

V50, LA MOTO INTELLIGENTE

Par François Marie Dumas

Est-elle aussi géniale sur le bitume que sur le papier ? C'est la question que je me posais avant de passer une trop brève journée à son guidon sur le circuit routier de Montlhéry. De toutes les nouvelles motos présentées ces derniers temps, la 500 cm³ Moto Guzzi V50 est la plus révolutionnaire et ce pour de multiples raisons qui se résument en une seule : elle ne pèse que 152 kg (poids à sec, donnée usine). Seules quelques 250 arrivent à ce poids plume et encore, les 2 temps sportifs tandis que notre V50 est une bicylindre 4 temps à transmission par arbre et cardans, dotée de trois freins à disque.

En septembre 1976, Moto Journal vous présentait en première exclusivité mondiale la V50 Moto Guzzi (M J. n° 281) et son ingénieur de père Lino Tonti vous expliquait en long et en large sa mécanique et ses mille astuces de conception.

La V50 n'est pas un prototype rapidement réalisé, bien au contraire elle est l'aboutissement du tout premier projet de bicylindre en V à transmission acaténe conçu par Lino Tonti quand il entra chez Moto Guzzi en 1967. Le projet portait alors sur une 350 cc. Pendant que le haut de gamme croissait et se multipliait, Tonti n'oubliait pas le projet qui lui était cher et la 350 mûrissait. Lentement modifiée au fil des ans en fonction des critiques suscitées par les "gros" modèles et de l'apparition de nouvelles techniques.

La V50 est le contraire des motos conçues par ordinateur et des motos de compromis faites pour plaire à tout le monde. Elle est le fruit d'une longue passion. L'œuvre cent fois revue et améliorée d'un seul homme qui l'a pensée dans ses moindres détails avec amour et lui a insufflé sa personnalité. Les Japonais n'auraient pu avoir l'idée d'une telle moto, trop nouvelle sur trop de points et s'écartant trop des normes habituelles et de la mode.

LA N°2

L'impatience nous rongeaient. Nous n'y tenions plus. Il fallait absolument voir ce que donnait la V50 sur le bitume. Cette merveille de peu de poids est attendue en France pour la fin juin et commence dès à présent à sortir en petite série des usines de Mandello Del Lario, en attendant la production de masse (12.000 V50 prévues par an) dans les usines Innocenti récemment passées sous le contrôle de De Tomaso.

Attendre, impossible... Grâce lui soit rendue, Motobécane, importateur en France, a pris notre mal en considération et a bien voulu nous prêter le modèle de présérie pour une trop brève journée d'essai à Montlhéry. Cette V50 prototype (numéro de série 00002) venait d'être brillamment reçue et homologuée par le service des Mines (Comme ça les modèles de production pourront être vendus sans attendre, dès leur arrivée en France). Elle totalisait 3.800 km, mais n'était pas encore libérée d'un rodage scrupuleux et Motobécane nous demanda de ne pas dépasser 6.500-7.000 tr/min Elle présentait aussi quelques petites imperfections de prototype qui seront éliminées pour la production. Pour ceci et pour cela, nous n'avons pas contrôlé les performances et il manque à cet essai quelques-unes de nos mesures habituelles (consommation, réglages) effectuées sur un long kilométrage. Ce n'est que partie remise, on vous promet un super essai dès que les modèles définitifs arriveront. En attendant, si vous voulez vous faire une idée, allez, on vous emmène à Montlhéry. Profitez en, il fait un temps splendide.

152 KG À VIDE, 173 TOUS PLEINS FAITS

D'abord faisons connaissance. La V50 n'est guère plus imposante qu'une 250, un peu plus longue mais très ramassée et à peine plus large qu'une machine à deux cylindres verticaux. Ça je peux vous l'assurer : les plus petits auront les pieds bien posés par terre, les plus faibles pourront débrayer et mettre la béquille centrale (il y a même en plus une latérale) et les plus japonais ne seront pas dépaysés par les commandes avec entre autres de nouveaux commodos bien pratiques. Seule la poignée des gaz un quart de tour pourrait être un peu moins dure.

Un premier coup de démarreur émouvant et voilà : le moteur tourne à 900-1.000 tr/min avec un pom pom grave et un peu irrégulier comme il sied au bicylindre en V. Quelques coups de gaz : tiens, les montées en régime sont nettement plus rapides que sur les 850 de la marque et on sent à peine le couple de renversement du moteur tournant dans l'axe longitudinal de la moto. En roulant, on ne le sentira plus du tout.

COMME UNE 125

Quelques petits tours sur le circuit de la Prévention routière à Ollainville pour se mettre la machine en main. Sortant d'une série d'essais de 125 cc, je n'ai pas été gêné le moins du monde sur ce tourniquet où grosses et même moyennes cylindrées avouent vite leur poids. L'impression est vraiment déroutante. La courbe de couple toute plate annoncée par Lino Tonti est vraiment là et le gros quatre temps super souple reprend à 2.000 tr/min, tout en étant aussi maniable qu'une 125cc.

Sur ce circuit où les 200 kg et plus d'une machine normale sont mal à l'aise et fatigants à manier, la V50 excelle. Dans les virages serrés pris à basse vitesse, la direction engage très légèrement. Disons que le guidon a tendance à tourner du côté où on penche mais sans tomber à droite ou à gauche comme sur la 500 Four Honda ou la 500 XS Yamaha. La V50 se balance sans aucun effort on se sent tout de suite à l'aise à son guidon.

LE GROS HIC

Passons aux choses plus sérieuses avec le circuit routier de Montlhéry et son habituelle succession de pièges. Rien n'est parfait en ce bas monde : le premier gros défaut apparaît dès la cuvette de Couars : les amortisseurs arrière sont infects.

Au freinage dans la descente bosselée avant l'épingle des Bruyères, la moto gigote dans tous les sens et, dans la première grande courbe des Biscornes, où on ne ralentit guère, ces fichus amortisseurs provoquent un tangage plutôt désagréable.

Ensuite tout passe bien mais voilà la grande ligne droite de la Forêt qui se transforme en véritable séance de rodéo. La fourche avant, bien rigide, est correcte mais un peu dure et l'arrière passe du talonnage au décollage. Au fil des tours, les amortisseurs perdent leur peu d'efficacité et les choses empirent. Du coup le rembourrage de la selle n'arrive plus à suffire, votre pauvre essayeur se tasse les vertèbres et se cogne les genoux sur les flancs du réservoir trop anguleux à son goût (comme sur les autres 850 d'ailleurs).

Nom d'un petit bonhomme Guzzi ne va quand même pas laisser un seul mauvais accessoire gâcher une moto aussi bien sous tous rapports.

BON SANG NE SAURAIT MENTIR

Tout défaut a ses bons côtés. La médiocrité des amortisseurs a mis en valeur les qualités de la partie cycle. La V50 a une stabilité étonnante, principalement due à cet empattement long en faveur chez Guzzi (1.410 mm pour la V50 et 1.470 pour la 850, bien souvent 1.400 et moins sur les autres motos).

Le cadre, à ceci près qu'il est interrompu sur sa partie arrière, ressemble fort à celui qui fit la réputation des V7 Sport et il en possède les mêmes qualités extraordinaires.

Notre pauvre V50 à ressorts, tout en sautant d'une bosse à l'autre, conservait une trajectoire parfaite, que ce soit dans la ligne droite de la forêt ou au freinage avant les Bruyères et, dans les courbes des Biscornes comme ailleurs, il n'y eut jamais la moindre amorce de guidonnage.

Bref, amortisseurs mis à part, la V50, c'est la tenue de route au superlatif. Nous avons écrit dans les essais de la V7 Sport et des 850 T3 California et Le Mans, que les Guzzi avaient la meilleure partie cycle du marché. Tout juste pouvait-on leur reprocher une certaine lourdeur à basse vitesse. Avec la V50, il n'y a plus rien à dire. La machine se balance sans aucun effort, reste rivée à sa trajectoire dans les grandes courbes, accepte bien des fautes de pilotage, se rit des enchaînements. Pif, paf, elle saute d'un angle à l'autre et pour finir sa garde au sol est excellente.

Sur le routier de Montlhéry nous n'avons guère réussi qu'à user un caoutchouc de repose-pied droit dans les Biscornes et nous y avons mis beaucoup de bonne volonté.

FREINAGE : C'EST LE PIED

Il est plus délicat de porter un jugement sur le freinage qui utilise le fameux système intégral Moto Guzzi (la commande au pied agit sur le disque arrière et un disque avant, l'autre disque avant "de secours" est actionné par la manette au guidon). Un dispositif efficace (voir essai 850Le Mans, au Tour de France) mais qui requiert une certaine accoutumance. Il est tout à fait déroutant, voire gênant, quand on sort d'une moto classique.

Par ailleurs, le frein avant à main de notre prototype, avec un maître cylindre placé sous le réservoir d'essence et commandé par câble souffrait d'un petit défaut de conception et était quasiment inefficace tant il était dur. Cela devant être modifié sur les modèles de production, nous ne nous y attarderons pas revenons plutôt à nos freins couplés.

Le système a ses partisans et ses détracteurs Il présente l'avantage de permettre à l'utilisateur et surtout au débutant de freiner correctement dans des circonstances normales. Vous pouvez appuyer, comme une brute sur la pédale, la décélération restera progressive (c'est aussi dû aux excellents étriers Brembo) et à la limite, le frein arrière bloquera en premier. Par contre si vous n'avez pas l'habitude attention aux freinages en virage et dans les manœuvres serrées en contournant les voitures dans les embouteillages ou en effectuant un demi-tour sur route, la répartition du freinage un peu forte sur l'avant dans ces conditions risque de vous surprendre.

UN MOTEUR SIMPLE MAIS PAS COMMUN

Rien à dire côté partie-cycle, la V50 est une moto Guzzi pure race, mais côté mécanique qu'en est il ?

Extérieurement les formes se sont bien modernisées, le bloc moteur est compact et anguleux et remplit tout le cadre. Mais j'étais bien curieux de voir comment se comportait cette mécanique là. Lino Tonti nous avait annoncé une courbe de couple quasiment plate et on vous a déjà dit que, dès le premier contact, la souplesse d'utilisation est étonnante Le moteur reprend à 2.000 tr/min en cinquième et, sur tous les rapports, monte régulièrement et rapidement au régime. En duo, ce couple constant doit être particulièrement agréable.

Pour rajouter encore à la souplesse, l'embrayage monodisque à sec a une commande très douce et embraye sur une longue course de la poignée. Vraiment, il est impossible d'être brutal avec ce moteur.

TRANSMISSIONS : LA SURPRISE

Tout cela, on s'y attendait un peu. La grosse surprise nous vint de la boîte de vitesses. Vous connaissez tous les grosses Guzzi et leur boîte "de camion", une boîte surdimensionnée avec un sélecteur à longue course n'aimant pas du tout être manié à la volée.

Rien de tout cela sur la V50 qui supporte sans mollir la comparaison avec les machines japonaises. Le sélecteur a une course raisonnable, les vitesses passent facilement et le point mort se trouve sans pénible recherche. En un mot l'ensemble boîte-transmission se compare par sa souplesse à celui de la 750 Yamaha, il n'y a aucun à-coup et on ne peut même pas dire que la transmission par arbre et cardans soit plus sèche qu'une chaîne pour peu que vous ayez la correction vis-à-vis de la mécanique, de débrayer en changeant de rapport. De toute façon l'opération est plutôt recommandée dans tous les cas, même si certaines boîtes acceptent de s'en passer.

La série de compliments continue en abordant le chapitre de l'étagement de la boîte. La première courte ne sert pratiquement qu'au démarrage vu la souplesse du moteur (sur le routier je passais même l'épingle des deux Ponts en seconde) et les quatre autres rapports se suivent sans aucun trou. En accélération, on monte les cinq rapports en ne perdant qu'environ 1.500 tr/min entre chacun. Par contre la cinquième m'a semblé un peu longue et une fois arrivée à 130 km/h, la V50 prend son temps pour accélérer mais il vous faudra attendre des mesures complètes après rodage pour savoir si les 170 km/h annoncés sont bien là. À première vue cela paraît un peu optimiste.

QUELLE JOLIE LANGUE QUE L'ITALIEN !

En dessert et pour terminer cette prise de contact, on va vous faire écouter la V50. Qui a dit qu'un bicylindre en V n'avait pas un joli bruit ? L'échappement de cette moto est un des points qui justifie qu'on en tombe amoureux. Pas bruyant, non, du point de vue niveau sonore (elle a passé sans encombre les épreuves d'homologation) mais que les Italiens connaissent bien la poésie des sons !

Un peu irrégulier, le bruit de la V50 se situe entre celui d'un mono 4 temps anglais et celui d'une Bonneville. C'est le bruit d'un beau quatre temps de course avec le volume en moins.

Pas de ce "Tch tch tch" essoufflé des japonaises discrètes, mais un beau son bien plein avec une émouvante sonorité caverneuse quand on coupe. En plus on n'entend pas la mécanique (sur les 850, le pilote avait les culbuteurs dans les oreilles) et les pots à une seule soudure sur la face interne sont d'un bien beau dessin.

QUI ACHÈTERA LA V50 ?

Le cours de la lire italienne étant ce qu'il est, nous nous attendions à une V un peu moins chère d'autant qu'Alessandro De Tomaso, le grand patron, nous avait annoncé un prix très concurrentiel. Cela étant, vu son équipement (3 disques, transmission par arbre, roues alliage) les 15.000 F prévus semblent défendables.

Seule concurrente à transmission par arbre, la BMW R 60/7 vaut près de 17.000 F mais les 400 cc tournent, elles, entre 9.000 et 10.000 F et les 500-550, entre 12.000 et 14.000 F.

A priori, la V50 peut plaire à tous, exception faite des sportifs qui regretteront qu'elle ait préféré le couple et la souplesse à la puissance et aux performances. Peut-être sortira-t-il un jour pour eux un, V50 "Le Mans".

En attendant, beaucoup aimeront notre V50 du jour pour son aptitude à tout faire : son poids plume et sa maniabilité la promettent imbattable en ville et en montagne, sa conception en fait une vraie petite "Grand Tourisme".

D'aucuns seront séduits par sa simplicité d'emploi (moteur culbuté, facile à régler, pas de chaîne) ou son économie (moteur peu poussé donc robuste et faible consommation).

Certains l'aimeront pour son esthétique très typée, originale et réussie. D'autres encore, et c'est mon cas personnel, en tomberont amoureux parce que c'est la seule moto actuelle présentant une recherche technique dans tous les domaines. Ce n'est ni la plus rapide ni la plus puissante mais c'est la plus intelligente et la plus rationnelle : une machine où tous les composants, à quelques amortisseurs près, ont été étudiés par des gens qui savent ce que moto veut dire.

[NDLR : on doit pouvoir dater cet article en 1977]