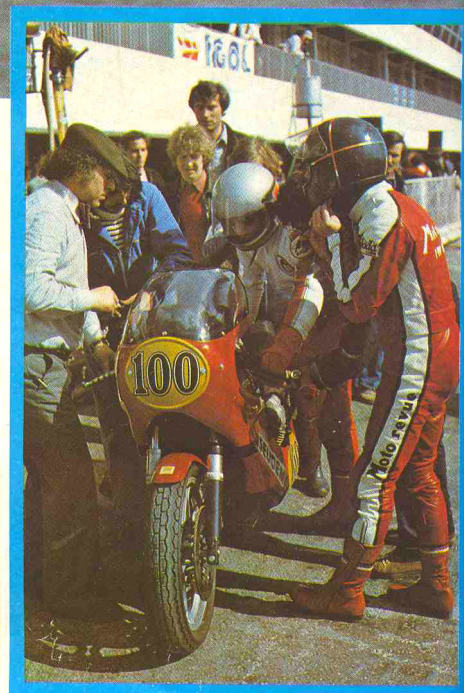


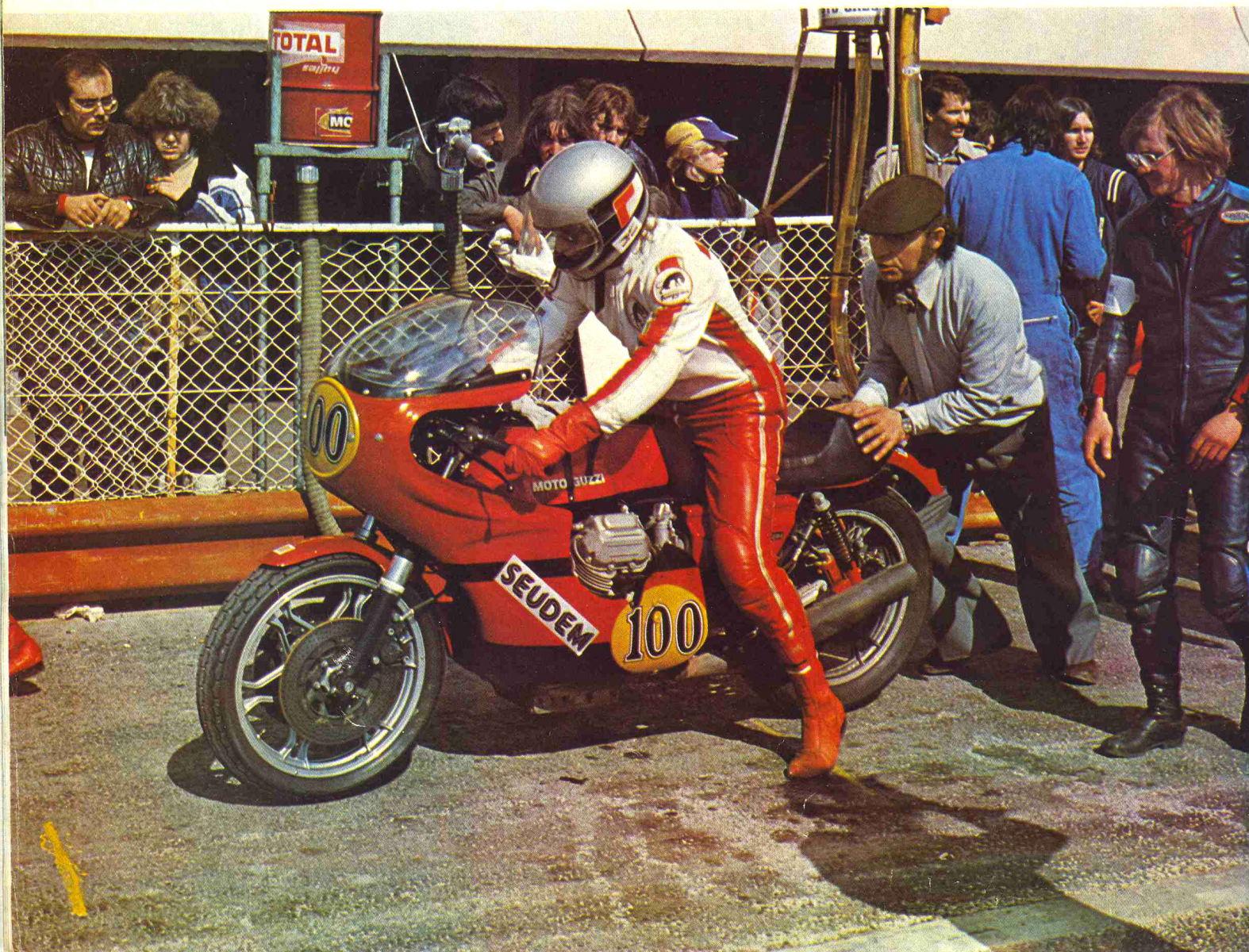
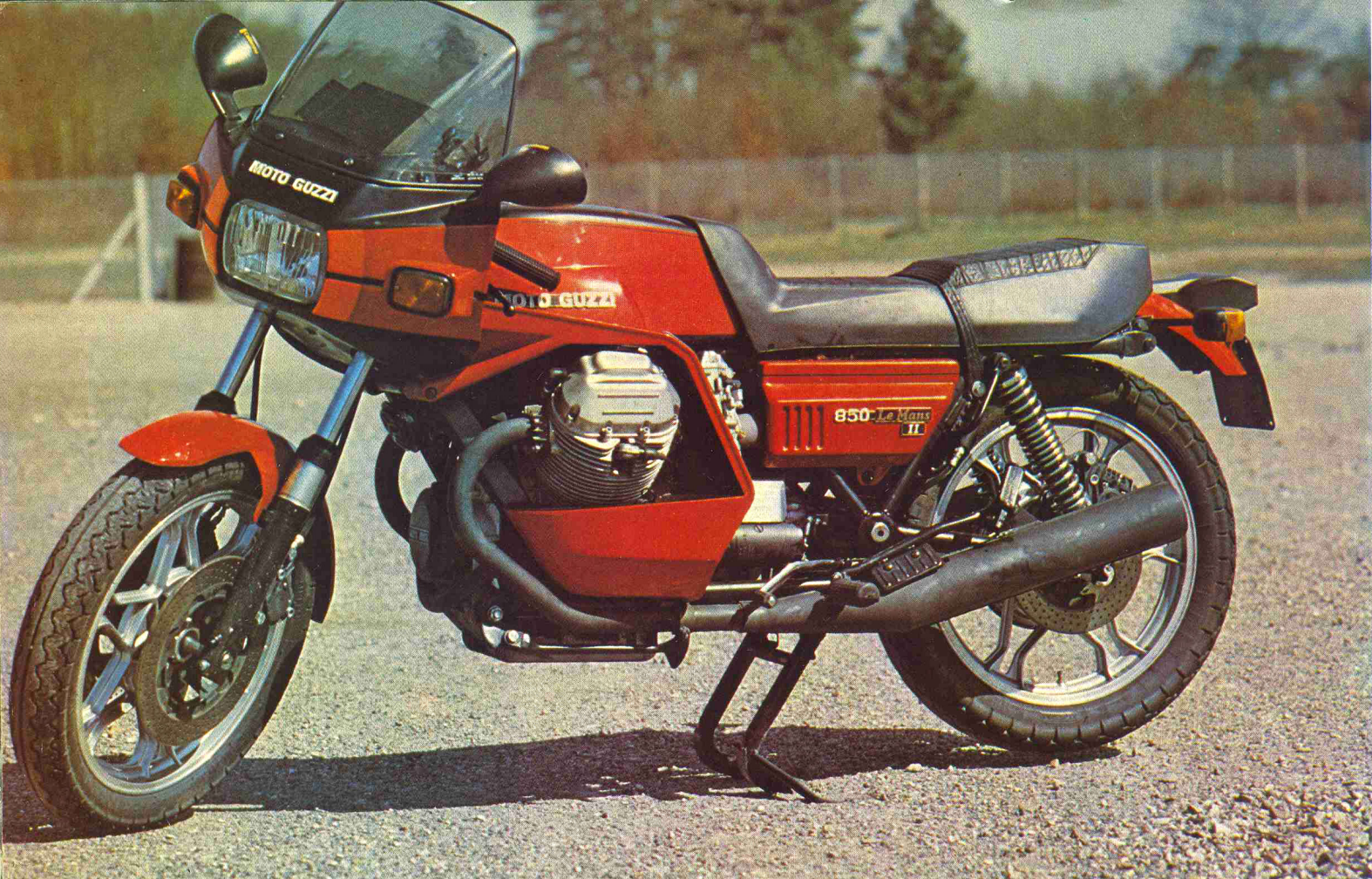
# LA PASSION SELON SAINT GUZZI





Attention, les pages suivantes sont exclusivement réservées à ceux pour lesquels les petits panneaux bordés de rouge, comportant des chiffres, qui fleurissent allègrement sur les bords de nos nationales représentent autant de barrières entravant leur liberté. Ceux pour lesquels le doux son d'une béquille ou d'un pot d'échappement qui racle sur le bitume constitue la plus suave des mélodies. Ceux qui sont assoiffés de chronos en délire, de tours/minute supplémentaires, de carénages, de guidons bracelets et de commandes reculées. Bref, les deux essais que vous allez lire concernent des machines qui ont le tempérament bien trempé : les Moto-Guzzi 850 Le Mans et 1000 Le Mans.

Il s'agit bien sûr de machines conçues dans un esprit aussi sportif que possible, la première destinée à la route et la seconde, plus spécialement à la piste. Il vaut mieux ne pas cantonner ces motos à un usage urbain si l'on ne veut pas éprouver la désagréable impression d'avoir ingurgité un repas pantagruélique, et d'être passé à côté du dessert...



Page de gauche :

— En haut, la 850 Le Mans II dans sa nouvelle version diffère essentiellement de sa grande sœur par son carénage et une multitude de petits détails intelligemment repensés, mais la base reste heureusement la même.

— En bas, la 1 000 Le Mans s'est frottée à la piste lors de la première épreuve d'endurance Promosport sur le circuit Paul Ricard.

Ci-contre, petite, maniable, compacte, la Le Mans II est taillée pour faire plaisir à son pilote, avant tout.

## 850 Le Mans

# la belle Italienne a changé de robe

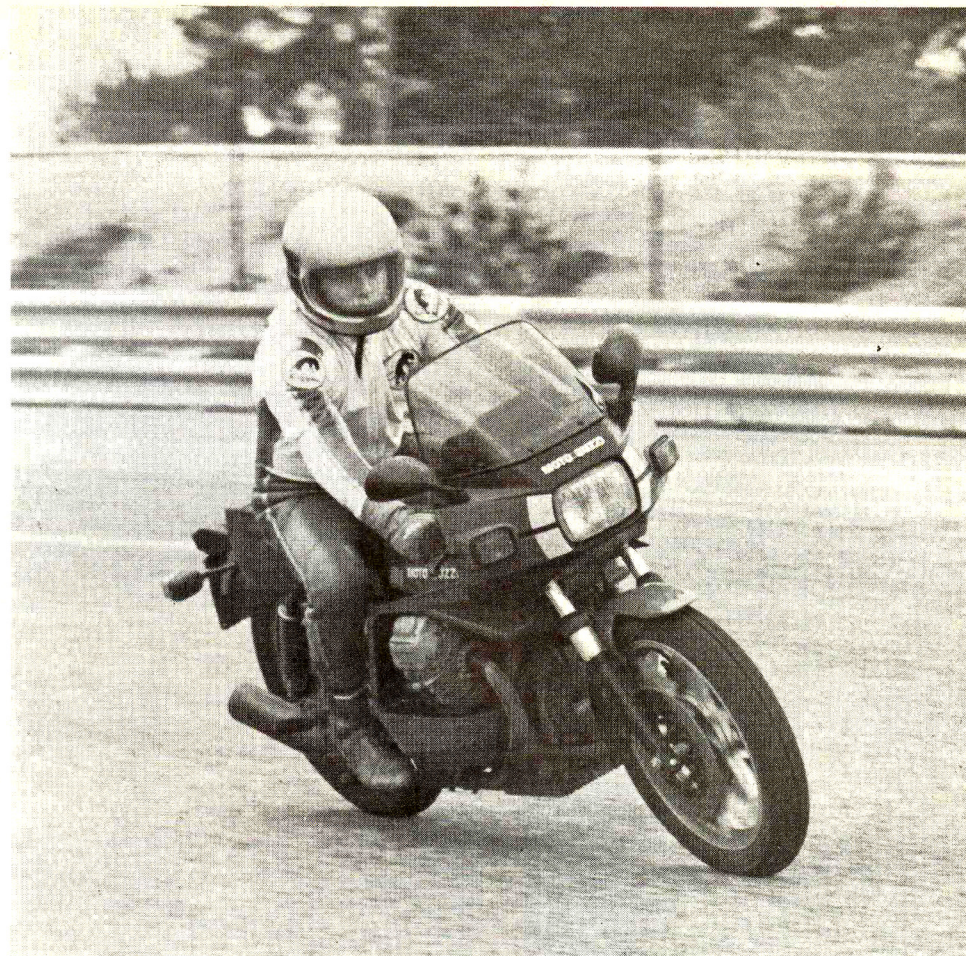
par J.-L. Roy

La 850 Guzzi Le Mans ne manquait pas de charme et le premier essai de cette machine, que nous avons effectué dans le numéro 2316 du 5 mai 1977, nous avait permis de découvrir une moto racée, attachante, entièrement conçue pour procurer le maximum de plaisir à son pilote. La deuxième version de cette bête est tout à fait dans la lignée de sa devancière, car elle fait preuve d'un caractère encore plus affirmé et d'une ligne encore plus séduisante, grâce en particulier à l'adoption en série d'un carénage très bien conçu, mais passons à la saine et exaltante pratique.

### D'emblée, elle annonce la couleur

Cette couleur, c'est le rouge, bien sûr, assorti du noir mat pour certains éléments, mais il est également possible d'acquérir une Le Mans dont la couleur dominante est le gris. Si l'on passe en revue les détails qui différencient l'actuelle 850 de sa grande sœur, on se rend compte du travail effectué par les ingénieurs italiens pour faire de cette machine un engin aussi efficace que possible.

La première innovation, et non la moindre, concerne à la fois l'esthétique et l'agrément de conduite, puisqu'il s'agit du magnifique carénage en trois parties qui serre au plus près les formes de cette petite transalpine. Outre sa ligne, cet élément possède d'autres vertus intéressantes, car il reçoit une bulle fumée et des rétroviseurs « obus » de bonne qualité, mais il abrite également un tableau de bord particulièrement complet. Jugez vous-même : sous vos yeux bleu des îles quatre cadrans se côtoient. De gauche à droite, il s'agit d'une montre, d'un compte-tours dont la zone rouge débute à 8 000 tr/mn, d'un compteur de vitesse (ou tachymètre pour les puristes) gradué jusqu'à 240 km/h, et enfin d'un voltmètre. Mais ce tableau (de bord) idyllique ne s'arrête pas là, et l'on remarque une batterie de voyants entourant le barillet de contact, concer-



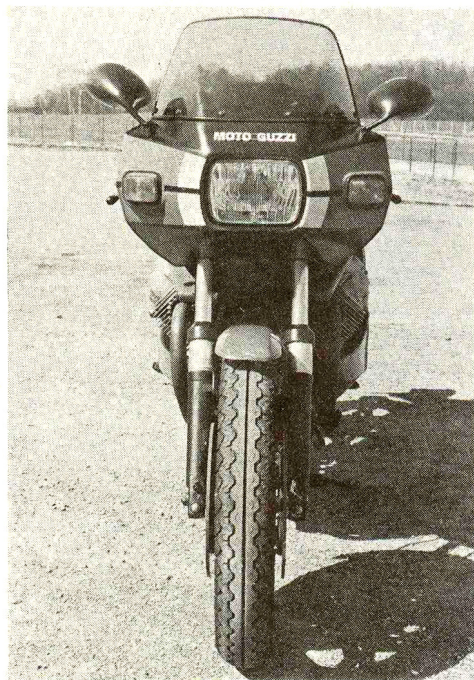
nant les clignotants, le point mort, la charge batterie, la pression d'huile, le code et le phare. Le bilan est donc séduisant puisque l'essentiel des instruments nécessaires au contrôle des différents organes de la moto se trouvent réunis, mais il faut par ailleurs souligner une innovation intéressante visant à amplifier le faisceau électrique. Une platine aisément démontable supportant un circuit imprimé vient s'insérer sous les témoins et remplace un faisceau de 16 fils. En cas de panne, la solution est simple et rapide car il suffit de remplacer cette platine qui est connectée à l'aide de broches : ingénieux, non ? Au chapitre des astuces en tout genre, il faut en outre souligner qu'un petit basculeur situé derrière le bloc optique du phare, permet de régler la hauteur du faisceau en fonction de l'assiette de la moto. Si votre passagère n'a pas tout à fait la silhouette mannequin, tous les goûts sont dans la nature, et afin de ne pas recevoir d'appels de phare intempestifs, il vous suffit donc d'agir sur cette petite tirette pour que votre phare éclaire à nouveau la route et non la cime des arbres. Au chapitre sécurité, on peut aussi signaler la présence d'un warning. Les commodos situés au guidon sont nouveaux, toujours par rapport à la première version de la Le Mans, mais ils s'inscrivent dans la lignée de la V 50 et de la 1000 SP qui ont servi de base à l'élaboration de la nouvelle gamme Moto-Guzzi. A ce propos, il faut préciser que les ingénieurs de la marque ont précisément eu pour objectif de standardiser au maximum les différents composants utilisés sur les modèles de la gamme tout en effectuant un effort pour améliorer la finition. C'est donc la 1000 SP qui a servi d'exemple et, au vu des résultats, on peut dire que le contrat a été pleinement rempli. Incontestablement, la Le Mans II est mieux finie et plus complète que la première version, sans pour autant que le parti-pris sportif ait été négligé le moins du monde.

Les autres modifications concernent les pattes de fixation situées sur le T supé-

rieur de fourche, qui peut maintenant recevoir un guidon « normal » si le propriétaire de la machine le souhaite, alors qu'une telle adaptation était impossible dans le passé. La fourche et la roue avant proviennent d'ailleurs de la 1000 SP, et l'on peut préciser que les ressorts de cette fourche sont plus longs d'un centimètre. Le carénage reçoit les clignotants avant tandis que leurs homologues arrière sont montés souples. Le garde-boue avant est maintenant réalisé dans un matériau incassable, le réservoir est pourvu d'une trappe fermant à clef, et sur le plan esthétique, les pots d'échappement sont anodisés noir. Voilà terminé ce petit tour du propriétaire que nous avons volontairement limité aux secteurs ayant subi une évolution, car il est évident que la base même de la machine reste la même, et que l'on retrouve donc le moteur bicylindre en V. Les seules modifications à son propos concernent les pistons fournissant maintenant un taux de compression de 10,4 à 1 au lieu de 10,2, et les gicleurs des carburateurs qui sont des 140 au lieu de 135, afin de compenser les effets de la présence du carénage. Ce gros bicylindre en V développe toujours ses 71 ch à 7 300 tr/mn tandis que le couple maxi atteint une valeur de 7,2 mkg à 6 600 tr/mn, ce qui est amplement suffisant pour connaître quelques émotions si vous vous sentez l'humeur joviale. Une boîte de vitesses à pignons hélicoïdaux et renfermant cinq rapports se charge de transmettre toute cette puissance à la roue arrière tandis que l'embrayage est de type bi-disques à sec. Cette transmission s'effectue naturellement par l'intermédiaire d'un arbre et d'un cardan, et le couple conique peut être choisi par le client parmi les différentes possibilités qui lui sont offertes et que vous trouverez dans l'encadré relatif aux options disponibles.



Ci-dessous : vue de face, la 850 reste fine malgré son carénage. Celui-ci reçoit deux rétroviseurs-obus bien conçus, des clignotants intégrés, et il présente la particularité de se scinder en trois parties. Les flancs possèdent des mini-spoilers juste au-dessus des cylindres.



## Une miniature florentine

Naturellement, les concepteurs de la 850 deuxième version n'ont pas voulu réduire de quelque manière que ce soit l'extraordinaire maniabilité qui constituait l'un des charmes majeurs de cette moto. La partie-cycle demeure donc inchangée dans ses grandes lignes, si l'on excepte les petites améliorations que nous avons signalées plus haut. On retrouve bien sûr le dispositif de freinage intégral extrêmement ingénieux qui permet, grâce à la pédale, de commander le disque arrière et le disque avant gauche, tandis que le levier de frein avant n'agit que sur le disque avant droit. La répartition du freinage s'effectue uniquement grâce à la différence de diamètre entre le disque avant (300 mm) et le disque arrière (242 mm), mais on retrouve aussi le té répartiteur différemment calibré à ses sorties de manière à changer le temps de réponse, vers l'avant et vers l'arrière. Les dimensions très réduites de cette machine en font presque une délicate miniature florentine. Dans la pratique, cette caractéristique se traduit par une homogénéité et une maniabilité remarquables de sorte que cette 850 se comporte comme un véritable « vélo » mais patience, nous allons en venir maintenant à un aspect plus exaltant de l'essai.

## Crise du logement

Ce terme ne convient tout de même pas exactement pour évoquer la situation qui est la mienne lorsque je prends place sur la petite selle à dossier, cependant mes 1,82 m ne s'accroissent pas facilement de l'espace réduit qui leur est imparti. Cette relative exigüité se manifeste surtout au niveau des genoux qui entrent en contact avec les pans latéraux du carénage. L'intérieur de ces flancs est pourtant aménagé pour garantir un confort aussi douillet que possible à l'occupant des lieux, grâce à des « coussins » en plastique notamment, mais il faut choisir : genoux à l'extérieur des flancs en ville, ou genoux à l'intérieur sur la route, mais je

dois alors adopter une position très reculée sur la selle. Le guidon, lui, tombe bien sous les mains, les repose-pieds se trouvent juste où je souhaite les trouver, bref, sur le plan confort et position, le tableau serait idyllique si les pans du carénage étaient un peu plus courts et que je ne sois pas obligé d'avancer ou de reculer en fonction de la vitesse à laquelle je souhaite évoluer. Impressionné par ce tableau de bord « avionnesque », je presse d'un pouce négligent le bouton du démarreur et le gros twin s'ébranle immédiatement dans un grondement sourd. Il est sympa, ce bruit. Rond, présent sans être tonitruant, il incite à tourner la poignée des gaz pour découvrir un peu ce qu'il cache.

En fait, j'ai pu tester cette 850 sur un itinéraire parfaitement taillé à ses mesures, puisqu'il empruntait les petites routes de montagne, sinueuses à souhait, qui serpentent dans l'arrière pays entre Toulon et Saint-Tropez. Certains esprits médisants et perfides vont encore affirmer que la profession de journaliste comporte des moments difficiles, mais qu'ils se rassurent, je ne les démentirai pas. Sur ce parcours ponctué de freinages violents et de brèves accélérations, la Le Mans se trouve parfaitement à son aise et réagit instantanément. J'ai même poussé le vice jusqu'à effectuer 150 km de nuit, sur ces petites départementales tourmentées, mais aucune fatigue intempestive n'est venue ponctuer cette virée nocturne. La moto se balance toute seule dans les courbes et dans les épingles, et la garde au sol est suffisante dans le cadre d'une utilisation sur route ouverte. Le freinage est tout à fait conforme à ce que l'on attend de lui. Puissant, endurant, progressif, il ne faiblit pas après des dizaines de sollicitations violentes. Les deux seuls petits reproches concernent d'une part le carénage qui impose toujours une position curieuse, les deux jambes écartées, qui me fait un peu ressembler à un « crapaud sur une boîte d'allumettes », et la boîte de vitesses un peu dure. Il est certain que l'option avec pignons à taille droite doit considérablement améliorer la situation. Le moteur demeure également fidèle à lui-même : puissant, rond à tous les régimes, il convient simplement de ne pas lui demander trop, en dessous de 4 000 tr/mn où il manifeste une certaine réticence à réagir immédiatement.

Voilà, il ne me reste plus qu'à vous préciser que cette véritable bête à plaisir est vendue 24 900 F, et vous saurez tout d'elle. Le carénage apporte donc un agrément de conduite supplémentaire dans la mesure où il protège efficacement le pilote contre la pression de l'air à haute vitesse, mais il est dommage qu'il ne soit pas conçu pour qu'un bel athlète aux muscles nouveaux puisse s'y loger aisément.

## A votre bon cœur

La 850 Le Mans à la carte. C'est un peu ce que vous propose la Seudem puisqu'il est possible de changer un certain nombre de composants de la moto selon les goûts de l'acheteur. Quatre possibilités sont offertes au niveau du couple cône : 6/32, 7/33, 8/33 (ou même 8/35) et enfin 9/34. Mais il est bien sûr possible de choisir la boîte de vitesses équipée de pignons à taille droite, et l'on peut de surcroît monter le kit critérium qui se compose des cylindres, des pistons, des carburateurs, des pipes d'admission et de l'arbre à cames moyennant 3 788 F pour le kit et 4 516 F pour la boîte à taille droite. Le kit couple cône revient pour sa part à 690 F et, dans un tout autre domaine, si vous utilisez aussi votre Le Mans pour aller chercher du pain, vous pouvez monter un porte-bagage chromé spécialement conçu pour cette bête en échange de 162,20 F.

## La 850 Le Mans à Monthléry

### Conditions atmosphériques :

Beau temps, soleil, vent 3-4 m/s, piste sèche.

### Pression des pneumatiques :

Avant : 2,3 kg/cm<sup>2</sup>.

Arrière : 2,5 kg/cm<sup>2</sup>.

### Vitesses maximales :

● **Position assise** : meilleur tour en 48''9 soit 187,600 km/h au régime moyen de 7 200 tr/mn.

● **Position couchée** : meilleur tour en 46''05 soit 199,210 km/h au régime moyen de 7 800 tr/mn.

### Accélérations départ arrêté :

100 m : 5''8 - moyenne 62,07 km/h.

200 m : 8''8 - moyenne 81,82 km/h.

300 m : 11''3 - moyenne 95,58 km/h.

400 m : 13''5 - moyenne 106,66 km/h.

La cinquième est passée au panneau des 400 m.

### Reprises en cinquième :

60-90 km/h : 7''8.

60-110 km/h : 10''.

60-130 km/h : 13''35.

### Etalonnage compteur :

850 Le Mans	60	90	110	130
Réel	57,6	85,5	104	113,1

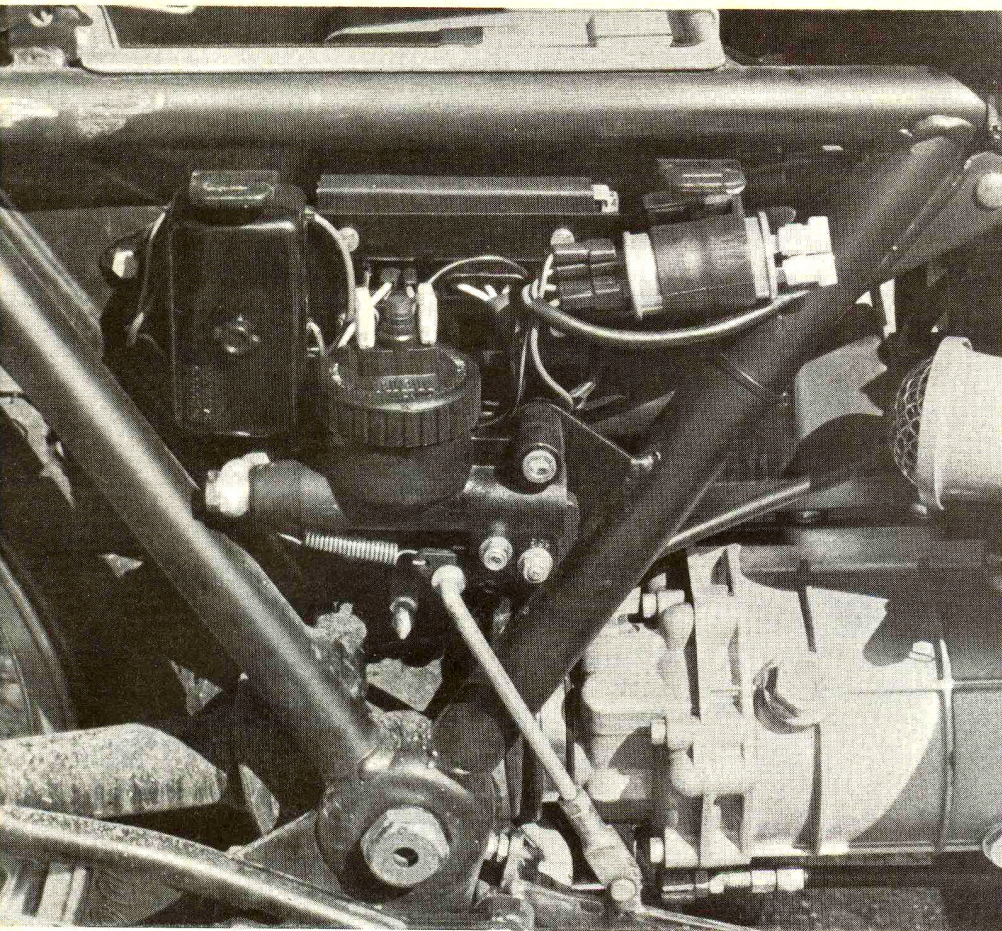
Le tableau de bord super-complet est parfaitement lisible, mais les voyants situés de part et d'autre du contacteur devraient être plus lumineux. La plaquette, posée ici sur l'ensemble compteur-compte-tours, comporte un circuit intégré et vient s'insérer sous les voyants. Elle remplace un faisceau de 16 fils.



## L'épreuve de l'anneau

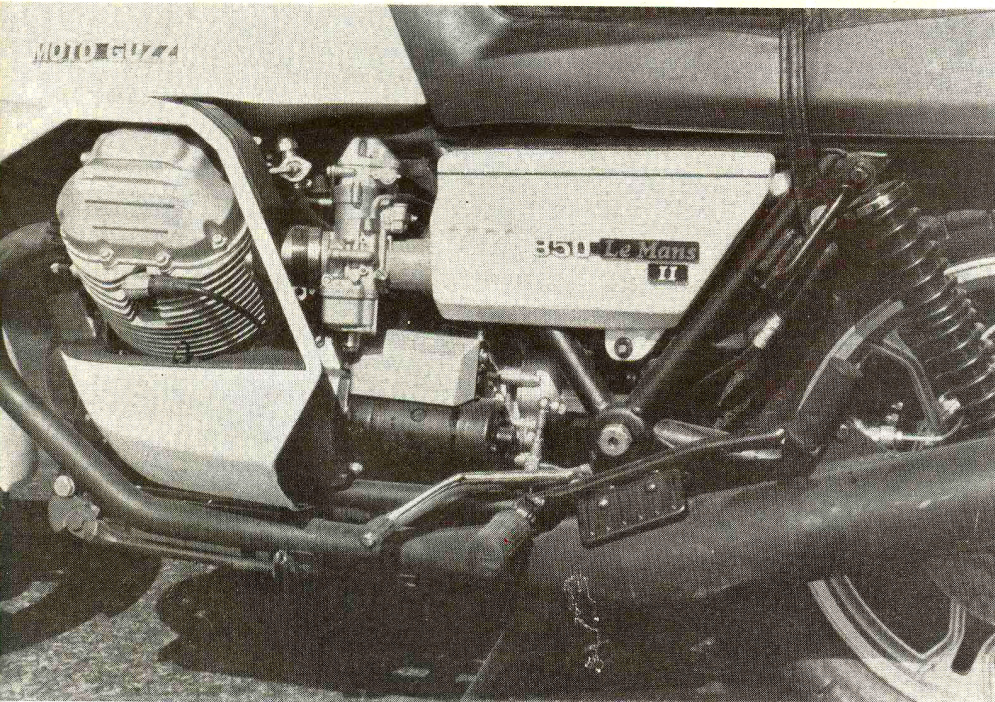
La 850 se tire avec les honneurs de cet examen implacable qui consiste à tourner aussi vite que possible, sur l'anneau de Monthléry. Le revêtement parfois surprenant rend l'exercice périlleux car les creux et les bosses font parfois ressembler le binôme pilote-machine à une balle de ping-pong. La Le Mans est parvenue à boucler un tour d'anneau, pilote couché, en 46''05, ce qui est une excellente performance puisque la vitesse moyenne ressort à tout près de 200 km/h, 199,210 km/h exactement. Ce chrono est identique à 5 centièmes de seconde près à celui obtenu avec la première version de la Le Mans. En accélération par contre, la II prend un net avantage en signant un brillant 13''5, soit 7 dixième de seconde en dessous de la performance dont était capable la première Le Mans. Encore faut-il préciser que le premier rapport long ne favorise pas ce genre d'exercice, mais ce temps suffit à démontrer que la Guzzi a son mot à dire lorsque le feu rouge passe au vert... L'obtention de la vitesse maxi m'a par contre valu quelques émotions, car la machine utilisée souffrait d'un certain désaccord entre l'amortissement avant et arrière. Avant trop mou et arrière trop dur, cette combinaison n'a jamais donné de résultat extraordinaire et cela se traduisait ici par quelques glissades de l'avant en sortie d'anneau, au moment où l'on plonge dans les lignes droites.

Une petite manette située derrière le tableau de bord à l'intérieur du carénage, permet de faire varier la position du bloc optique. Ce dispositif présente l'avantage de pouvoir adapter la hauteur du faisceau en fonction de l'assiette de la moto. Si vous êtes pilier de rugby... Cela dit, d'accord, sur les photos, ça ne saute pas aux yeux ! Mais tout de même ça existe.



Le cache latéral droit dissimule la boîte à fusibles et une partie des composants électriques, mais surtout le maître-cylindre et le réservoir de lockheed de frein qui commande le disque arrière et le disque avant gauche, selon le principe du freinage intégral mis au point par Guzzi.

Côté gauche, on remarque le mini-spoiler du carénage au-dessus du pot d'échappement. Le coussin de plastique situé devant le robinet d'essence est destiné à recevoir les genoux du pilote ; on peut aussi apercevoir le démarreur électrique de type automobile situé juste derrière le sélecteur.



## Fiche technique

### Moteur

Type et nombre de cylindres : bicylindre en V à 90°.

Cycle : quatre-temps.

Distribution : à tiges et culbuteurs, soupapes en tête.

Refroidissement : par air.

Alésage : 83 mm.

Course : 78 mm.

Cylindrée : 844 cm<sup>3</sup>.

Taux de compression : 10,4 à 1.

Puissance : 71 ch.

Régime : 7 300 tr/mn.

Couple maxi : 7,2 mkg.

Régime de couple maxi : 6 600 tr/mn.

Allumage : batterie-bobine à double rupteur et avance automatique à masses centrifuges.

Batterie : 12 V 20 Ah Fiam AS108SB.

Lubrification : par pression avec pompe à engrenages.

Carburateurs : deux Dell'Orto type PHF 36 B montés souple.

Démarrage : démarreur électrique Bosch.

### Transmissions

Embrayage à deux disques à sec.

Transmission primaire : par engrenages.

Rapport de démultiplication primaire : 1 : 1,235 (17/21).

Transmission secondaire : à cardan.

Rapport de démultiplication secondaire : 1 : 4,714 (7/33).

Rapports internes de boîte : 5.

1<sup>re</sup> 2

2<sup>e</sup> 1,388

3<sup>e</sup> 1,047

4<sup>e</sup> 0,869

5<sup>e</sup> 0,750

### Partie-cycle

Cadre : double berceau tubulaire.

Angle de la colonne de direction : 62°.

Chasse : 90 mm.

Suspension avant : fourche téléhydraulique Moto-Guzzi.

Débattement : 127,5 mm.

Suspension arrière : amortisseurs hydrauliques.

Débattement : 85 mm.

Réglage de dureté : 3 positions.

### Freins

Système de freinage intégral.

Frein avant : 2 disques avec étriers double piston Brembo.

Diamètre des disques : 300 mm.

Frein arrière : simple disque.

Diamètre du disque : 242 mm.

La pédale commande le disque avant gauche et le disque arrière.

Le levier au guidon droit commande le disque avant droit.

### Roues

Jantes : en alliage léger « WM 3/2 15-18 » à six branches dédoublées.

Pneu avant : 3.50-18.

Pneu arrière : 4.00-18.

### Dimensions principales

Longueur hors tout : 2 190 mm.

Largeur hors tout : 720 mm.

Hauteur hors tout : 1 030 mm.

Empattement : 1 470 mm.

Garde au sol : 150 mm.

Poids à sec : 198 kg (220 en ordre de marche).

### Capacités

Réservoir d'essence : 22,5 litres dont 3 litres de réserve.

Carter moteur : 3 litres.

### Importateur

Seudem, 9, boulevard Ney, 75018 Paris.

### Prix

24 900 F ITC + transport.



## 1000 Le Mans

# la meilleure défonce c'est l'attaque!

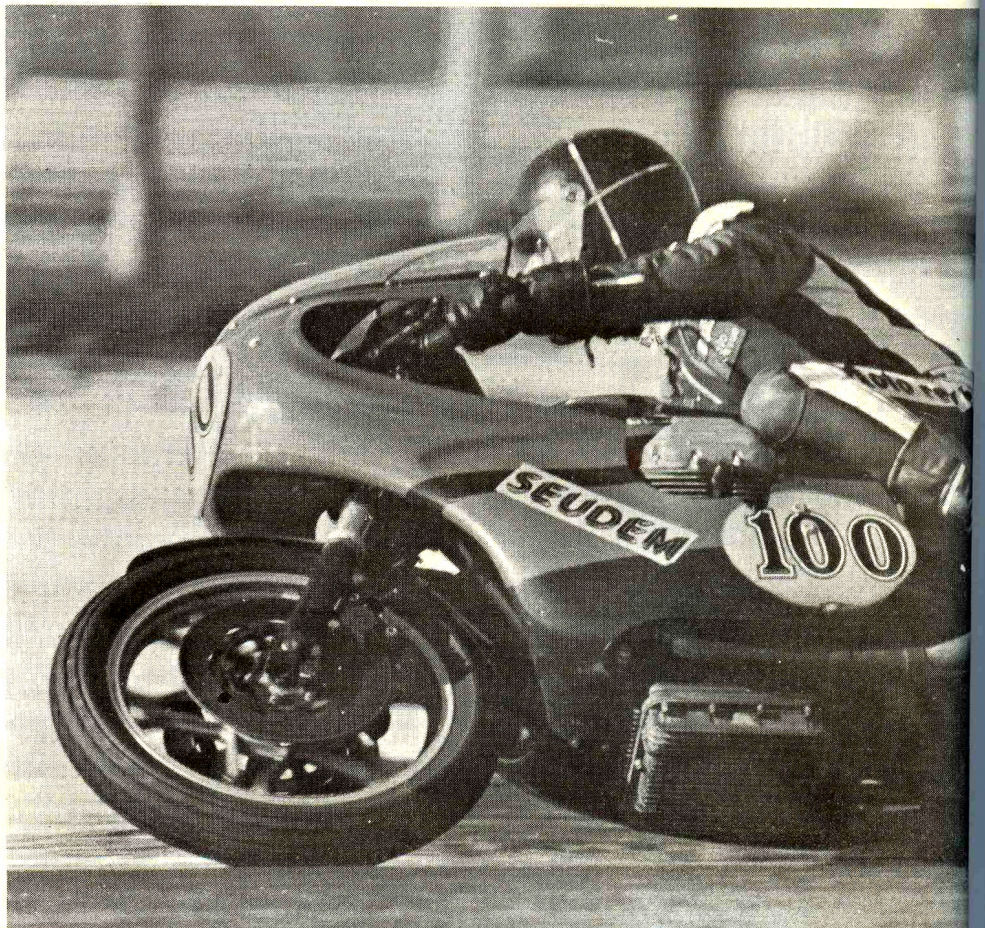
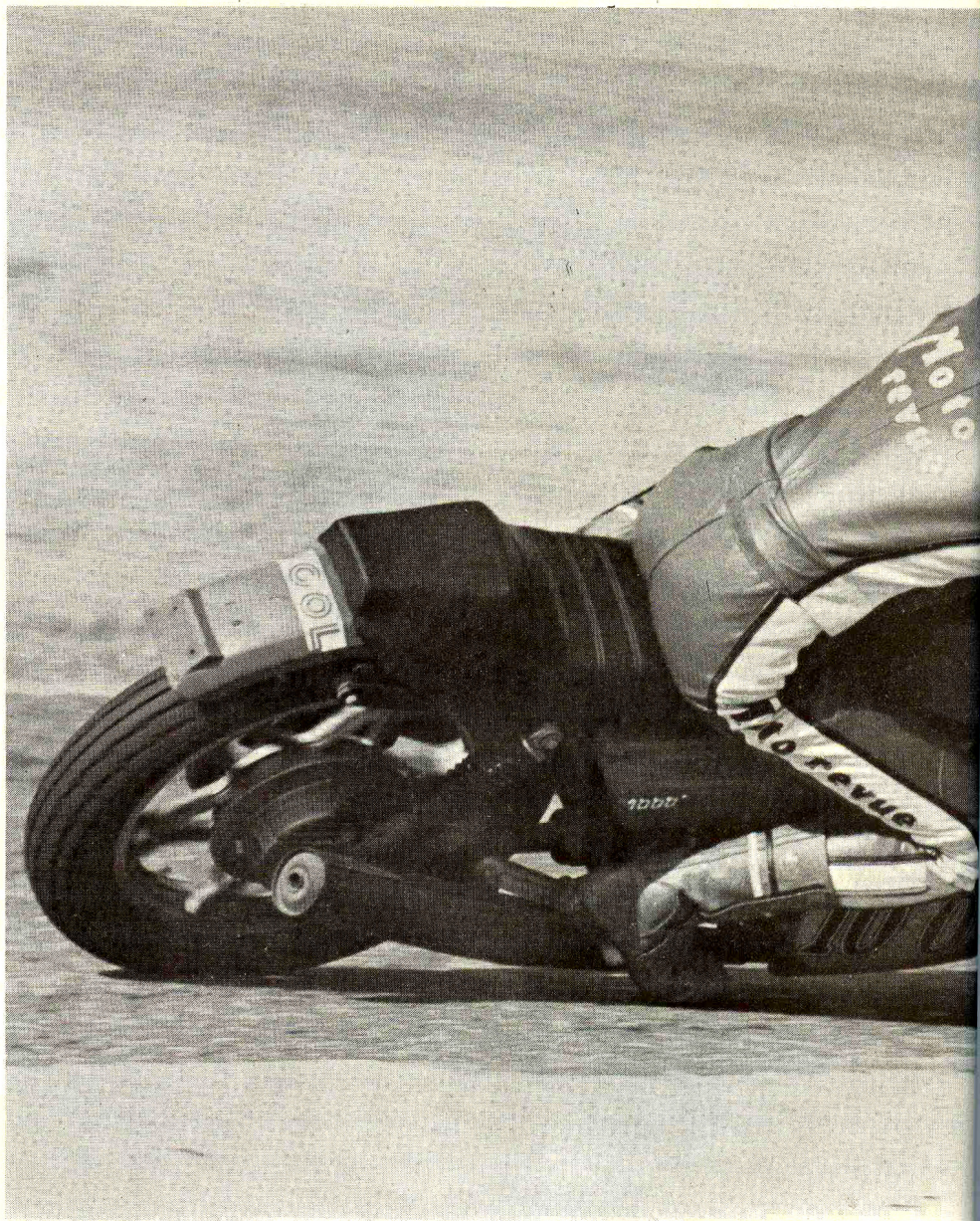
Présentée aux foules sitôt la saison 78 terminée, lors du Salon de Paris en octobre dernier, la Moto Guzzi 1000 Le Mans est depuis peu entrée dans sa phase de production en (petite) série et donc aujourd'hui disponible.

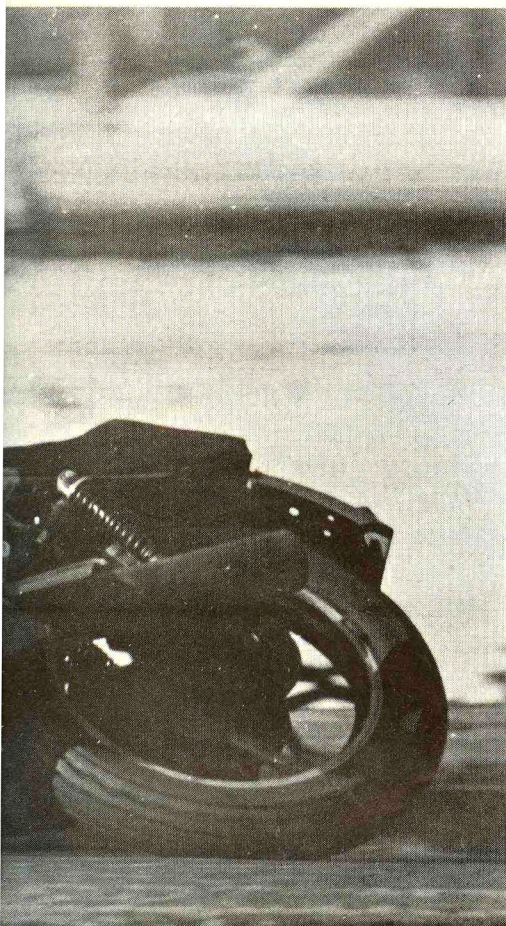
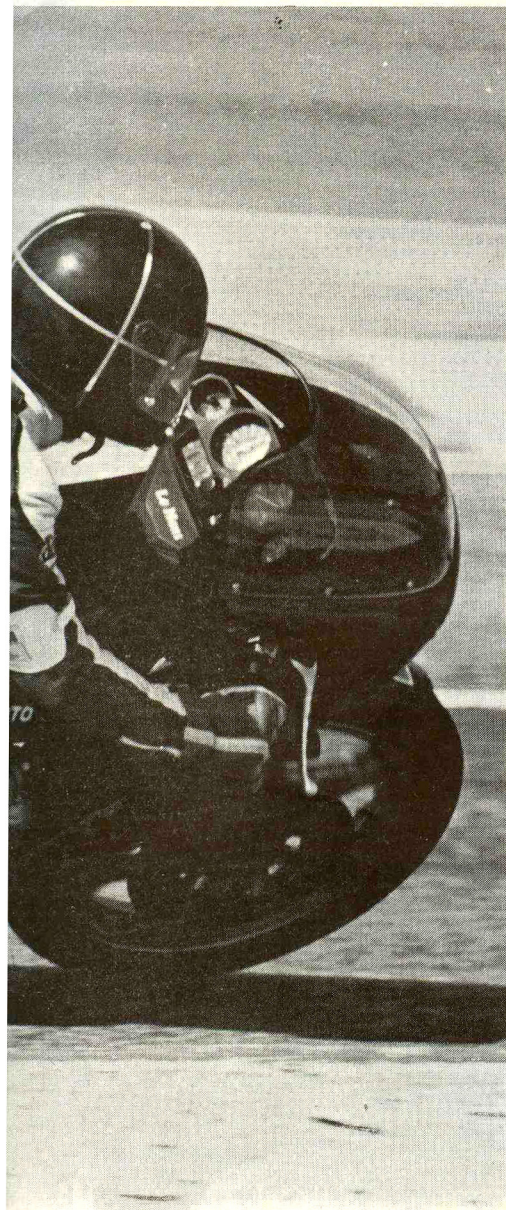
Bien que parfaitement à l'aise sur route cette moto a été avant tout élaborée dans l'optique de la compétition et plus particulièrement en vue des épreuves de promotion (ou de production si l'on préfère) telles que Promosport et Bol d'Argent.

Quoi de plus logique alors, pour en faire l'essai, que de la plonger dans son élément et de prendre le départ d'une course à son guidon ? C'est parfois bien dur la vie d'essayeur à Moto Revue !

### Le cocktail qui bourre

La Moto Guzzi 1000 Le Mans est, si l'on peut dire, une moto exclusivement française. Elle ne figure pas en effet au rang des productions de l'usine italienne, mais est montée à l'unité par la Seudem, l'importateur de la marque en France. Faisant preuve d'un louable esprit sportif et d'un opportunisme de bon aloi, la Seudem décidait, devant le succès grandissant des courses de production, de réaliser une machine « de série » tout particulièrement adaptée à ce genre d'épreuves. C'est Alain Rosier, mécanicien de la maison, qui fut sacré maître d'œuvre pour la réalisation du premier « échantillon ». C'est d'ailleurs ce premier exemplaire qui fut exposé au Salon et qui nous fut confié pour l'essai d'aujourd'hui. Comme il était bien entendu hors de question pour la Seudem de se lancer dans la construction d'une machine entièrement nouvelle, on s'est contenté, guidé par des impératifs de prix de revient, d'homologation et de conformité au règlement des épreuves visées, de sélectionner et de réunir sur une même machine les pièces du catalogue général Moto-Guzzi les mieux adaptées à l'utilisation spécifique recherchée.





Je vous livre dans la partie technique le détail des divers ingrédients, mais en raccourci et en langage de barman, l'on peut dire que le cocktail Seudem 1000 Le Mans se compose de deux doigts de 1000 SP, d'un doigt de 850 Le Mans, de quelques options d'usine et d'un zeste de préparation maison.

Le résultat est une boisson au goût étrange venue de la Porte d'Aubervilliers, corsée et grisante.

Par rapport à la 850 Le Mans, la 1000 Le Mans offre une puissance supérieure de onze chevaux et surtout une meilleure aptitude à la conduite sur circuit (commandes reculées, carénage course intégral, amortisseurs Marzocchi, etc.). Mais attention, n'allez pas croire pour autant qu'il s'agisse d'une vraie moto de course. Point, nenni. Bien qu'elle soit produite à l'unité et montée à la commande, la 1000 Le Mans est une machine de série (qui a parlé de paradoxe ?) homologuée par le Service des Mines, immatriculable et parfaitement utilisable sur route où elle s'affirme d'ailleurs comme une routière remarquable.

Il n'en reste pas moins que pour une machine de série, elle est particulièrement bien adaptée à une utilisation en compétition (comme qui dirait qu'ce s'rait un peu l'but d'la manœuvre !).

Cet enivrant cocktail Seudem 1000 Le Mans, c'est sur le circuit Paul Ricard que nous avons voulu le goûter. Pour cela, avec le concours de la Seudem qui nous a prêté la machine et de notre bon ami Krajka qui nous a fourni l'assistance, nous nous sommes engagés, mon pote Eric Breton (Moto Verte) et moi, aux « Cinq Heures du Paul Ricard ». Disputée le 18 mars, cette épreuve était toute indiquée pour la Guzzi puisque comptant pour les Promosports Endurance.

C'est à cette dégustation bien particulière que je vous convie maintenant. Autant vous le dire toute de suite d'ailleurs, nous avons trouvé le breuvage tellement savoureux que nous avons bu la coupe mais sans la lie et que nous en avons redemandé !

### Près de la base

Par suite d'un malheureux contre-temps, la Seudem n'a pu nous confier la moto qu'au dernier moment avec une préparation se limitant au strict minimum : suppression des cocottes, clignotants, rétroviseurs, béquilles (latérale et centrale), phare et feu arrière ainsi qu'aplatissement des pots d'échappement et raccourcissement des repose-pieds pour une meilleure garde au sol.

Si j'ajoute le montage de bougies course Marchal H 32 RS (indice thermique 280 environ) et de pneus Dunlop Endurance (un gros KR 91 de 4.70-18 à l'arrière et un KR 113 de 3.50-18 à l'avant), j'aurais fait le tour complet des opérations effectuées sur la moto. Une machine on ne peut plus près donc du modèle de base. Nous n'avons pu, par contre, bénéficier de la boîte de vitesses à taille droite, homologuée et fortement conseillée en compétition. Avec une première très longue (voir étagement dans la partie technique) et les autres rapports très serrés, elle procure en effet un gain très appréciable en accélération. Avec la boîte et le pont (7 x 33) d'origine, notre moto tirait beaucoup trop long pour le petit circuit de 3,3 km : à peine 7 000 tr/mn en cinquième dans la ligne droite du Mistral au lieu des 8 000 tr/mn tolérés en régime maxi. Pour nous consoler, nous pouvions compter les secondes puisque l'imposant tableau de bord de la 1000 SP avec montre, voltmètre et tutti quanti, avait été conservé.

L'une des qualités maîtresses de la 1000 Le Mans : son aptitude à virer vite et bien.

### Baisse la tête, t'auras l'air d'un coureur !

Une bonne soixantaine d'équipages (120 pilotes — c'est beau l'arithmétique !) étant engagés, deux séries qualificatives doivent être disputées pour sélectionner les 22 binômes autorisés à prendre le départ de la course.

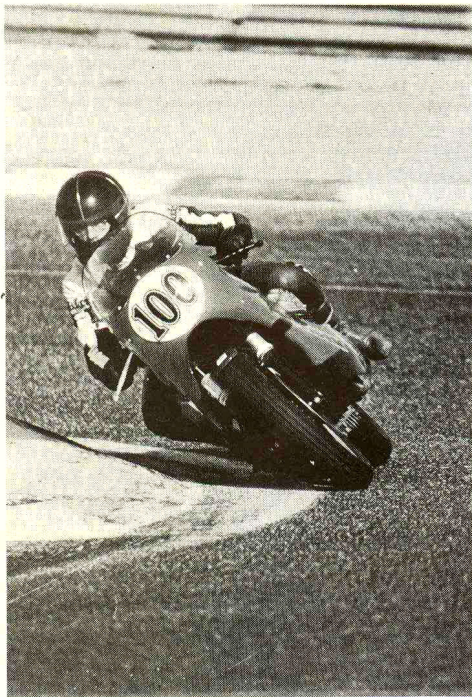
Un violent orage ayant inondé le circuit pendant la nuit, c'est sur une piste encore mouillée que nous faisons nos essais chronométrés sans prendre de risques, nous nous qualifions quatrième de notre série ! Les onze qualifiés de la deuxième série, ayant tourné sur une piste nettement plus sèche, se retrouvent devant nous sur la grille de départ !

Vive émotion, une vingtaine de minutes avant le baisser du drapeau : nous nous apercevons que de l'huile goutte du pont arrière. Le bouchon de vidange a été trop serré et le pas de vis est foiré. Séance de mécanique « Krajkaïenne » au cours de laquelle il est procédé en deux temps trois mouvements à l'échange du pont complet. Celui que Charles Krajka nous prête est un 8 x 35, c'est-à-dire encore plus long que celui que nous avions auparavant. De toute la course, nous ne passerons pas une seule fois la cinquième ne prenant pas plus de 7 200 tr/mn en quatrième dans le bout droit. A titre indicatif, la vitesse théorique de notre moto à 7 500 tr/mn (voir tableau) est de 224 km/h alors qu'avec la démultiplication appropriée au circuit (boîte à taille droite avec pignon primaire de 27 et pont de 7 x 33), celle de la machine de Berthod-Meynet n'est que de 194 km/h (ces vitesses sont plus élevées dans la pratique du fait de l'emploi de gros pneus à l'arrière). Malgré ce handicap, parti en quinzième position, je suis pointé à la sixième place au bout de trois quarts d'heure de course. C'est alors que le bouchon de réservoir s'ouvre dans la ligne droite au contact de mon casque et s'envole au freinage de Signes, m'offrant une douche à 99 octanes dont je me serais volontiers passé. Le genre de petit incident tout bête qu'une préparation soignée doit s'efforcer de prévenir. Deux arrêts au stand seront nécessaires pour donner à Charles le temps de trouver un bouchon de rechange (admirez l'efficacité au passage !). Eric repart en vingtième position et entreprend de regrignoter les quelques places perdues. Il y parviendra partiellement, mais jusqu'à la fin de la course, nos efforts se trouveront à nouveau compromis par un arrêt inutile et deux tout droits occasionnés par un panneautage mal placé. Nous terminerons finalement ces « Cinq Heures » à la neuvième place, mais il est certain que sans les quelques stupides incidents de parcours que nous avons connus et avec une démultiplication adaptée au circuit, nous aurions pu nous classer beaucoup plus honorablement, voire dans les tout premiers. Vous me direz que c'est comme ça qu'on met Paris en bouteille. D'accord, mais je pense tout de même que l'écart relativement faible qui sépare mon meilleur temps (1'34"8) du record du tour (1'34"1) établi conjointement par Gierden (Honda Bol d'Or) et Berthod-Meynet (Guzzi 1000 Le Mans) est assez significatif. Vous avez compris le message : on est des bêtes ! Plus sérieusement et plus à propos, disons que la Guzzi 1000 Le Mans est une moto fantastique qui se révèle merveilleuse d'efficacité sur un circuit.

### Le secret de sa minceur : elle boit peu, elle saucissonne pas

D'une puissance brute inférieure à celle de ses principales rivales japonaises, la Guzzi 1000 Le Mans arrive à combler ce handicap par une homogénéité et une aptitude à la conduite sportive nettement supérieures à celles de ses concurrentes.





Pour en rester au moteur, s'il est vrai que celui de la Guzzi manque, en valeur absolue, de quelques chevaux, il présente par contre l'avantage non négligeable d'être très élastique. Doté d'une large plage d'utilisation, il reprend franchement dès 4000 tr/mn et n'impose pas, pour se montrer efficace, d'être systématiquement poussé à la limite du rouge. Il permet une conduite coulée et je dirais presque reposante, ce qui, pour les courses d'endurance, n'est pas dénué d'intérêt.

La bonne volonté de cette mécanique est la bienvenue car la boîte de vitesses (celle de série en tout cas) est relativement lente. De plus, l'inertie importante du bicylindre, si elle procure un frein moteur souvent appréciable, impose par ailleurs une certaine prudence lors des rétrogradages, prohibant notamment de rentrer les vitesses à la volée à des régimes trop élevés. Son élasticité mise à part, ce moulin présente tout de même un autre avantage non négligeable en endurance : sa sobriété. Consommant relativement peu, il autorise (si les pilotes tiennent le coup !) des relais d'une heure et demie alors que la majorité des autres machines ravitaillent toutes les heures au maximum. Il est théoriquement possible de gagner deux arrêts au stand sur une course de six heures. Ça n'est pas rien !

Ceci dit, je ne suis pas en train d'essayer de vous démontrer que la mécanique de la Guzzi est supérieure à celle de ses adversaires. Non, je veux simplement dire qu'elle se révèle, sur le terrain, plus efficace qu'il n'y paraît sur le papier.

Ce qui fait avant tout la force de la Guzzi, c'est l'ensemble des qualités de sa partie-cycle. Maniabilité, tenue de route, garde au sol, freinage sont des éléments qu'il est rare de trouver réunis à un tel niveau sur une seule et même machine.

Et d'abord le poids. Mise sur la balance, tous pleins faits, juste avant le départ de la course, la 1000 Le Mans ne fait pas monter l'aiguille au-dessus de 230 kg. C'est moins que ce que revendique, à sec, la moins empâtée des mille (ou neuf cent)

japonaises. Légère, la Guzzi est également très basse. Rien d'étonnant alors à ce qu'elle se révèle merveilleusement maniable. Epingle serrée, grande courbe ou pif-paf, la 1000 Le Mans se balance et se relève sans effort. Je signale à ce propos que notre premier souci a été de démonter l'amortisseur de direction monté d'origine qui s'avère tout à fait superflu et ne fait qu'alourdir inutilement la direction.

Dotée d'une bonne vitesse de pointe en ligne droite grâce à sa faible surface frontale et à son carénage intégral, la 1000 Le Mans est certainement l'une des machines de production les plus stables et, par-là, les plus rapides en grande courbe. Quel pied que de poser la botte par terre dans Signes, un sourire Ultra-Brite aux lèvres, en faisant l'extérieur à un pauvre bougre qui se débat comme il peut avec une moto saucissonnant à - qui - mieux - mieux !

Cette phénoménale aptitude à virer incite à prendre des angles impressionnants qui finissent par mettre en défaut la garde au sol pourtant généreuse de la moto. Les repose-pieds étant raccourcis, ce sont les flancs du carénage et les pots d'échappement, pourtant aplatis, qui viennent les premiers en contact avec le sol.

A ce sujet, je tiens d'ailleurs à dire tout le bien que nous pensons des pneus Dunlop Endurance dont nous avons équipé notre machine. Capables de tenir six heures sur le revêtement accrocheur du Ricard, ces pneus présentent l'avantage de conserver pratiquement intact, tout au long de leur service, leur excellent coefficient d'adhérence. Ils sont de plus très agréables au niveau du pilotage ne décrochant jamais brusquement mais, bien au contraire, prévenant gentiment, lorsque la limite se rapproche, par de petites glissades aisément contrôlables.

Au niveau des suspensions, si la qualité intrinsèque des éléments n'est pas à mettre en cause, il y a tout de même un point à surveiller, c'est l'état des ressorts de fourche. Ceux-ci ont en effet tendance à s'avachir un peu trop rapidement, engendrant alors un léger flottement de l'avant. Il y aurait d'ailleurs peut-être intérêt à les remplacer par des éléments plus durs.

Avec la tenue de route, l'autre gros point fort de la Guzzi, c'est son freinage.

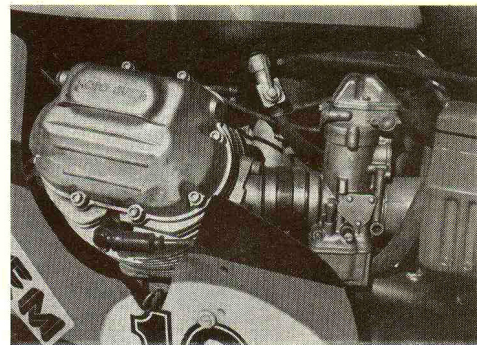
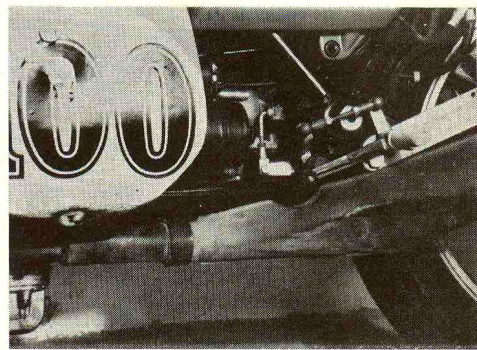
Je dois avouer, qu'a priori, le système intégral ne m'enthousiasmait pas vraiment dans l'optique d'une utilisation en compétition ; j'aime bien faire ma tambouille moi-même et pouvoir doser comme je l'entends le freinage sur l'avant et l'arrière. Mais à l'usage, le système intégral m'a conquis. La puissance de décélération en elle-même est excellente et le système, quand on s'y habitue, se révèle très agréable. Il est d'abord toujours possible, en fonction de la pression sur la commande à main, d'accentuer la prépondérance sur l'avant et puis surtout, après quelques heures de course, au moment où les poignets commencent généralement à crier grâce, le système intégral permet de conserver, avec le pied et sans fatigue, un freinage très efficace.

Côté fatigue des métacarpes, le système intégral ne résout cependant pas tout. En effet, les guidons-bracelets (ceux de la 850 Le Mans) qui équipent d'origine la 1000 Le Mans, s'ils sont sans doute adaptés à une conduite sportive sur route, se révèlent très fatigants sur un circuit où l'on est souvent en position de recherche de vitesse. Trop droits, ils cassent les poignets. Celui de droite voit d'ailleurs son supplée renforcé par une commande de gaz très dure et très longue. Il faut de la poigne pour ouvrir les deux gros carburateurs de 40 !

Charles Krajka a mis au point un ingénieux dispositif à palonnier qui, en démultipliant la course des câbles au niveau des carburateurs, permet d'avoir une poignée de gaz douce et tirant court. Ce dispositif n'est malheu-

Voici la 1000 Le Mans telle que, livrée à la clientèle : une superbe routière à laquelle rien ne manque (clignotants, éclairage, rétroviseurs, béquilles, montre, voltmètre, etc...) et qui, en un tour de clé anglaise, se transforme en une redoutable bête de circuit.

Bien que la garde au sol d'origine soit, avec les commandes reculées, déjà fort généreuse, il est conseillé pour la piste de l'améliorer par quelques opérations simples et efficaces : repose-pieds raccourcis, bas de carénage rentrés, pots d'échappement aplatis. Sur un circuit accrocheur comme celui du Castellet, cela se révèle cependant encore insuffisant (voir photo).



Il faut une sérieuse poigne pour ouvrir les deux gros carburateurs Dell'Orto de 40 mm. Ces carburateurs ne possèdent pas de starter, pour mettre en route, on titille et ça part au premier coup de démarreur. Les flancs du carénage sont découpés pour laisser dépasser les culasses et permettre d'atteindre facilement la jauge de niveau d'huile.

reusement pas autorisé en production. C'est dommage car ce point mis à part, la 1000 Le Mans, grâce à sa conception et à l'impression de sécurité qu'elle dégage, est probablement l'une des mille les plus reposantes qui soient à piloter.

## Pour les promeneurs du dimanche

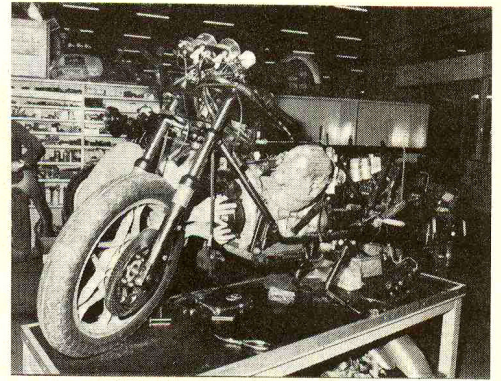
Ne réclamant qu'un minimum de préparation pour se montrer réellement efficace sur un circuit, la Guzzi 1000 Le Mans est certainement la moto de série la mieux adaptée aux courses de production.

Un peu limitée en puissance, elle ne peut prétendre représenter l'arme absolue pour vaincre dans sa catégorie, mais sa remarquable homogénéité et l'ensemble de ses aspects pratiques doivent lui permettre de figurer systématiquement dans le peloton des machines de tête.

Ne souffrant d'aucun défaut majeur, c'est avant tout, grâce notamment à une tenue de route et à un freinage hors pair, une machine extraordinairement sûre. Renvoyant son pilote face à ses propres limites, elle lui procure le moyen d'attaquer l'esprit serein, en toute sécurité, et qui plus est, sans jamais trop se fatiguer. Les courses n'ont-elles pas généralement lieu le dimanche ?



Le montage d'une 1000 Le Mans dans les ateliers de la Seudem : les bienfaits de l'artisanat pour une moto de série.



## La technique

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce n'est pas une 850 Le Mans, mais une 1000 SP qui sert de base pour le montage d'une 1000 Le Mans. Voici quelle est la marche suivie par les mécaniciens de la Seudem.

Sur une 1000 SP neuve et de série, il est d'abord procédé à un désossage en bonne et due forme : démontage de toutes les pièces de carrosserie (carénage, réservoir, caches latéraux, garde-boue, selle, etc.), de certaines pièces de la partie-cycle (fourche, roues avant et arrière, amortisseurs, etc.) ainsi que de diverses pièces (guidons, commandes, etc.). C'est ensuite au tour du moteur d'être complètement démonté. Si la boîte de vitesses d'origine est conservée, ce démontage peut s'effectuer avec le moulin restant en place dans le cadre. Par contre, si le client choisit l'option boîte à taille droite, il est nécessaire de tout sortir pour procéder à l'échange de la boîte.

Le bas moteur et les cylindres en alliage léger chemisés de la 1000 SP sont conservés, mais une préparation minutieuse est effectuée. Il est procédé au montage de coussinets de bielle spéciaux trimétal traités au bisulfure de molybdène, d'un arbre à cames spécial B 10 et de pistons allégés haute compression (10,8 à 1). Il peut éventuellement être procédé à l'équilibrage du vilebrequin et à l'allègement du volant moteur, mais surtout, toutes les pièces ne sont remontées qu'après un contrôle géométrique rigoureux qui permet d'effectuer un apairage parfait et d'éliminer ainsi la quasi totalité des risques mécaniques encourus pendant la période de garantie.

Pour ce qui est du haut moteur, les culasses de 1000 SP font place à celles à chambre de combustion hémisphériques de la 850 Le Mans. Les soupapes (admission  $\varnothing$  44, échappement  $\varnothing$  37) sont conservées mais des ressorts spéciaux (en fait, des BMW) tarés plus durs sont montés pour

éviter l'affolement des soupapes à haut régime. Les pipes d'admission sont ajustées sur les culasses et elles reçoivent de gros carburateurs Dell'Orto de  $\varnothing$  40 mm.

Plein de vitamines, ce traitement porte la puissance du moteur à 82 ch DIN à 7 500 tr/mn (61 pour la SP, 71 pour la 850 Le Mans) avec un régime maxi autorisé de 8 000 tr/mn et un couple maxi de 7,5 mkg à 6 000 tr/mn.

Le moteur remonté et réglé, c'est au tour de la partie-cycle d'être réassemblée. Les amortisseurs arrière d'origine font place à des éléments Marzocchi AG 3 en magnésium refroidis par air comprimé. La fourche reçoit des guidons-bracelets Le Mans et il est procédé au montage de commandes reculées fixées sur platines en alu. Les roues, chaussées de pneus Michelin (S 41-PZ 2 3.50 H 18 à l'avant et M 45-PZ 2 4.25 V 18 à l'arrière), reçoivent des disques Le Mans percés et plus légers. A ce sujet, il est bon de noter que sur les roues avant des grosses Guzzi (1000 Le Mans, 1000 SP, 850 Le Mans II, etc.), ce ne sont plus comme sur les anciennes 850 Le Mans, les disques qui sont déportés, mais le moyeu de la roue lui-même. Ceci interdit naturellement de monter les anciennes roues de la Le Mans sur les nouvelles machines. Il ne reste plus pour terminer l'ouvrage qu'à habiller la moto de l'ensemble carénage (intégral) — selle (monoplace sur demande) — réservoir — garde-boue de Le Mans.

Chaque machine est naturellement soigneusement réglée et essayée avant livraison. Pour celle-ci, il faut compter un délai d'environ 1 mois à réception de la commande.

Avec la boîte de vitesses et le pont (7 x 33) d'origine, la 1000 Le Mans est vendue 27 700 F TTC + frais de transport. La version équipée de la boîte à taille droite (pignon d'entrée de 16 ou 17 dents au choix) et du pont course (rapport au choix) est proposée, elle, à 32 000 F TTC + frais de transport.

## Fiche technique

### Moteur

Type : 4 temps - 2 cylindres en alliage léger chemisé.  
 Disposition : en V à 90° face à la route.  
 Cylindrée : 949 cm<sup>3</sup>.  
 Alésage x course : 88 x 78 mm.  
 Compression : 10,8 à 1.  
 Puissance : 82 ch (DIN) à 7 500 tr/mn (60 kW).  
 Régime maxi : 8 000 tr/mn.  
 Couple : 7,5 mdaN à 6 000 tr/mn.  
 Distribution : tiges et culbuteurs (jeu au culbuteur 0,2).  
 Arbre à cames : B 10.  
 Lubrification : sous pression - carter humide 4 litres (Castrol RS).  
 Alimentation : 2 carburateurs Dell'Orto  $\varnothing$  40 mm - gicleur 170.

### Équipement électrique

Allumage : batterie bobine - allumeur avance 8° à 1 500 tr/mn.  
 Alternateur : Bosch 280 W.  
 Batterie : 12 V - 32 Ah.  
 Démarreur : Bosch 0,7 ch - 1 kW.  
 Phare : Cibie iode H4 (60/55 W).  
 Bougies : Bosch 280, Champion N2G, Eyquem 1100.

### Transmission

Embrayage : bidisque à sec.  
 Primaire : engrenage Z = 17.  
 Secondaire : cardan double et arbre, couple conique 7 x 33 pont série, couple 8 x 33 pont course (autres ponts adaptables).  
 Boîte de vitesses : à cinq rapports. En option boîte à taille droite avec pignon d'entrée de 16 ou 17 dents (au choix).

### Série :

vitesse	rapport	étalement
1 <sup>re</sup>	11,647	37,5 %
2 <sup>e</sup>	8,088	54,0 %
3 <sup>e</sup>	6,101	71,6 %
4 <sup>e</sup>	5,064	86,3 %
5 <sup>e</sup>	4,368	100 %

### Option (taille droite)

vitesse	rapport	étalement
1 <sup>re</sup>	8,163	49,7 %
2 <sup>e</sup>	6,406	63,3 %
3 <sup>e</sup>	5,338	76,0 %
4 <sup>e</sup>	4,447	91,2 %
5 <sup>e</sup>	4,055	100 %

### Partie-cycle

Cadre : tubulaire double berceau démontable.  
 Suspension AV : fourche télehydraulique - course : 140 mm. Castro TO dextron 70 cm<sup>3</sup>.  
 Suspension AR : amortisseur Marzocchi à gaz réglables AG3 magnésium.  
 Freinage : type intégral avec répartiteur régulateur.  
 AV : 2 disques  $\varnothing$  300 mm percés, allégés, plaquettes racing.  
 AR : 1 disque  $\varnothing$  242 mm.  
 Roue AV : 3,50 H 18 Michelin S 41 PZ2.  
 Roue AR : 4,25 V 18 Michelin M 45 PZ2.

### Dimensions et poids

Empattement : 1,48 m.  
 Longueur : 2,18 m.  
 Largeur : 0,75 m.  
 Hauteur : 1,38 m.  
 Réservoir : 22,5 litres.  
 Poids à sec : 205 kg.  
 Poids tous pleins faits : 230 kg.

### Importateur

Seudem, 7, boulevard Ney, 75018 Paris.

### Prix

27 700 F TTC + transport avec boîte et pont de série.  
 32 000 F TTC + transport avec boîte à taille droite et pont course.

## Tableau des démultiplications

Type	PONTS		BOITES DE VITESSES					
	Couple	Rapport	Série		Taille droite pignon d'entrée Z = 16		Taille droite pignon d'entrée Z = 17	
			vitesse théorique aux 1000 t/mn	vitesse théorique à 7 500 t/mn	vitesse théorique aux 1000 t/mn	vitesse théorique à 7 500 t/mn	vitesse théorique aux 1000 t/mn	vitesse théorique à 7 500 t/mn
Side-car 850 T3 - C3	6 x 32	5,33	22,5	184,1	21,5	161,5	22,9	171,7
850 7 1000 L.M. 1000 SP et G5	7 x 33	4,71	27,8	208,1	24,4	182,7	25,9	194,2
850 T 7 GT V7 Spéciale	8 x 37	4,63	28,3	211,9	—	—	—	—
V7 Sport	8 x 35	4,38	29,9	224	—	—	—	—
Course	8 x 33	4,13	31,7	237,5	27,8	208,8	29,6	221,9
1000 Convert	9 x 34	3,78	34,6	259,5	30,4	228	32,3	242,3

### NOTA :

— Tous les couples mentionnés sont adaptables à la 1000 Le Mans.  
 — Les vitesses théoriques indiquées sont celles correspondant à une roue arrière chaussée du pneu d'origine (circonférence 2,02 m).