



essai

MOTO GUZZI V7 SPORT

Il y a quelques années naissait en Italie une moto qui allait diviser le monde des motocyclistes adeptes du grand tourisme et de la transmission acatène. Après sa commercialisation axée surtout vers les USA, les Moto Guzzi allaient connaître à partir de 1968 un succès européen qui alla croissant, surtout après la sortie de la V7 Spécial. Cette dernière apportait en effet un peu de punch aux extraordinaires qualités routières de la V7.

Du fait de nombreux points de ressemblance, on a assisté ces dernières années à un duel entre deux machines destinées à un usage identique, mais de conceptions différentes à bien des points de vue : la Moto Guzzi V7 Spécial, et les BMW de la série 5. D'un côté, une machine d'une massive beauté, d'une ligne peu commune, puissante, fiable, finie. De l'autre, une moto puissante également, mais dont le style, les couleurs, la ligne, restaient beaucoup trop dans le traditionnalisme d'outre Rhin. De plus, sur les nouveaux modèles, certains points importants ayant souffert d'une finition hâtive, la marque de Munich a vu un certain nombre de ses adeptes venir renforcer les rangs des "Guzzistes", ces derniers bénéficiant d'ailleurs d'un service après vente remarquable et remarqué. Bien sûr, la V7 Spécial s'adresse à un certain type de motocycliste, et il est admis une fois pour toutes que le pilotage sportif est absolument à proscrire sur ces modèles, sauf transformations importantes. Cependant on a vu des V7 "faire des places" dans les grandes épreuves d'endurance ces dernières années.



L'annonce de la sortie de la V7 Sport avait soulevé bien des polémiques. On s'attendait à une vague extrapolation affinée et allégée du Buffalo. Bref, "on" n'en attendait pas grand'chose de bon. "On" avait tort, car les prestations et résultats des V7 Sport au Bol d'Or 1971 le démontrèrent brillamment. Aussi attendait-on avec impatience la version "civilisée" de la Bête ; version qui, maintenant rempli les rêves et les conversations de ceux qui, comme moi ont eu la joie de l'essayer.

LA STRUCTURE D'ENSEMBLE...

La V7 Sport reprend la disposition de la V7, mais tout a été fait pour en faire un engin à la fois puissant, sportif et fiable. Pour la partie cycle, Lino TONTI a repris en partie la conception éprouvée du classique double berceau de la V7. En partie seulement, car en sa portion basse, le cadre s'ouvre pour permettre le démontage du moteur. Cette solution, rompant avec la tradition, est déjà utilisée chez M.V. sur les machines course. Donc un cadre pas traditionnel, mais robuste, esthétique et fonctionnel. Le gros V twin y est logé tout juste, sans place superflue. A l'avant de ce cadre, une fourche d'allure très sport dont le dessin et la forme rappellent quelque chose. A l'arrière, le bras oscillant reprend la technique éprouvée sur les autres modèles de la marque. Pour les amortisseurs arrières, Moto Guzzi a fait confiance à KONI, choix qui semble bien inspiré. La répartition des masses est toujours notablement vers l'avant, ce qui devrait empêcher de lever au démarrage, et d'éviter certains problèmes de sortie de virage, problèmes connus de certaines marques... A l'avant et à l'arrière, on trouve des jantes alu de 18 pouces chaussées d'excellents pneus Michelin S41 de 350.

LES VOYANTS, bien visibles au-dessus des cadrans, sont disposés sur une tôle emboutie peinte en noir mat. A gauche, le voyant rouge de décharge batterie ; au centre, le voyant orange témoin de point mort ; et à droite, le voyant rouge de pression d'huile. En dessous, le voyant vert témoin d'éclairage.

LE RESERVOIR, d'un vert assez spécial qui contraste fort joliment avec le rouge du cadre, rappelle un peu le réservoir Suzuki par la forme, mais contient malgré tout 21 litres

dont 4 de réserve. On sait rester dans le raisonnable chez Guzzi. Ce réservoir repose sur des blocs de caoutchouc et est maintenu à l'arrière par une bride élastique. Le remplissage s'effectue par un orifice de diamètre respectable fermé par un bouchon à ouverture rapide. Derrière, se trouve la selle qui se relève complètement d'avant en arrière. Ah ! la selle d'une Guzzi ! Lorsque, quittant le confort un peu spartiate de ma 750 Honda, je me suis assis sur la selle de la V7 Sport, j'ai eu l'impression de m'enfoncer jusqu'aux oreilles... De plus, cette merveilleuse selle est fort bien dimensionnée, sans cependant être trop large. Bref, on est bien dessus (j'allais dire dedans). Sous la selle est logée l'imposante et rassurante batterie et la boîte à fusibles. On a enfin renoncé à placer ces fusibles au fond du phare. Petit raffinement, un système d'éclairage permet de changer les fusibles la nuit, et même d'effectuer d'autres travaux tranquillement.

LE GARDE-BOUE ARRIERE fait un retour aux sources. Il est largement basculant d'arrière en avant, ce qui permet de sortir la roue arrière sans avoir à coucher la moto. Un vrai plaisir.

A l'avant, le phare de 170 mm est équipé d'origine d'un optique à iode fort efficace. Enfin ! ... Sur le té de fourche, l'ensemble compteur-compte tours-tableau de voyants. A droite, le compteur, très lisible et bien éclairé la nuit, sur lequel les chiffres sont marqués tous les 30 km/h. A noter l'absence (regrettée) d'un totalisateur journalier. A gauche, le compte tours gradué jusqu'à 8000 tours, la zone rouge commençant à 7400 tr/mn.

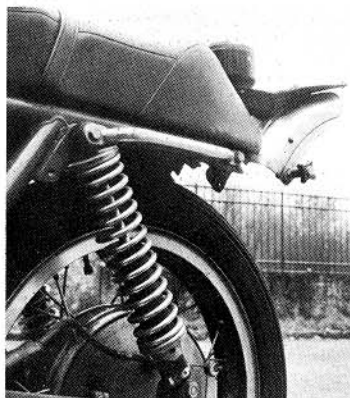
LE GUIDON est une nouveauté et a la particularité d'être réglable en débattement latéral et en hauteur. Chaque demi-guidon est maintenu sur un des tubes de fourche par de solides colliers serrés par des vis hexacaves (vis qui équipent complètement la machine). Ce guidon est un heureux compromis entre les bracelets et le guidon BMW. Les puristes de la position racing pourront installer des bracelets, mais il leur faudra reculer repose-pieds et commandes, car ceux-ci sont beaucoup trop en avant. En arrière du tableau de bord, la commande de débrayage de l'amortisseur de direction hydraulique. En dessous, touchant le réservoir, le contacteur-démarrateur-antivol

Neimann (mais oui !). C'est pratique, efficace, et une seule clé suffit pour tout. Une quatrième position de cette clé permet d'allumer la veilleuse de stationnement. Pour le reste de l'éclairage, on a une fois de plus affaire au merveilleux commodo "tout au guidon" installé sur toutes les Guzzi.

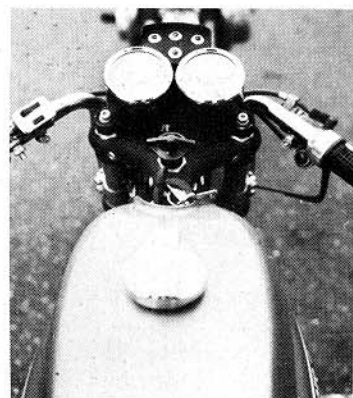
LES COMMANDES sont bien placées dans l'ensemble. Le levier d'embrayage est d'une surprenante douceur. Le commodo d'éclairage aurait eu avantage à être placé un peu plus à gauche, ce qui éviterait de déplacer la main pour l'actionner. A ce propos, deux absents de marque : les clignotants et un bouton d'appel de phare. La production nipponne nous a habitués à ces deux petits luxes et nous les a rendus presque indispensables à la sécurité. Le double klaxon, mal protégé, n'émettait plus après quelques kilomètres sur le mouillé que quelques vagues gardouillis n'ayant qu'un lointain rapport avec l'allure altière de l'ensemble. Sur la branche droite du guidon, la poignée à

tirage trop long, avec un câble par carburateur. C'est de loin préférable au classique relais, surtout quand il faut changer de câble. Il n'y a que deux vis standard à desserrer pour démonter la poignée tournante et constater qu'un guide câble à deux voies a été judicieusement placé. Les poignées de caoutchouc sont de bonne qualité et antidérapantes. Le frein avant commande le feu STOP, et, toujours à droite, sous le guidon, on trouve le bouton du démarreur. Eh oui, le démarreur peut être actionné soit à la clé, soit au bouton.

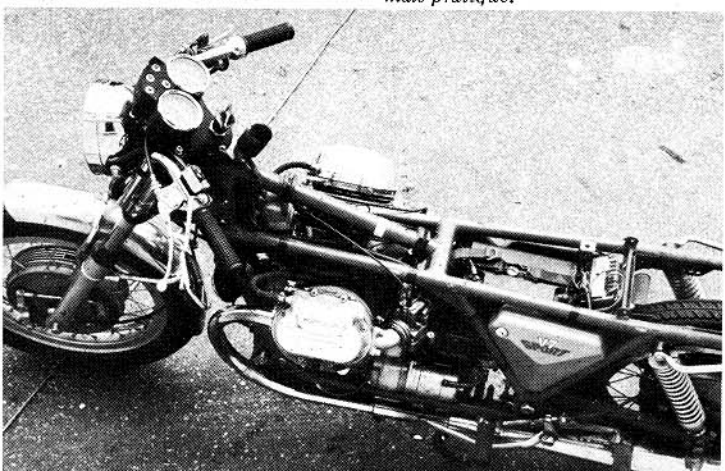
LES REPOSE-PIEDS repliables sont placés trop en avant, surtout pour les conducteurs de grande taille (c'est mon cas). D'autre part, ils interdisent la position couchée. En outre, il aurait été bon qu'ils soient munis de ressorts de rappel. A droite, le levier de vitesse, très long, prolongé d'une cascade de renvois et de biellettes. Dieu, que ceci paraît compliqué. A gauche, la pédale du frein arrière, elle aussi très



Le garde-boue arrière en position relevée. Remarquez la commande par câble du frein arrière et le contacteur de stop.



Sous la poignée des gaz, le bouton du démarreur. Les extrémités des câbles de frein sont protégées par des petits soufflets de caoutchouc. Bouchon de réservoir classique, mais pratique.

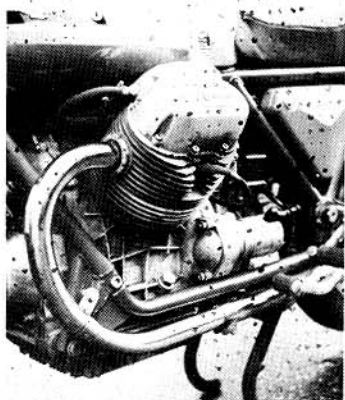


Sous les compteurs, le débrayage de l'amortisseur hydraulique de direction. En dessous, le contacteur antivol-démarrateur Neimann. Sur la poutre centrale, les "silents blocs" de réservoir. En arrière de la batterie, le boîtier fusibles, avec le système d'éclairage près du tube gauche. Remarquez l'abondance de vis hexacaves.

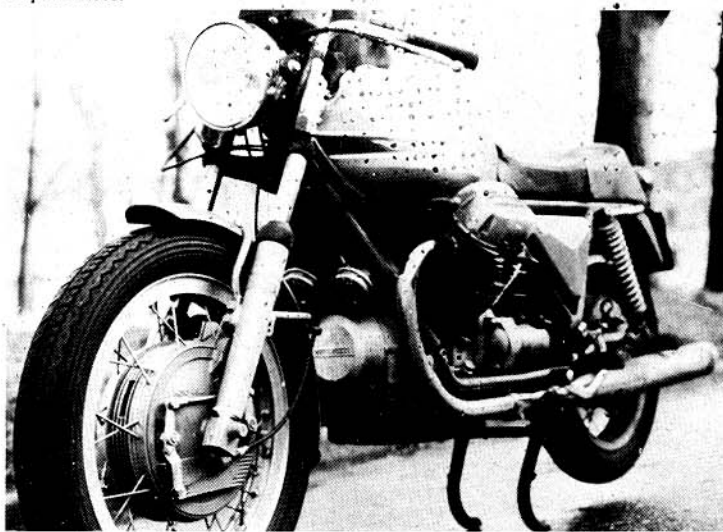
longue. Enfin, terminons l'inspection du fauve en mentionnant les deux pots d'échappement solidement fixés au cadre et reliés entre eux par deux tubes de transfert. La garde au sol est suffisamment élevée pour qu'il n'y ait pas eu besoin de relever les pots, comme le veut une certaine mode actuelle.

LE FREINAGE...

Là, pas de doute, à l'usine on a fini par prendre conscience que le freinage était nettement insuffisant sur les V7. Pour avoir parcouru 60 000 km en un an avec une V7, j'en parle en connaissance de cause. La pauvre double came se trouvait mal en peu de temps et avait de la peine à arrêter les 250 kg lancés à plus de 150 km/h... Quant au simple came de l'arrière, le pôvre ! Bref, le freinage avait besoin d'être repensé, et il l'a été. Pas tout à fait comme nous l'aurions souhaité, car pour ma part,



Ici, on voit nettement l'ouverture du cadre. Sur le cache-culbuteurs, le tuyau de reniflard. Le bouchon jauge a été revu et est maintenant en acier et de dimensions plus importantes.



Toute la fourche et le double frein sont signés Moto Guzzi. L'ouverture d'aération du frein visible ici est bien abritée. Le garde-boue est en inox.

J'aurais aimé un disque, ou pourquoi pas, un double disque. Les ingénieurs de Mandello en ont décidé autrement, et il a été installé un double frein double came à l'avant. Ce frein est bien ventilé par des ouvertures situées au milieu du moyeu, entre les rayons, donc à l'abri d'aquatiques projections ; il est actionné par deux câbles facilement réglables et bien protégés. Il s'agit d'un très net progrès par rapport à ce que nous connaissions, d'autant plus que ce frein a été utilisé avec bonheur au Bol d'Or et ailleurs. Pour en terminer avec le chapitre freinage, rappelons que le frein moteur est, quant à lui, une réalité ; et que le frein arrière est un robuste double came actionné par un câble. J'aurais préféré la classique tringlerie. En regardant la flasque de ce frein, on s'aperçoit qu'il s'agit tout bonnement du frein avant utilisé sur les V7 spécial. L'ancrage prévu pour le bras de fourche est astucieusement utilisé pour l'ancrage à la barre arrière.

LE MOTEUR...

GUZZI s'est contenté de développer celui de la V7 Spécial. Il s'agit donc du classique bicylindre en V à 90°, avec boîte de vitesse et embrayage dans l'axe du vilebrequin ; et, bien sûr, transmission acaténe. Des modifications, certes, il y en a, mais il n'est pas dans mon propos de traiter le côté "moteur ouvert". Je laisse ce soin aux techniciens qui s'empresseront de faire l'autopsie de la V7 Sport dès que l'occasion se présentera. On remarque extérieurement le carter d'alternateur en bout de vilebrequin ; le bas carter moteur à

l'ailetage plus important, les tuyaux de reniflard à l'avant des cache-culbuteurs ; et l'allumeur double placé à droite du moteur, et assez peu accessible. Pour le reste, rien de changé extérieurement. Je dis bien extérieurement, car après un premier essai, j'étais convaincu que je conduisais la moto de mes rêves ; et, après le trajet Bordeaux-Mulhouse, c'est à regret que je suis descendu de la machine. Si, dans le secteur automobile, il doit être difficile de transformer un camion citerne en Formule 1, les ingénieurs de MANDELLO ont réussi ce tour de force à l'échelon motocycliste. Le Poutoum est devenu Racer, les ânes sont devenus chevaux de course, le Buffalo est devenu gazelle ! La Guzzi V7 Sport a le grand mérite d'être très légère, très basse de selle et maniable comme un vélo, même dans les petits coins, grâce à sa garde au sol.

Grâce à la coopération de Monsieur TERRADÉ, concessionnaire de la marque à BORDEAUX, je disposais de la machine toute une matinée pour la prise en main, et une ou deux journées pour l'emmener de Bordeaux à Mulhouse.

Qu'on ne s'y trompe pas, vous n'aurez pas ici de "verdict du chrono", ni de temps aux 400 et aux 1 000 m départ arrêté... etc. Je vais simplement essayer de vous faire part de mes impressions d'utilisateur sur 1 500 km, ainsi que des impressions de mes camarades qui ont essayé la machine.

La moto qui a servi à notre essai était l'unique exemplaire existant sur l'hexagone et avait déjà 8 000 km au compteur... Il s'agit là, bien entendu de 8 000 km d'essais, entre des mains plus ou moins expertes et brutales, ce qui explique les petits avatars enregistrés par la suite.

J'avais gardé de ma V7 de 1970 un souvenir attendri et excédé d'une machine pesante, massive, mais indestructible. Machine d'autoroute, avaleuse de kilomètres : The Buffalo... C'est donc assez intrigué que je pris place sur la V7 Sport. Le débéquillage s'effectue très facilement, ainsi que l'opération inverse. Il suffit de placer son pied sur la pointe d'un bras de béquille et d'appuyer fort avec ce pied tout en tirant la moto vers l'arrière par une des poignées arrière et par le guidon. L'absence de béquille latérale surprend, mais je pense que les machines de série en seront équipées.

Je ne reviendrais pas sur le confort de la selle. C'est unique, et on s'y laisse prendre à chaque fois. Ouverture des robinets d'essence ; un de chaque côté comportant trois positions : en haut fermé, au milieu réserve, et en bas ouvert. Fermeture de l'air par un petit levier placé sur chaque carburateur Del'orto (système existant sur les Aermachi). Contact. Les quatre voyants s'allument. Coup de démarreur, et le gros twin s'ébranle sans se faire prier. Comme tous les gros cubes, et surtout les moteurs Guzzi, il faut bien le faire chauffer avant de rouler, sinon on s'expose à moult protestations dudit moteur. A chaud, le ralenti tient à 1 200/1 400 tr/mn. Pas de vibrations quel que soit le régime. La moto étant sur béquille centrale, on peut donner des coups de gaz sans risquer de voir la V7 Sport traverser le garage en marche arrière (comme certaine 650 cc venue d'Orient).

La première en haut. Le voyant de point mort s'éteint. Tiens, pas de "cloc" au passage de la vitesse... Démarrage et petit tour en ville pour chauffer. Les vitesses sont bien étagées avec juste ce qu'il faut comme fermeté au sélecteur. Vraiment, il y a un net progrès. Cependant, le passage de la seconde provoque un vigoureux "cloc" contestataire qui rappelle qu'on a bien affaire à une Guzzi et qu'il faut décomposer un tout petit peu. Pour les autres vitesses, pas l'ombre d'un problème. L'embrayage est très doux et ne fatigue pas la main. Il est très progressif et ne manifeste aucun signe de fatigue même après un usage intensif.

DES QU'ON ROULE, on est surpris de la maniabilité de la machine et de ses reprises. On se croirait sur une 250 cc ! Bien assis, le guidon spécial donne une position reposante et un braquage terrible. On se faufille entre les voitures, on s'amuse à se promener en ville sans faire du tout souffrir la machine. Il faut le faire avec une 750 cc ! Mais, allons plutôt faire un tour à la campagne. La machine étant bien chaude, je commence à tirer jusqu'au rouge (7 400 tr). Rassurez-vous, je ne vais pas vous parler du "coup de pied aux fesses" cher à certains essayeurs professionnels. Non, c'est autre chose. Jusqu'à 5 000 tours, il ne se passe presque rien ; le régime monte, le bruit aussi, mais il n'y a pas de quoi pavoiser. Des chevaux, il y en a d'accord, on le sent, mais à peu de choses près, ça rappelle la

V7 Spécial ; du moins dans les premiers mètres. A partir de 5 000 tours, alors là, il se passe quelque chose. C'est même assez brutal ! Les tours montent rapidement, le bruit s'enfle crescendo et devient grondement... Mais quelle accélération ! Il faut tenir ferme le guidon, et malgré le centrage avant de la machine, la roue avant a tendance à déjauger en 1^{re}, 2^e et même au passage de la 3^e. Quelle puissance ! ... Nous voici en quatrième et les tours montent toujours très facilement. La vitesse aussi car le compteur affiche un peu plus de 180 km/h. Passage de la cinquième. Alors que je m'attendais à une stabilisation sur une cinquième tirant peut-être long, j'ai l'heureuse surprise de sentir que "ça repart" encore. Quelle bécane ! Le cap des 200 km/h est franchi allègrement, et il reste encore des gaz et des tours...

Petit arrêt pour passer les KONI en position dure, car, à partir de 180 km/h, on a une nette impression de louvoier qui s'accroît quand augmente la vitesse. Il est vrai qu'avec mes 98 kg... Une, les amortisseurs réglés, tout rentre dans l'ordre. Sur mauvaise route, la faculté d'absorption des creux et des bosses par la suspension est fantastique. On en oublie le mauvais revêtement qui est avalé sans que la moto ne devie d'un pouce.

LE FREINAGE est très progressif et très efficace, assisté par un frein moteur inégalé et des pneus Michelin S 41, sensass. Pourtant j'ai eu à faire 500 km sur le mouillé. On s'arrête toujours dans les temps.

Les grandes courbes sont avérées à grande vitesse sans le plus petit écart. Pour les petits virages, attendons d'être dans les Vosges...

BORDEAUX-MULHOUSE

Départ à 5 h 30. Miracle de février, il fait beau et à peine froid. La nuit nous permet d'apprécier l'éclairage fourni par le bi-iodé d'origine. Il est certes moins puissant que le Carello installé sur la Honda 4 qui fait aussi le voyage, mais il est quand même fort acceptable. Vitesse assez réduite au début pour bien faire chauffer, puis après 150 km environ, fouette cocher ! Et c'est parti pour un festival de grande vitesse, d'accélération de reprises à la volée, avec tout ce qui peut se rencontrer comme joyusetés sur 1 000 km (encombremments, travaux, poids lourds, etc.).

La boîte d'origine ayant subi les outrages d'un essayeur entêté et brutal, avait déclaré forfait. Monsieur TERRADE nous a installé la boîte course. Bien sûr, les rapports sont différents. La première monte à 90, la seconde à 120, etc. Seulement, la cinquième a tendance à s'asseoir. Dommage, j'aurais préféré la boîte d'origine. Mais, que les amateurs se rassurent, elle sera montée sur les machines de série, avec, paraît-il, un moteur encore plus méchant. Ben mon vieux ! ... Donc, compte tenu de la boîte, il faut jouer du sélecteur. La Guzzi, sans montrer jamais la moindre fatigue, repart de bon cœur sur la quatrième après freinage, ou en rugissant sur la troisième. Dommage qu'il y ait des silencieux si efficaces. Avec les pots du

Bol, quelle symphonie ! Il fait une journée exceptionnellement ensoleillée, et, après les petits viros entre Vierzon et Bonny-sur-Loire, nous nous arrêtons pour échanger nos impressions tout en nous restaurant. Petit regard sur l'huile avant de repartir, et cap sur Auxerre, puis Troyes. A partir de Troyes, nous ne résistons pas au plaisir de prendre le chemin des écoliers, et nous voilà partis vers les Vosges. Là, c'est le régal, le panard ! Enchaînement de virages serrés, suites de grandes courbes très prononcées, tout est englouti en troisième ou quatrième. Une véritable partie de plaisir vous dis-je ! ...

Une crevaillon à l'arrière vient interrompre ces vacances par une petite séquence de trial dans le pré voisin. Ouf ! pas de mal ni de dégâts. Démontage facile de la roue arrière, réparation, et nous repartons dans la fraîcheur de la fin du jour. Cent kilomètres plus loin, un câble de gaz casse. Réparation nocturne, et, comme il est bien tard pour livrer la moto à mulhouse, nous passons la nuit à Lunéville.

Le lendemain matin, complément d'huile (elle en use un peu, mais c'est la machine d'essai), petit réglage de câbles, et en selle. Mais, las d'avoir été malmené pendant 8 000 km d'essais le démarreur répond out. La batterie est chargée jusqu'aux yeux, c'est donc bien du démarreur que nous vient tout le mal. Après nous être lamentés sur l'absence de kick, nous essayons la poussette. Malgré de laborieux mais inutiles efforts, après avoir vainement cherché une corde

pour tenter un remorquage derrière Honda, mon camarade DE SAINT DENIS (c'est son som) a une idée de génie. Voilà : après avoir enlevé le garde-boue arrière de la quatre pattes et relevé celui de la V7, nous installons les machines dos à dos sur béquille centrale, les pneus arrière se touchant. Bon, vous y êtes ? La Guzzi a la quatrième engagée et débrayée. La Honda a la première engagée et la roue tourne entraînant la roue de la V7. Le contact étant mis et l'essence ouverte, il suffit d'embrayer tout en serrant le frein avant. A la troisième tentative, le moteur part... Borff ! me direz-vous, principe élémentaire déjà connu sur Vélosolex. D'accord, mais encore faut-il y penser au bon moment...

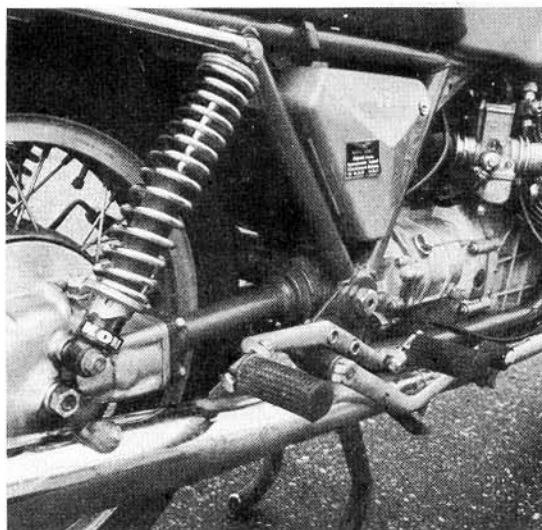
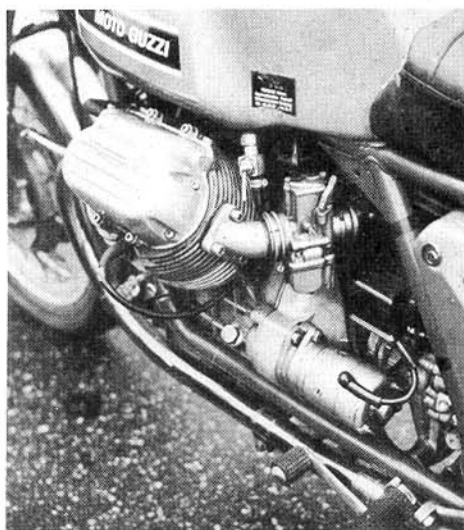
Le reste du trajet ne présente rien de particulier, sinon toujours le même plaisir à conduire la V7 Sport, spécialement dans le col de Saverne. Puis, c'est le passage à STRASBOURG et enfin l'arrivée à Mulhouse, où la Guzzi, après une révision, va subir une nouvelle période d'essais. La pôvre !

CONCLUSION

J'ai regretté l'absence de béquille latérale, de clignotants, d'appel de phare, et surtout de kick. Les repose-pieds sont trop en avant, et le garde-boue arrière n'est verrouillé que par deux boulons à oreilles. Arrivé à Mulhouse, plus de boulons. Il va de soi que tous ces points seront très prochainement améliorés sur les machines livrées aux clients, puisque, rappelons-le, cette machine faisait partie d'une petite pré-série. Enfin, son prix : 16 000 F, devrait à lui seul sélectionner la clientèle. Dommage ! ...

Moto Guzzi a sorti là une machine qui fait partie d'une catégorie bien à part de motos ; catégorie qui rassemble une très grande partie des critères exigés dans les rêves les plus fous des motards les plus difficiles : légèreté, maniabilité, souplesse, simplicité, et... transmission acatène. La consommation sur 1 500 km, en tirant dessus, s'élève à 9,3 l de super aux 100 km. En croisière économique (120/130 km), il faut compter 6 à 7 l aux 100 km. D'autre part, la fiabilité des Guzzi n'est plus à démontrer. En duo, un petit essai a permis de constater que le moteur a de la puissance à revendre. Cette machine a donc de quoi conquérir bien des hésitants, et même convertir bien des inconditionnels.

Daniel STRAZISAR.



COTE GAUCHE : le démarreur est un Bosch. Le petit levier sur le côté du carburateur est la commande d'enrichisseur. Le robinet d'essence est en position "ouverte". Sous le démarreur, le double transfert d'échappement.

COTE DROIT : la transmission acatène. En avant du sélecteur de vitesse, le câble d'embrayage. Le robinet d'essence est en position "fermée". Au-dessus du coffre à outils, la tirette d'ouverture de selle.