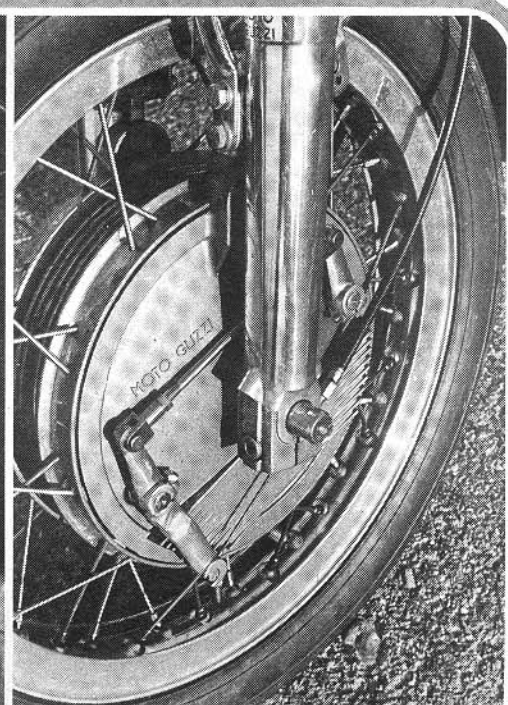
deux champs de blé gorgés de rosée



...Et un cadre véritable construit « autour ».



2 carburateurs « Dell'Orto » à guillotine.



...Et un frein avant à tambour quatre cames — qui n'arrive pas à la cheville d'un double-disque.



Suite de la page précédente

lité. Ce qui permet au pilote de maintenir très longtemps une cadence élevée.

AVEC UNE PAILLE

Ses performances ? La machine que nous avons eue a 17 km au compteur et encore un peu de paille d'emballage sous la selle, était la première moto d'essai fournie par l'importateur (certains confrères ont essayé la machine de course). Après 2 500 km je l'ai chronométrée à 190 sur autoroute — vitesse certifiée par une Honda 750 bien réglée que j'ai décollée de ma roue arrière. Mais les Guzzi ayant comme les Volvo en automobile la réputation de se libérer pleinement après seulement dix ou douze mille kilomètres, nous ferons les chronos complets à Monthéry dans les premiers jours de septembre, lorsqu'elle aura atteint ce kilométrage. A cette occasion d'ailleurs l'importateur nous confiera deux carénages mis au point par l'usine Guzzi afin de mesurer leur influence réelle sur la vitesse de pointe, les accélérations et la tenue de route de la machine. Pour faire plaisir au professeur O. Morhot nous introduirons un paramètre supplémentaire dans notre mayonnaise — la modification du rapport de pont avec et sans le carénage. Fin de parenthèse.

UN PEU CHER ?

LA nouvelle Guzzi coûte de 2 000 à 4 000 F de plus que les autres 750. C'est cher pour une moto dont l'excellent frein à tambour quatre cames ne vaut évidemment pas un double disque, dont les commandes au guidon sont peu pratiques, et qui n'est même pas livrée d'origine avec des clignotants ! C'est déjà un peu moins cher pour qui est las de graisser, tendre et changer la chaîne ridiculement anachronique de sa grosse cylindrée. La transmission acatène de la Guzzi possède en effet la vertu essentielle d'une transmission. En achetant la moto on l'oublie une fois pour toutes : finies les roues arrière sales, les graissages et les tensions répétés, les ruptures et les angoisses. Mettez la poignée dans le coin, la transmission acatène fera le reste.

Enfin, pour qui désire une tenue de route et un confort exceptionnels sur une moto d'exception, le prix — d'exception lui aussi — garantit que ce ne sera pas la moto de tout le monde.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : 4 temps bicylindre en V à 90°, culbuté, refroidi par air.

Démarrage : par démarreur électrique.

Alésage-course : 83 mm × 70 mm.

Cylindrée : 756,49 cm³.

Compression : 9,8 à 1.

Puissance : 72 ch SAE à 7 000 tr/mn.

Carburateurs : 2 Dell-Orto VHB de 30 mm Ø.

Boîte : 5 vitesses.

Rapports de boîte :

1^o : 1,8 à 1.

2^o : 1,26 à 1.

3^o : 0,95 à 1.

4^o : 0,79 à 1.

5^o : 0,68 à 1.

Transmission : par cardan homocinétique.

Allumage par batterie 12 volts.

Générateur de 300 watts.

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire.

Frein avant : 4 cames - 230 mm Ø.

Pneu avant Michelin 3,25 × 18 - pression 2 kg.

Pneu arrière Michelin 3,50 × 18 - pression 2,3 kg (solo).

Longueur : 2 165 mm.

Largeur : 700 mm.

Poids : 206 kg.

Réservoir essence : 19 litres dont 2 de réserve.

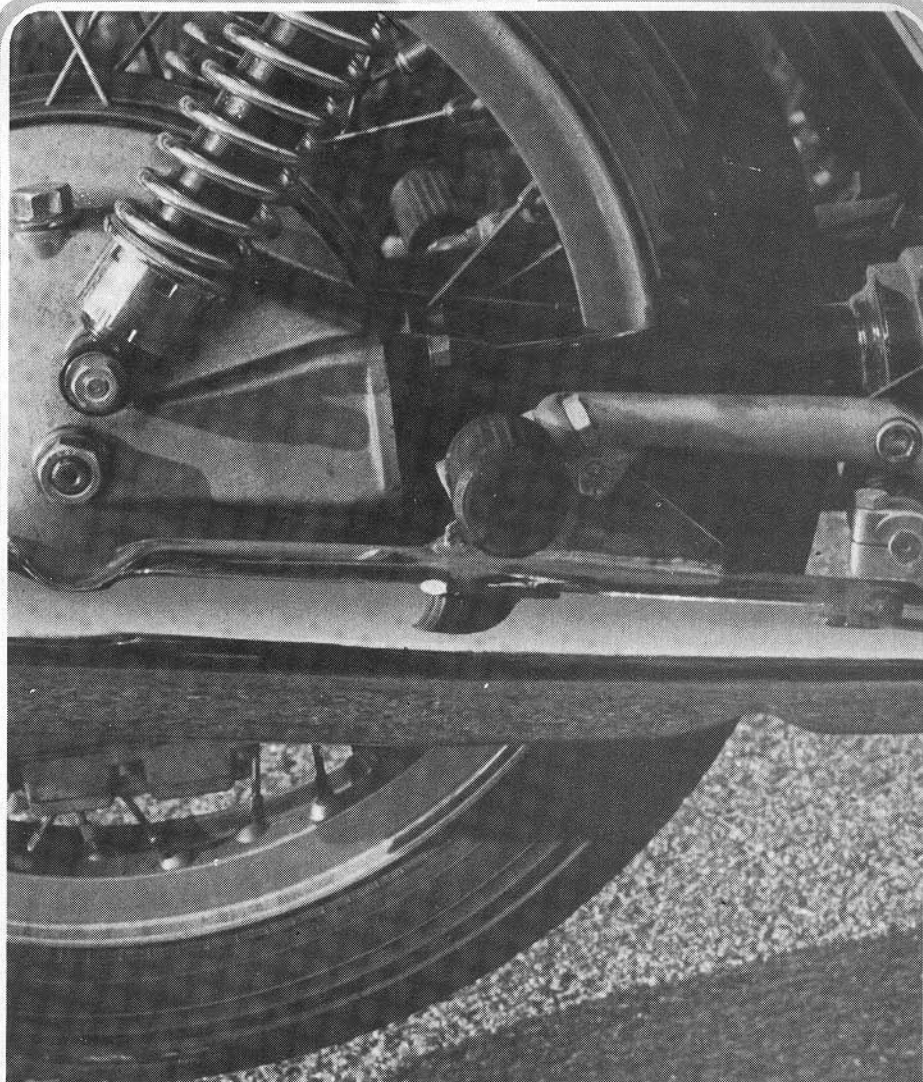
Réservoir d'huile : 3,5 litres.

Prix : 15 200 F T.T.C.

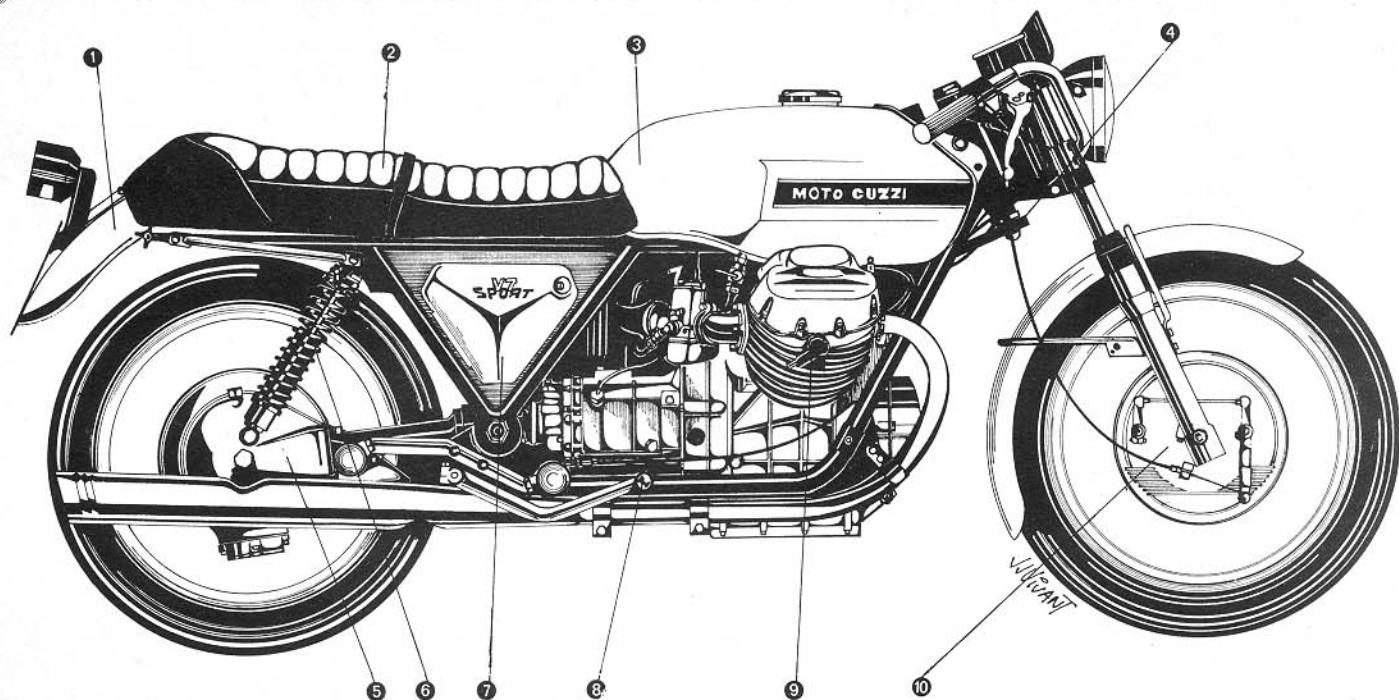
PERFORMANCES

Vitesse de pointe : près de 200 km/h (avec 2 500 km au compteur, notre machine a réalisé 190 km/h).

Vitesses maximales à 7 300 tr/mn : 80 en 1^o, 110 en 2^o, 150 en 3^o, 180 en 4^o.

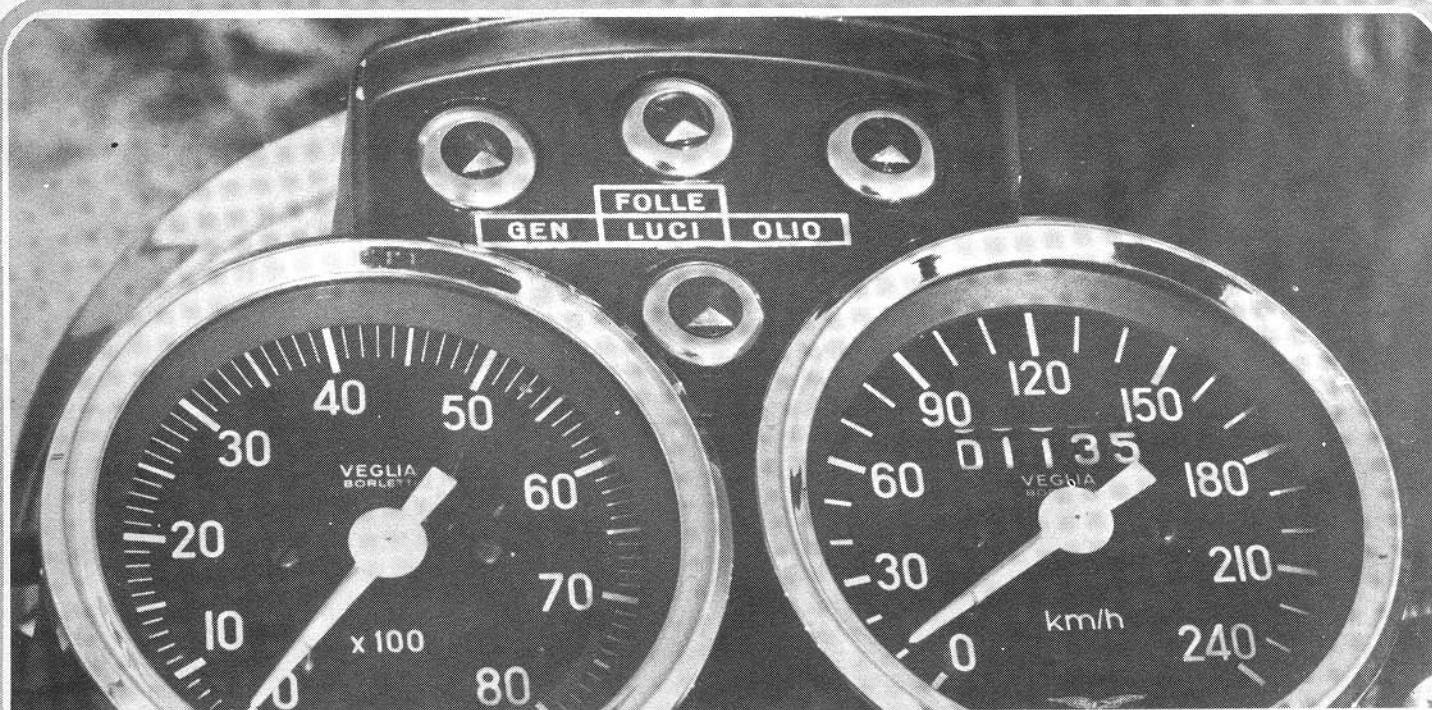


Mettez la poignée dans le coin, l'arbre de transmission fera le reste...



- ❶ Le garde-boue arrière est articulé pour permettre à la roue de sortir.
- ❷ Une selle étroite mais confortable qui se soulève d'avant en arrière pour donner accès à la grosse batterie et aux fusibles, le tout éclairé par une veilleuse.
- ❸ Un réservoir de 19 l dont la courbure permet de bien caler les genoux.
- ❹ Très efficace contre les guidonnages, cet amortisseur de direction est ici plutôt un luxe.
- ❺ Grâce à la transmission acatére l'arrière de la moto reste toujours propre.

- ❻ Des suspensions a grand débattement remarquables de douceur et de précision.
- ❼ De part et d'autre de la moto deux coffrets à outil.
- ❽ Les commandes de frein arrière et de sélecteur de vitesse sont interchangeable en quelques minutes, au goût de vos habitudes ou de vos caprices.
- ❾ Les bougies sont trop vulnérables : il suffit que la moto arrêtée tombe, même doucement, pour que les antiparasites volent en éclat.
- ❿ Un joli tambour « quatre cames » qui n'a plus sa place sur une moto de classe en 1972, quand même des 350 vont être équipées d'un frein à disque.



Un tableau de bord élégant, un compte-tours et un compteur précis...

LA PLACE QU'ON CROYAIT DESTINÉE A LA 750 MV...

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : 4 temps bicylindre en V à 90°, culbuté, refroidi par air.
Démarrage : par démarreur électrique.

Alésage course : 83 mm × 70 mm.
Cylindrée : 756,49 cm³.

Compression : 9,8 à 1.

Puissance : 72 cv S.A.E. à 7 000 tr/mn.

Carburateurs : 2 Dell-Orto VHB de 30 mm Ø.

Boîte : 5 vitesses.

Rapports de boîte :

- 1^{re} : 1,8 à 1.
- 2^e : 1,26 à 1.
- 3^e : 0,95 à 1.
- 4^e : 0,79 à 1.
- 5^e : 0,68 à 1.

Transmission : par cardan homocinétique.

Allumage par batterie 12 volts - 300 watts.

PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire.

Frein avant : 4 cames - 230 mm Ø.

Pneu avant Michelin 3,25 × 18 - pression 2 kg.

Pneu arrière Michelin 3,50 × 18 - pression 2,3 kg (solo).

Longueur : 2 165 mm.

Largeur : 700 mm.

Poids : 206 kg.

Réservoir essence : 19 litres dont 2 de réserve.

Réservoir d'huile : 3,5 litres.

Prix : 15 200 F T.T.C.

PERFORMANCES

Vitesse de pointe : près de 200 km/h. (Avec 2 500 km au compteur, notre machine à réalisé 190 km/h.)

Vitesses maximales à 7 300 tr/mn : 80 en 1^{re}, 110 en 2^e, 150 en 3^e, 180 en 4^e.

LA Kawasaki 750 lui est supérieure sur 400 m D.A., la Japauto 950 sur 1 000 m D.A. et en vitesse de pointe. Son puissant frein avant à tambour quatre cames ne vaut évidemment pas un double disque. Ses commandes au guidon sont peu pratiques et, pour 15 000 F, on n'a même pas droit aux clignotants...

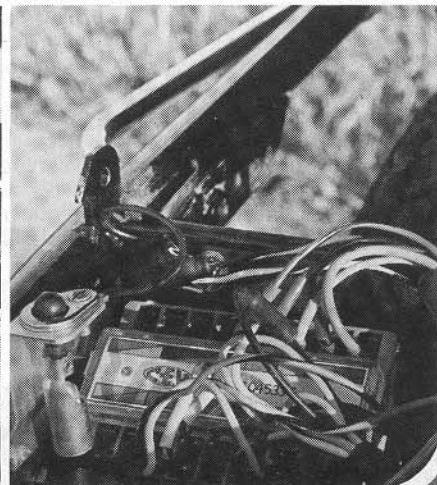
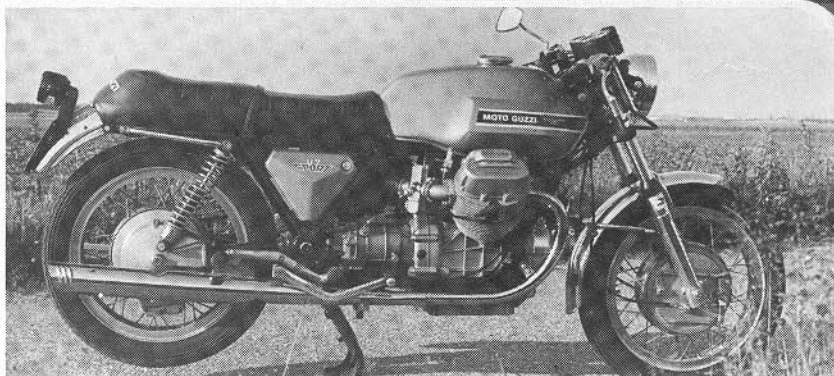
Pourtant elle vient prendre tranquillement la place qu'on croyait destinée à la coûteuse et imparfaite M.V. 750, celle de la meilleure routière actuelle : à talent de pilote égal, sur n'importe quelle méchante nationale bosselée et tortueuse elle passe en effet plus vite qu'aucune autre moto de série.

DOS D'ÂNE OU DE CHAMEAU?

LA V7 Sport fait preuve d'une tenue de route ahurissante. Mais elle possède d'abord ce qu'on appelle la classe : que les « S » rencontrés soient secs ou amples, ouverts ou fermés, en dos d'âne ou de chameau, on balance la « Sport » avec rapidité et précision mais, surtout, avec facilité. Et c'est une prouesse technique peu banale qu'ont

réalisée les ingénieurs de Guzzi : travaillant sur ce perchon puissant et efficace, un zeste teutonique, qu'était la 750 originale, avec comme consigne de rattraper les Japonais, ils se sont retrouvés — enfin — à Rome. Leur enfant, en effet, semble un hymne à la subtilité latine. Son cadre construit autour du moteur est monté si bas que le garde-boue arrière se taille un véritable chenal à l'intérieur de la selle, que sa terminaison chromée est articulée pour pouvoir sortir la roue. Malgré cela la garde au sol est exceptionnelle, les

*Ligne
surbaissée ;
transmission
acatène ;
guidon
réglable ;
ampoule
sous la
selle,
près des
fusibles —
et mille
autres
choses qui
rendent
la route
plus
agréable...*





**GUZZI V7
SPORT**

suspensions sont un modèle de douceur mais aussi de précision.

La ligne est belle, racée, toute de contraste entre la finesse de la partie cycle et la puissance du gros twin étiré en largeur, le tout souligné par un réservoir qui épouse la forme de l'une puis de l'autre. Ce qui surprend dès les premiers tours de roue c'est sa maniabilité : elle dépasse légèrement les 200 kilos mais on est assis si bas, le centre de gravité est tellement abaissé qu'on la balance au ralenti beaucoup mieux que n'importe quelle autre grosse cylindrée. Jusqu'à 5 000 tours le moteur est plutôt paresseux, manque de chevaux mais possède pourtant une souplesse étonnante, accepte de rouler sur le ralenti dans les embouteillages par exemple. Au-dessus, sans atteindre le moelleux d'un multi-cylindres, il n'en devient pas moins puissant, rond, équilibré.

80 EN PREMIERE

LE silence et la rapidité du changement de vitesse sont eux aussi en gros progrès. Quant au fameux couple de renversement lors du passage de chaque rapport, le profane se convainc vite qu'il est sans conséquence sur la tenue de route. A haute vitesse c'est probablement la grosse cylindrée qui offre à son pilote la position la plus aérodynamique, donc la moins fatigante. Très longue (80 km/h) la première se révèle parfaite pour sortir en bombe des viriols fermés. Les autres vitesses suivent en cascade régulière, la quatrième accepte de prendre un peu plus de 180 chrono,

De la finesse avant toute chose...

mais la cinquième semble un peu longue. Ce qui en dépit des apparences est logique puisque cette 750 surbaissée semble la première grosse cylindrée vraiment « pensée » pour un futur carénage. Dé-tendu jusqu'à 150, vous devez ensuite vous crispier sur

cet engin qui devient alors une sorte de Ferrari dont on aurait ôté le pare-brise. Alors tant mieux si cette fameuse cinquième tire long, avec une simple tête de fourche tout rentrera dans l'ordre.

Bien sûr la V7 Sport coûte déjà cher. Et sans doute est-il

dommage que Guzzi qui a innové sur bien des points avec cette machine, n'ait pas poussé l'audace jusqu'à proposer une tête de fourche en série. Mais contentons-nous de réclamer le plus vite possible un double disque pour cette merveille.