

MOTO GUZZI 650 NTX

Un arbre pour transmission, un moteur qui a du coffre, des noyaux de teck dans la selle, des bouts de bois comme amortisseurs, mais un prix plancher : accrochez-vous aux branches du guidon pour voir de quel bois la Guzzi 650 NTX se chauffe.

Ivan Magot. Photos Patrick Curtet. —————

■ Enrouleuse, c'est le mot pour définir la petite dernière de chez Guzzi. Car il ne faut pas se leurrer, elle ne table ni sur l'efficacité, ni sur la polyvalence. Elle veut avant tout proposer des sensations à son pilote qui se devra d'être un pur, un vrai. Celui pour qui le V-twin n'est pas simplement un moyen, mais une histoire d'amour. Aimer bichonner sa moto, adorer la faire chauffer, être en extase devant le bruit et le couple de son moulin, c'est ce que la NTX fait redécouvrir aux motards trop gâtés que nous sommes. Bref, elle cache sous ses jupes d'italienne japonisée un comportement de moto ancienne avec tout le charme et tous les inconvénients que cela sous-entend. La NTX ne reculera devant rien, mais il faudra l'y emmener et savoir le faire, car elle ne se donne pas comme ça tout de go, à la façon des japonaises faciles que nous connaissons.

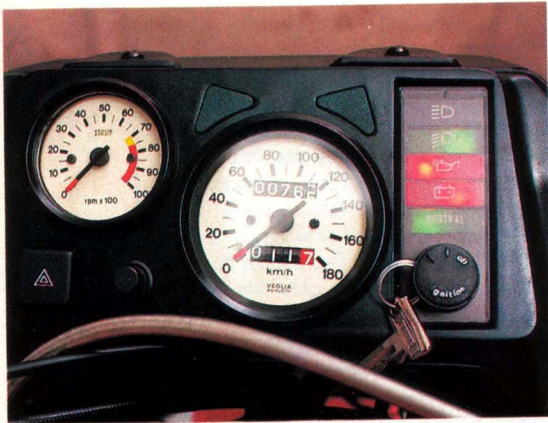
Le trident de Neptune

Après avoir écumé la vallée de Chevreuse pour les déplacements quotidiens à son guidon, il était temps d'élargir un poil les horizons et d'aller voir si du côté de la Normandie, ce début de printemps s'annonce joyeux. Patrick prend une FJ 1200 qui « traîne », rendez-vous à Rambouillet à huit heures pour baguenauder sur les départementales et les nationales qui nous déposeront en pleine mer. Après tout, c'est peut-être capable de faire des ronds dans l'sable c'bestiau. Je dis bien bestiau, car en dehors de sa ligne assez aguichante dans son jean rouge et blanc, la Guzzi impose vite le respect lorsque l'on commence à l'approcher. Plantée sur sa seule béquille centrale (d'ailleurs très facile), la 650 NTX paraît haute et large. Ce n'est pas qu'une idée, elle est haute et large. Mettre 32 litres dans un jerrycan, ça prend de la place, et comme il n'y en a qu'en haut, le problème est vite réglé. Bref, pour enfourcher la Guzzi, il est bon de la descendre de sa béquille, de la manier avec

35 240 F — 6,6 l/100 km.

précaution, de monter franchement sur la selle pour attraper le large guidon et arriver à caser ses jambes sur les repose pieds haut perchés. Une fois dans cette position, on est chez soi, là, planqué derrière le carénage fixé sur le cadre. En plus, le dessin du gros réservoir laisse rêveur, sans blague, je me suis cru un moment en roulant, sur le trident de neptune tellement ces trois branches rouges en donnent l'impression. Vous allez dire que j'ai bu trop de Vodka ou fumé autre chose que des Winston, mais juré, tiens pfuuiii ! Je crache par terre, j'étais à jeun. L'image de ce réservoir énorme et gênant parfois à cause de son plein mais au côté séduisant, est exactement le reflet de la moto dans son ensemble. Elle est frustrante sur bien des points, mais arrive à se rattraper habilement en jouant un numéro de charme coquin. Un peu comme une Anglaise qui vibre ou qui ne freine pas, mais qui sait aussi faire vibrer les cœurs par ses côtés entiers comme le bruit ou la marginalisation affirmée.

Face aux deux superbes cadrans blancs, le compte-tours plus petit et sur la gauche annonce qu'il faudra



Joli et fonctionnel, le tableau de bord fixé sur le carénage fait plaisir à voir.

faire attention au dessus de 7 000 tours et la colonne de voyants égaye de couleurs cet ensemble en VO et en noir et blanc. Je suis là à rêvasser sur le pourquoi du comment de la japonisation des italiennes en décidant d'appuyer sur un des boutons des commodos, effectivement dignes d'une ritale aux yeux bridés.

A mort les amortos

Je laisse le starter au guidon un petit moment, juste le temps d'apprécier ce V-twin au son grave et moelleux. C'est important le bruit. Regardez une SRX par exemple, qui marche bien et à la gueule de l'emploi. Eh bien cet engin déçoit d'entrée par son ronronnement de mono moderne bêtement discipliné. D'accord, il n'en faut pas trop non plus, les tubes sciés, ça scie aussi le moral et le voisinage. A ce niveau, Guzzi a tout compris. Ni trop, ni trop peu, et un son qui donne envie d'aller voyager de virage en virage au rythme auguste du mecqu'atakpas. Mieux vaut cracher le morceau tout de suite : la 650 NTX aime le plat et a horreur d'être brutalisée sur route bosselée. Vous l'avez deviné, les amortisseurs ne proposent



Une ligne assez réussie qui ne dépare pas avec le classicisme normand.

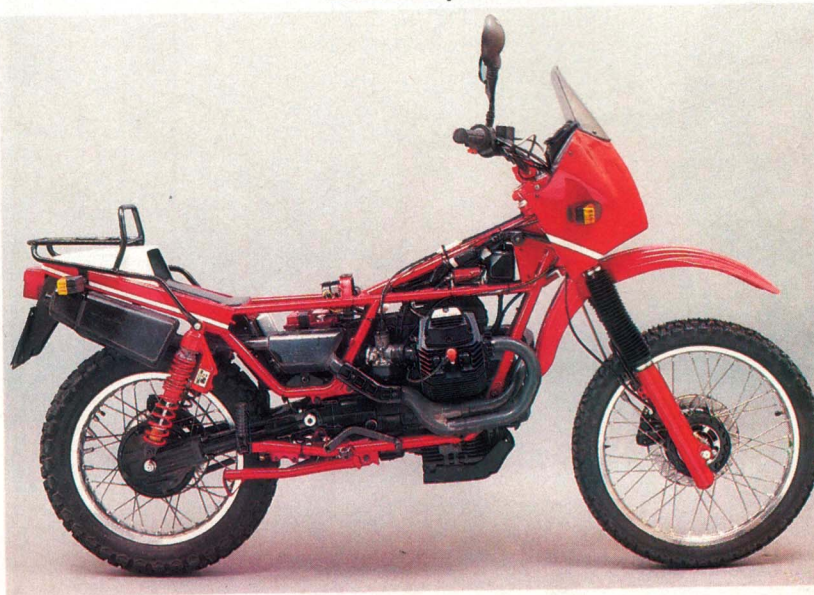
qu'un très léger mieux, quelle que soit leur position de prétension du ressort, par rapport à ceux affreusement durs de la version d'homologation déjà essayée (MJ n° 779). Les Marzocchi à bonbonne séparée feraient bien d'être remplacés par des amortos corrects. Mais attendez, attendez, nous ne sommes pas encore partis. Croyez-moi, il y a tout de même moyen de rouler avec cette Guzzi. Rassurez-vous, ce n'est pas un piège !

Le confort oublié

C'est vrai quoi, ces amortisseurs ont beau ne pas faire leur boulot, on le comprend très vite et il est difficile de se laisser surprendre tellement l'évidence est là. Le confort par contre prend vite un coup dans l'aile, d'autant plus que la première selle agréablement tendre de la prise de contact s'est métamorphosée en bout de bois manifeste et reste trop courte pour partir avec armes, passager et bagages. Pour

une routière au long cours, c'est tout de même une grosse lacune. A quoi servent 500 kilomètres d'autonomie si le fessier déclare forfait au bout de 200 bornes ? Parce que sur petite route, c'est franchement désagréable. La fourche annonce en premier dans les bras la bosse que vous allez recevoir dans l'arrière train (qui sifflera plus de trois fois !). Quand Moto-Guzzi aura-t-elle épuisé son stock d'amortisseurs, qu'on puisse vider le réservoir d'une traite ? Je suis méchant, car si vous vous trouvez sur une nationale en direction des vacances, il y a moyen de patienter et de réaliser que la tenue de cap ne souffre pas des pompes à vélo arrière sur bon revêtement. La moto se place alors facilement en courbe, reste très sûre de direction et propose avec le carénage une bonne protection aux vitesses réglementaires. La moto est assez sensible au vent latéral. Il est alors bon de se planquer derrière le carénage pour éviter de légers louvoiements genre 600 trail à plus de 140 km/h. Tout cela ne s'aggrave jamais.

Le double berceau tubulaire est désormais classique et a déjà montré ce qu'il savait faire. Preuve que les amortisseurs sont responsables de la mauvaise tenue de la moto sur route non plane. Le dossier arrière contient les outils, mais pourrait recevoir aussi une combinaison pluie.



Dire qu'avec un minimum d'amortissement ce serait très certainement le jour et la nuit en ce qui concerne la tenue de route et le confort de cette moto. C'est certain. La Cagiva que nous avons essayée dans le numéro 694 présentait un peu ce même problème de centre de gravité situé assez haut, mais préservait sa tenue de route avec un Ohlins arrière parfait et réglable pour tous les gabarits. Il n'y a pas de secret, même si Guzzi a volontairement réduit le débattement arrière à cause du cardan, le problème ne devrait pas être aussi prononcé.

Résultat, les petites routes sont abordées plutôt raisonnablement par un pilote de NTX. On évite les bosses, on soigne la trajectoire. On ne rentre pas trop fort dans les virages de peur d'élargir un peu trop et on joue en enroulant avec un moulin particulièrement attachant. A ce moment, on entre dans un autre

Le moteur des beaux cœurs

Le bicylindre en V à 90° Guzzi n'a plus de secret pour personne. La preuve en est que l'usine commence à penser sérieusement à armer ses gamelles de soupapes supplémentaires avec un arbre à cames central commandé par courroie. Mais, là n'est pas le propos, et tel qu'il se présente à nous, le brave twin de la marque persévère à faire vibrer les cœurs. Car la 650 revendique avant tout un tempérament capable de séduire le dernier des amateurs de deux roues venu. Bref, il a son caractère, le fait savoir, et participe activement au plaisir du pilote. S'il régle vers 7 000 tours, c'est pour se donner corps et biens avant cette limite. Alors, le 650 se met à vous raconter sa vie à la moindre sollicitation de la poignée de gaz. Dès 2 000 tours, il s'ébranle pour devenir ensuite puissant et

arrière) et vous obtenez de quoi entrer et sortir des courbes sans arrière-pensée. Il n'y a que sur le mouillé que le gros disque avant en fonte met un peu de temps pour sécher. Mais par ailleurs, il propose suffisamment de puissance et d'endurance pour arrêter la moto comme il faut.

Et dans ces conditions, tant que la route ne se dégrade pas trop, la NTX est sacrément plaisante. pas de coup en traître, pas de guidonage ou de réaction vicelarde. Pas besoin de jouer du frein avec elle, tout se passe parfaitement bien en anticipant tranquillement les virages. Le cardan donne d'ailleurs vite sa plus belle carte de visite en étant discret et en n'engendrant aucun déséquilibre à l'ouverture ou à la coupure des gaz, à l'inverse d'une BMW 80 GS par exemple. De ce côté aussi donc on fait tout pour faciliter les choses au pilote. Sûr que celui qui saura



monde et l'intérêt pour la 650 Guzzi NTX se fait grandissant. Moi, je vous dis qu'entre un motard et sa moto, tout ce qui se perd parfois avec les Japonaises, c'est ce qui se retrouve souvent avec les Italiennes. La Guzzi fait partie des dragueuses, des charmeuses, elle joue le feu de la femme fatale, celle à qui l'on pardonne tout et qui s'impose plutôt que de plier à n'importe quelle idée. Et tout cela, c'est avec ses deux gamelles en plein devant vos genoux qu'elle le fait.

seconder en permanence son utilisateur jusqu'à ce que zone rouge s'en suive. Coupleux à souhait, le Guzzi réagit toujours vivement dans un bruit plus que flatteur. Le côté vivant de ce moulin sera certainement ce qui pèsera le plus dans la balance au moment de l'achat. A ce niveau, vous ne risquez pas d'être déçus. Suffisamment souple et fourni à bas régime, ce berlingot intemporel permet d'enrouler sereinement sur toutes les routes de France et de Navarre. Epaulé-le par un freinage correct (avant comme

Le frein avant est suffisamment puissant et endurant, mais il manque de mordant et le disque en fonte prend son temps pour sécher sur le mouillé.

Le moteur est un vrai régal. Son couple agréable aide à oublier la boîte et est toujours prêt à seconder le pilote. Les amortisseurs s'opposent toujours au confort et à la tenue de la moto sur les bosses. Dommage car il y avait moyen de faire très bien avec cette base.

FACE A LA CONCURRENCE

Modèles	Essai MJ	Cylindrée (cm ³)	Puissance (ch-tr/mn)	Couple (mkg/tr/mn)	Poids (à sec)	Vitesse maxi (assis/couché)	400 m D.A.	Consom. moyenne	Prix clés en main
MOTO GUZZI 650.NTX	779	643,21	52,7/500	5,2/3 600	175	154/157	13"9	6,6	35 240 F
B.M.W. R90 GS	473-481-482 516-619-794	797	50/6 500	5,8/5 000	167	161/171	13"8	6,7	41 900 F
CAGIVA 750 ELEFANT	794	748	60,5/8 000	6,3/6 000	190	165/172	13"3	6,0	45 000 F
HONDA TRANSALP	787-788-794	583	55/8 000	5,5/6 000	174	163/173	13"5	5,7	35 335 F
HONDA 750 XLV	619	749	61/7 500	7,0/5 500	194	164/176	13"7	6,5	35 000

157 km/h - 13"9 au 400 m D.A.

FICHE D'ESSAI

MOTEUR

Bruit : celui d'un bicylindre, d'un vrai. Tout dans les graves et l'expression des deux pistons cogneurs. Plus discret tout de même que celui de la Florida.

Vibrations : vers 4 500 tours, on les ressent dans les repose-pieds, sans que cela soit gênant.

Souplesse : il accepte de reprendre sous les 2 000 tours. Mais la mécanique ne supportera pas ce traitement s'il se prolonge.

Couple : 5,5 mkg dès 4 250 t/mn, c'est honnête. Le moulin fournit d'ailleurs le maximum de sensations avec son couple toujours présent facilitant les dépassements.

Puissance : pas la peine de se torturer l'esprit à ce sujet, ce n'est pas sur le nombre de chevaux, mais sur la façon dont ils sont délivrés qu'un utilisateur de NTX trouvera son bonheur.

TRANSMISSION

Boîte : dure au départ, elle se rôte assez vite. Mais sa précision n'est pas un exemple du genre.

Embrayage : brutal, il ne colle ni à chaud ni à froid.

Démultiplication : la cinquième tire un poil trop court. Les autres rapports sont bien étagés.

QUALITES ROUTIERES

Maniabilité : correcte vu le poids de l'engin. La moto se faufile facilement dans les embouteillages et s'extirpe d'un mauvais pas sur un filet de gaz.

Agilité : pas franchement facile à manier à l'arrêt. Les 32 litres haut perchés du réservoir à la moindre fausse manœuvre. Il faut rouler à une vitesse minimum pour ne pas se sentir embarqué par le poids, en virant aux coins de rues.

Garde au sol : suffisante. La béquille râcleuse de notre moto de prise de contact a cédé la place à une centrale suffisamment relevée pour ne pas froter en action et franchir les trottoirs sans dommages.

Stabilité : bonne sur l'autoroute quelle que soit la vitesse. Dommage que l'ensemble soit douteux sur mauvais revêtement.

Tenue de route : la moto est facile à placer et stable une fois en courbe, toujours sur terrain plat, mais devient très imprécise (surtout de l'arrière) sur route dégradée.

FREINAGE

Puissance : parfaite à l'arrière, un poil insuffisante à l'avant.

Endurance : correcte aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

Agrément : parfait pour le disque arrière très facile à doser. L'avant est par contre désagréable à « sentir » : le levier est trop loin du guidon et il faut tirer beaucoup trop fort pour obtenir une puissance suffisante.

CONFORT

Position de conduite : à la façon des trails : on domine bien la situation. Mais le guidon reste trop large et les repose-pieds situés un poil trop haut.

Protection : bras et mains restent exposés au vent, mais le buste est bien protégé. Attention pour les grands gabarits qui auront des remous sensibles sur le casque. Bon point : les remous d'air évacuent très bien l'eau sur la visière du casque par temps de pluie.

Selle : plus dure que sur le modèle d'homologation essayé dans le numéro 779. Dommage, car les suspensions ne facilitent pas les choses.

Suspensions : si la fourche demeure acceptable, les amortisseurs restent beaucoup trop durs pour envisager un long parcours sur route bosselé. Ils sont pourtant plus souples que les Marzocchi du modèle d'homologation.

Duo : dommage que la selle soit trop courte et que le passager ait la barre du porte-paquets dans les reins car il y a une bonne place pour les jambes.

BUDGET

Prix d'achat : dans la bonne moyenne, Guzzi est la seule marque italienne à proposer des prix comparables à ceux des japonais.

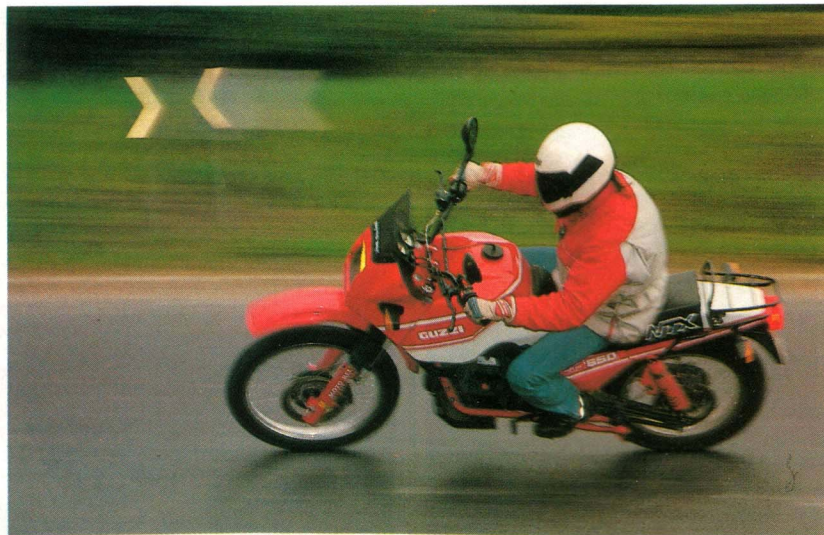
Consommation : taquet sur l'autoroute, il est difficile de dépasser les 6,9 litres aux cent kilomètres. La consommation varie peu selon l'utilisation de la moto, ce qui donne une moyenne tout à fait honnête de 6,6 l/100 km. Sans parler de l'autonomie.

Entretien : le prix des pièces est comparable à celui des japonaises, ce qui reste prohibitif. A côté de cela, le moteur ne devrait pas nécessiter d'entretien démesuré. Facile à entretenir ou tout bêtement à nettoyer, le moteur Guzzi ne devrait pas se faire trop capricieux.

investir dans des Fourmales ou des Ohlins en lieu et place des amortisseurs d'origine, risquera de se concocter une moto intéressante et originale.

T.T. OK.

En tout-terrain, la NTX surprend assez agréablement. En effet, après avoir constaté ses limites sur route, la tendance à croire que rien ne serait faisable en dehors du bitume s'est vite ancrée dans nos petits esprits. Eh bien non ! La NTX demeure parfaitement saine de l'avant sur n'importe quel type de terrain. Bien sûr, il

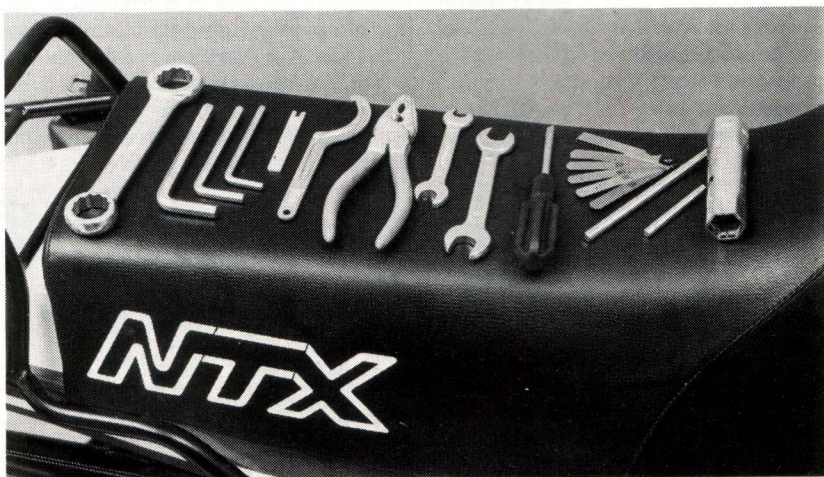


Enroulouse à souhaits, la NTX pêche malgré tout par des amortisseurs de mauvaise qualité.

est fortement déconseillé d'aller jouer l'enduriste en plein gadoue ou dans des chemins exigus. Car elle appréciera avant tout les grands espaces. Avec son poids et un rayon de braquage limité, la petite Guzzi a plutôt tendance à embarquer son pilote. Par contre, sur de longues étendues d'herbes ou une plage de Normandie à marée basse, il y a carrément moyen de faire le fou. Le moteur permet de garder le même rapport sans se traîner, et l'avant reste rivé au sol. Il

fait même oublier ce poids haut perché parfois gênant pour les manœuvres à très basse vitesse. La mettre en travers sur le sable dur est un jeu d'enfant. Même qu'on se prend à aller de plus en plus vite et que... ben, c'est quand même 200 kilos sous les guiboles et il ne faut pas en faire trop. Mais à l'arrivée, les qualités de tout-terrain de l'italienne pourront en surprendre plus d'un, si l'on tient compte de son poids et de son orientation première bien entendu.

Bien qu'ils soient de qualité moyenne, les outils sont venus en bande. Une pince digne de ce nom et un jeu de cales pour mécaniquer sur la route. Que demander de mieux ?



MERCI MOTO BEL'

Moto Bel', c'est une concession, rue Victor-Hugo à Levallois tenue par Jacques Iffrah. En plus de se lancer glorieusement dans la vente de la seule marque italienne concurrentielle au niveau des prix de vente par rapport aux japonaises, Moto Bel', se veut dynamique en matière de compétition. Que ce soit au Trophée 4T du Supermotard ou pour la « Battle of the Twins », Moto Bel' aligne des Guzzi pêcheuses prêtes à monter sur le podium. Ce n'est pas pour cela que nous émettons ces remerciements, mais pour le fait que Moto Bel' nous a prêté en toute confiance cette 650 NTX que l'importateur ne pouvait nous fournir, son parc presse motos étant limité. Voilà, vous savez tout sur le pourquoi du comment d'un essai et avez même maintenant une adresse où aller si une Guzzi vous tente.



Economique

35 000 F, le droit à l'assurance Moto-Verte, une consommation raisonnable : la NTX propose sur un plan économique des atouts analogues à ceux d'une Transalp, en y ajoutant les avantages du cardan. Malgré tout, il ne faut pas s'attendre à avoir sur le terrain, telle qu'elle est livrée d'origine, une moto aussi homogène et efficace que la Honda. Pour tendre vers cette possibilité, il faudra impérativement investir entre 1 500 et 3 000 F dans une paire d'amortis-

seurs arrières dignes de ce nom. Cela mis à part, la NTX garde pour elle un certain charme lié à son tempérament vivant et entier. Elle est l'antithèse même de la Transalp. Le plaisir que cette dernière fournit en étant discrète, la NTX le procure en tablant sur son caractère affirmé de chaude italienne. Elle veut vous mettre en rapport direct avec la route par l'intermédiaire de ce twin dont la valeur n'est plus à démontrer, et elle y arrive.

I.M.

Une p'tite roue arrière devant deux trois ruminants ça fait toujours plaisir. Et on peut engager la conversation...

REVUE DE DETAILS

Antivol : un Neiman classique sur la colonne de direction actionnée par une autre clef que celle du contact.

Avertisseur : dans la norme actuelle, donc insuffisant.

Bagages : le porte paquets est volumineux, mais gène en duo. Le réservoir se prête assez mal à recevoir une sacoche.

Béquille : l'unique centrale est stable et facile à actionner.

Commodos : pratiques et complets, rien à dire.

Eclairage : un H4 fixe pour une bonne vision nocturne. Voilà ce qu'il faut et ce qu'il y a.

Essence : avec les 32 litres, pas de problème d'autonomie. Les fesses déclareront forfait avant la panne sèche.

Huile : les deux litres contenus dans le carter peuvent être vérifiés par un classique bouchon-jauge vissé.

Outils : jolie trousse à outils planquée dans le dossier de selle (donc dure à voler) à la fois complète et de qualité acceptable.

Poignée de gaz : tirage un peu trop long et un poil dur par rapports aux normes. Mais rien de gênant ou d'insupportable.

Ralenti : réglable sur chaque carbu manuellement.

Starter : au guidon, facile à actionner. Le même principe de levier que sur la Transalp.

Tableau de bord : joli, fonctionnel, complet et précis. Que demander de plus ?

Entre le ciel et la terre, la Guzzi intercale le bitume.



201,5 kg — 43,5 ch.

PERFORMANCES

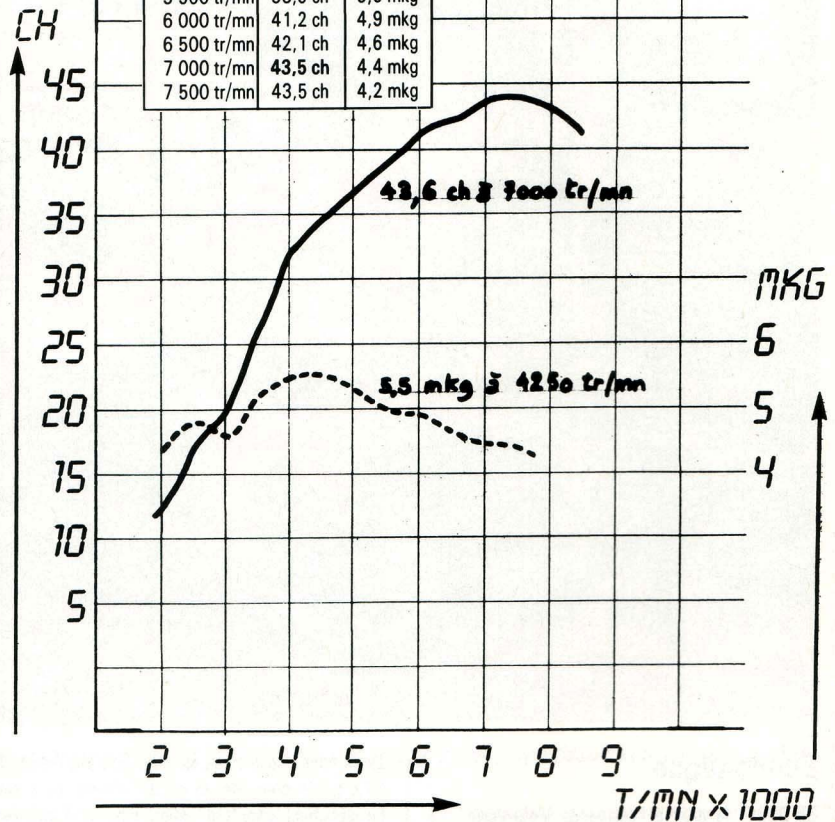
CONDITIONS	
Météo :	Piste sèche, vent 3 à 9 m/s. 15°
Piste :	Montlhéry
Pilote :	Ivan 1m83, 75 kg
Moto :	800 km
VITESSE MAXI	
Assis	154 km/h
Compteur	159/7000
Couché	157
Compteur	160/7100
ACCELERATIONS	
Départ Arrêté	200 m 8"05
	400 m 13"09
REPRISES	
En 5°	60 à 90 4"6
	90 à 130 : 7"9
ETALONNAGE	
Compteur	Vitesse réelle Régime lu en 5°
60 km/h	58 3900
90 km/h	88 4100
110 km/h	108 5000
130 km/h	128 6000
160 km/h	157 7100

Il est tout d'abord bon de préciser que notre NTX n'avait engrangé que 800 petits kilomètres. Ce qui est un peu juste pour un moulin qui aime prendre son temps pour se libérer. Cela dit, il ne faut pas croire non plus qu'elle ira 20 bornes plus vite ou qu'elle fera sept secondes au 400. De toutes façons, elle se contente déjà très bien de ce qu'elle est capable de faire. Pour tout dire, mis à part en vitesse maxi et reprises 90-130, la Guzzi propose des chiffres comparables à ceux de la Transalp. Elle lui montre même sa roue arrière en reprises de 60 à 90. La bonne poussée ressentie à son guidon dans les bas régimes se confirme donc par des chiffres plus que corrects. Par contre, la vitesse de pointe se rapproche plutôt de celle d'un monocylindre 600. Mais franchement, est-ce que l'on achète une Guzzi pour aller une poignée de km/h plus vite que la concurrence ?

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque :	MOTO-GUZZI
Modèle :	650 NTX
Prix :	35 240 F
Disponibilité :	immédiate
Coloris :	Rouge et blanc ou gris et blanc.
Garantie :	1 an km illimité, pièces et main-d'œuvre. Assistance intégrale Guzzi valable 12 mois 24h/24 dans 29 pays.
Importateur :	SICEM, 11 rue de Normandie - 92600 Asnières, Tél. : 47 90 28 79
Essai précédent :	M.J. N° 779.

Régime	Puis.	Couple
2 000 tr/mn	12,2 ch	4,4 mkg
2 500 tr/mn	16,8 ch	4,8 mkg
3 000 tr/mn	19,5 ch	4,6 mkg
3 500 tr/mn	25,4 ch	5,2 mkg
4 000 tr/mn	30,8 ch	5,5 mkg
4 500 tr/mn	34,4 ch	5,5 mkg
5 000 tr/mn	36,7 ch	5,3 mkg
5 500 tr/mn	38,5 ch	5,0 mkg
6 000 tr/mn	41,2 ch	4,9 mkg
6 500 tr/mn	42,1 ch	4,6 mkg
7 000 tr/mn	43,5 ch	4,4 mkg
7 500 tr/mn	43,5 ch	4,2 mkg



Une courbe de puissance bien pleine et une courbe de couple plutôt solide, voilà le moteur de la NTX à l'œil nu. 5,5 mkg à 4 250 tours : honnête pour un 650. Le trou constaté ici à 3 000 tours concernant le couple se vérifie à peine à l'utilisation. Il faut dire que dès 2 000 tours la Guzzi propose déjà 4,4 mkg. De quoi repartir sans problème sur le dernier rapport dans un solide trépigement. Bref, la petite Guzz' a de la réserve sous son gros réservoir.

Côté puissance, on fait par contre dans le discret. Si les chevaux sont en nombre suffisant à la conduite, on est tout de même assez loin des 52 ch annoncés par l'usine. Une fois encore le fait que le moteur n'ait pas été totalement rôdé peut être une des explications des 43,5 ch obtenus, de même que la présence du cardan la pénalise sur un banc à rouleaux comme le nôtre. Enfin dernière raison de cette puissance inférieure à celle attendue, l'équipement pneumatique très typé trail qui bouffe pas mal de chevaux sur le banc.

PUISSANCE

Annoncée usine (DIN)	52 ch
Vérifiée à l'embrayage	43,5 ch
Vérifiée à la roue arrière	33,5 ch
Spécifique	67,6 ch/l
Poids avec pleins	201,5 kg
Poids/puis. réel	4,6 kg/ch

PRIX DES PIECES DETACHEES

Filtere à huile :	86,02
Jeu de plaquettes de frein av. (1) :	215,13
Chaîne secondaire :	-
Câble de gaz :	-
Jeu de disques d'embrayage :	390,68
Piston avec axe et segments (1) :	843,04
Vilebrequin :	3 062,94
Boîtier d'allumage électronique :	1 169,27
Radiateur d'eau :	-
Fourche complète avec les 2 tés :	6 370,13
Amortisseur arrière (1) :	-
Guidon :	-
Maître-cylindre de frein avant :	-
Lever d'embrayage seul :	293,33
Compteur :	-
Compte-tours :	-
Clignotant avant complet (1) :	237,15
Roue avant nue :	2 366,84
Silencieux d'échappement (1) :	-
Carénage complet :	-



Une plage à marée basse. La 650 n'en demande pas plus pour se faire des travers d'enfer.

CONCLUSION :

C'est à grands coups de charme que la Guzzi 650 NTX essaye de faire oublier ses défauts. Ajoutez à cela un prix raisonnable pour une italienne ainsi qu'un freinage correct, et vous réalisez une fois de plus que la Guzzi aurait pu être au top niveau avec de bons amortisseurs et un confort plus soigné. Si la marque veut, comme elle l'annonce, réagir, c'est par là qu'il faudra commencer.

CONSUMMATION		
UTILISATION	CONSOM.	AUTON.
VILLE	7,1 l/100 km	440 km
ROUTE (90/100)	6,0 l/100 km	520 km
AUTOR. (130/140)	6,7 l/100 km	460 km
MOYENNE	6,6 l/100 km	470 km

EN BREF

VILLE

A part dans les petits coins ou les angles de rue très serrés où les 32 litres haut perchés du réservoir se font sentir, la NTX se montre d'emblée à l'aise pour se faufiler entre les voitures. Dès qu'elle dépasse les 20 km/h elle est en effet assez maniable.

ROUTE

Tant qu'on ne taquine pas les départementales très bosselées, il y a moyen d'enrouler à bon rythme. Par contre, si le revêtement est sévèrement dégradé, on compte ses vertèbres et la moto a une nette tendance à vous faire sortir large du virage.

AUTOROUTE

Sur autoroute, la NTX tiendra un 130-140 km/h à perpétuité. Le carénage protège la tête du pilote mais oublie nettement les bras et les épaules. La moto reste très sensible au vent latéral ce qui entraîne de légers louvoiement identiques à ceux rencontrés sur les 600 trails au dessus de 140 km/h.

QUALITES

- Caractère moteur
- Equipement
- Autonomie

DEFAUTS

- Confort solo ou duo
- Hauteur de Selle
- Amortisseurs

FICHE TECHNIQUE

Modèle :	MOTO-GUZZI 650 NTX	
MOTEUR		
Type :	bicylindre quatre temps en V à 90°, refroidi par air.	
Embiellage :	Vilebrequin monobloc reposant sur deux paliers.	
Distribution :	ACT central, deux soupapes par cylindre, réglage par vis et contre-écrou.	
Cylindrée :	643,4 cm ³	
Alésage x course :	80 x 64 mm.	
Rapport volumétrique :	10 à 1	
Puissance maxi :	52 ch à 7 050 tr/mn.	
Régime maxi :	8 000 tr/mn.	
Couple maxi :	5,24 mkg à 3 600 tr/mn.	
Alimentation :	Deux Dell'Orto Ø 30 mm.	
Lubrification :	Carter humide, pompe trochoïde	
Mise en route :	Electrique uniquement.	
TRANSMISSIONS		
Transmission primaire :	Engrenage à taille droite, rapport 14 x 23.	
Embrayage :	Monodisque à sec.	
Boîte de vitesses :	Rapport	Pourcentage
	1**	11 x 26 38 %
	2*	14 x 23 54,8 %
	3*	18 x 23 70 %
	4*	18 x 19 85 %
	5*	20 x 18 100 %
Transmission secondaire :	Arbre et joint de cardan.	
EQUIPEMENT ELECTRIQUE		
Générateur :	Alternateur 280 W.	
Batterie :	12 V 20 Ah.	
Allumage :	Electronique	
Projecteur :	Iode H4	
PARTIE-CYCLE		
Carrosserie :	Carénage t d f, fixé au cadre.	
Cadre :	Double berceau tubulaire démontable.	
Direction :	Angle : 63°	
Chasse :	123 mm.	
Suspension avant :	Fourche télescopique Marzocchi Ø 40 mm. Débattement 210 mm.	
Suspension arrière :	Amortisseurs Marzocchi à gaz, à bonbonne séparée.	
Frein avant :	Disque Ø 260 mm à commande hydraulique. Etrier simple pistons.	
Frein arrière :	Disque Ø 260 mm à commande hydraulique. Etrier simple piston.	
Roues :	Akront en acier, rayonnées.	
Pneus :	Pirelli ON/OFF. AV : 300 x 21 AR : 400 x 18	
CAPACITES		
Essence :	32 l réservoir en nylon thermoformé	
Huile moteur :	2 litres	
Liquide refroidissement :	—	
DIMENSIONS ET POIDS		
Hauteur de selle :	1 480 mm.	
Empattement :	165 mm	
Garde au sol :	175 kg.	
Poids à sec (usine) :	201,5 kg	
Poids avec pleins (vérifié) :	AV : 93 kg ; AR : 108,5 kg.	
Répartition de ce poids :		