

**Le trail bicylindre, c'est une idée qui est dans l'air depuis longtemps. Le précurseur BMW n'a pas remporté le succès escompté, Honda n'a guère fait mieux, quelles sont alors les chances du troisième larron ?**

par D. Ganneau, photos Micou.

**Q**uand on dit de BMW qu'il a lancé le trail bicylindre, c'est oublier un peu vite qu'il y a trois quatre ans, l'importateur français de Guzzi avait déjà assemblé un proto sur base de V50, qui n'avait pas été suivi d'une commercialisation ; on avait pourtant (déjà !) parlé à l'époque de Ligier pour diffuser cette machine. Ceci dit, sur le moment, les responsables du projet furent vite consolés de son abandon : les concurrents qui avaient tenté le coup par la suite n'avaient pas trop bien réussi commercialement.

# PRISE DE CONTACT

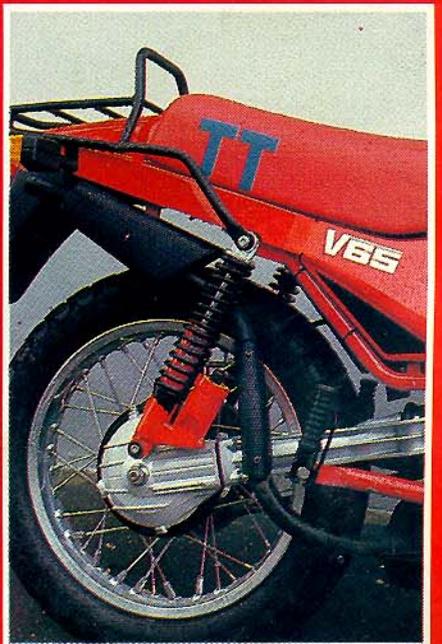
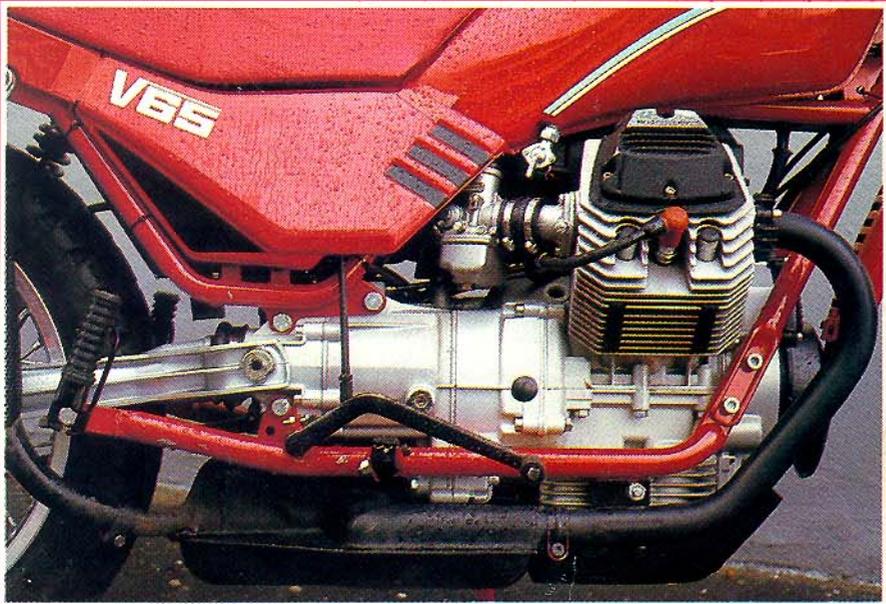
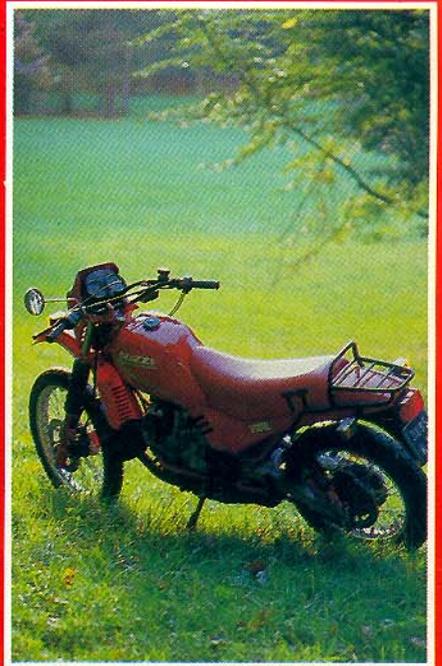
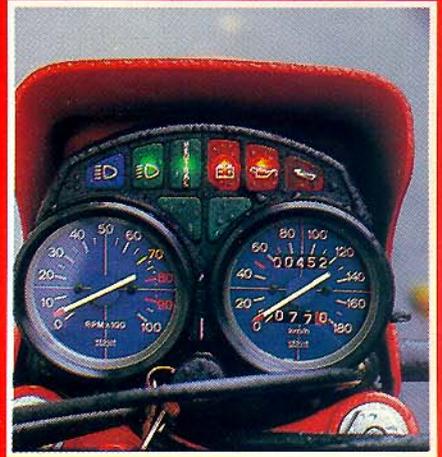


# LE CHAINON

**GUZZI V 65 TT**



**MANQUANT?**



Cependant, après analyse, leurs échecs étaient compréhensibles. La 80 GS restait trop typée BMW, sans pour autant séduire les habituels clients de la marque, et la XLV imposait une esthétique voyante peu en rapport avec les goûts de la clientèle potentielle de ce style de motos. Bref, tout n'était pas perdu et si BMW a oublié de réviser la GS, Honda a très habilement corrigé le tir pour 85 avec une peinture plus sobre. Signe que Honda, comme d'ailleurs nombre de constructeurs, croit en l'avenir de ce type de machines : plus scramble que véritables trails, aptitudes tout-terrain limitées, mais malgré tout capables de sortir à l'occasion des « sentiers battus », il s'agit de motos civilisées, moins caractérielles que les gromons (notamment sur le plan du démarrage, de la souplesse ou des vibrations) mais susceptibles d'envisager les vrais voyages, à bonne allure et sous fortes charges.

### Juste milieu

Raisonnement, il s'agit là de motos fort séduisantes dans leur concept, dont on s'étonne même que la mode ne soit pas encore plus répandue. A croire que les échecs successifs des deux constructeurs y ayant « tâté » ont refroidi l'ardeur des autres, qui se sont mis à douter de la fiabilité de leurs études de marché.

**Ligne très conventionnelle pour la V 65 TT, agréable quoique gâchée par le pot d'échappement.**

**Le tableau de bord est inchangé : il est commun à la plupart des modèles Guzzi, tout comme les commodos. Pas exemplaire, mais acceptable.**

**La mécanique est en gros celle du V65, améliorée sur le plan de la solidité et de la fiabilité, avec un échappement qui gomme la pointe de couple du moteur d'origine autour de 3000 t/mn. Adouci, le moteur retrouve un comportement proche du V50.**

**Le train arrière a été renforcé, mais les suspensions demeurent perfectibles. Il faut dire qu'avec le simple joint de cardan de sortie de boîte, le débattement est limité. Sur le proto développé par l'importateur il y a quelques années, on avait monté un double joint (d'origine V7) qui autorisait de plus larges variations angulaires.**

**Quand on ne voit plus l'échappement, la ligne devient nettement plus séduisante. Suspensions et freins ne sont pas au niveau japonais mais cela reste très tolérable.**

**Un comportement à mi-chemin des gromons japonais et des twins lourds et chers, la V 65 TT représente une solution moyenne qui peut séduire.**

Mais si aujourd'hui Moto-Guzzi s'attaque à ce créneau, c'est avec de nouveaux arguments : à commencer par le prix... La V 65 TT qui débarque aujourd'hui en France est très semblable à celle dévoilée l'automne dernier au Salon de Milan : la différence la plus marquante est la présence d'un frein arrière à disque, en remplacement du tambour. Mais cette machine se veut avant tout simple et économique, tout en cherchant à préserver un maximum d'agrément à la conduite.

C'est ainsi qu'elle reprend autant que possible des éléments amortis sur la V65 de base et qu'elle se passe avec bonheur des gadgets devenus inévitables ailleurs. Par exemple, et dans la mesure où de toutes façons le débattement de sa suspension arrière était limité à 110 mm par construction (son car-

dan de sortie de boîte tolérant mal des variations angulaires de fonctionnement trop accentuées), elle s'est rabattue en toute simplicité sur une paire de combinés ressorts-amortisseurs montés de façon conventionnelle. Vu l'accroissement des contraintes, le carter de pont a vu sa fonderie renforcée, ses roulements internes itou, le bras en lui-même ayant été élargi pour accueillir de plus gros pneus. Enfin, le cadre est nouveau, sans pour autant être semblable à celui de la Lario.

### Pour un usage intensif

Mécaniquement pas de surprise non plus, sinon la présence du « vieux » V65 à deux soupapes. Pourquoi avoir réservé la culasse 4 soupapes au seul modèle Lario ? Simple-ment parce que, plus performant, le nouveau moteur a également moins de « coffre » à moyens régimes, chose qu'aux yeux du constructeur il était essentiel de préserver sur cette version « sage ». Le nouveau système d'échappement, dont l'esthétique ne fait pas l'unanimité, est également censé abaisser le régime de couple maxi, qui sur cette version a fort judicieusement été favorisé au détriment des chevaux « en haut ». En tous cas, il convient aujourd'hui d'être rassuré sur la fiabilité du V65 : après les ennuis, de lubrification notamment, rencontrés sur les premières séries, le nécessaire a été fait et il semble qu'entre une pompe à huile plus « musclée » un circuit de graissage corrigé et des paliers de vilebrequin renforcés il n'y ait désormais plus de problème.

Il convient enfin de relever qu'en prévision d'une utilisation plus « méchante » que sur route, la TT a été dotée de la boîte de vitesses des V50 version Police, réputée plus costaud que la standard.

### Une impression de déjà vu

Bref, oublions la mauvaise réputation de la V65 de base (qui n'a pas encore profité de tous les aménagements « fiabilisants » détaillés ci-dessus), et découvrons la TT. Première impression : du déjà vu. Non seulement elle est très traditionnelle, mais à franchement parler c'est même une copie (presque) conforme du proto Seudem de 80-81. Ceci dit, ça ne fait pas de mal, à une époque où les motos se sentent obligées de choquer pour paraître modernes. Néanmoins, choquante, la TT l'est un peu, avant tout par son échappement, hmm, disons, bizarre : la grosse chambre d'absorption devant la roue arrière alourdit notablement la ligne, et le tuyau de douche qui la relie au pot terminal est d'une élégance très discutable. C'est d'autant plus dommage que l'habillage en lui-même est séduisant, la ligne agréable, et l'équipement complet, avec entre autres un robuste porte-bagages qui fait office de (très pratique) poignée de maintien passager, et des repose-pieds crantés munis d'une semelle caoutchouc amovible qui évitera d'esquinter vos fins mocassins de ville. On attend toujours cette délicate attention des constructeurs japonais...

Quand on relève la machine, la béquille se replie automatiquement, et il sera impossible de la redéplier en restant assis (mais ça, on commence à être habitué...), mais une fois en selle, on apprécie de pouvoir poser sans encombre les deux pieds par terre : une fois encore, on a oublié ce que c'était sur les récents gros trails japonais...

### Le retour aux vraies valeurs

Pour une Guzzi, la machine est grosse ; pour une moto, elle est plutôt normale, sinon même d'un gabarit inférieur à la moyenne. Le démarreur fait son office, et l'on retrouve dès ce stade l'agrément du V : cet exemplaire d'homologation a un bruit très étouffé, mais on reconnaît sous son silence tout ce qui fait le charme du twin italien, une certaine façon de ronfler, sans vibrations excessives. Le couple de renversement est toujours là, bien sûr, mais on sait d'expérience que sur ce 650 cela ne prend jamais de proportions vraiment gênantes, et ce qui ressort finalement c'est l'inertie assez importante du moteur : montées en régime paresseuses, redescentes laborieuses, c'est finalement ce qui apparaît le plus vieillot sur cette mécanique ; tant qu'on n'a pas pratiqué la boîte : course longue, lenteur indiscutable, la sélection vous oblige à décomposer les changements de vitesse d'une façon qui, d'année en année, devient intolérable à ceux qui conduisent parfois autre chose que des Guzzi (ou des Laverda).

Inertie moteur et lenteur de sélection ont des effets accentués sur cette version par un moteur qui, par rapport au V65 standard, a vu sa courbe de couple aplanie. Alors que le V65 vous balançait autour de 3000 t/mn une poussée franche et ferme, le TT voit son comportement se rapprocher de celui du V50 : plus linéaire, il ne connaît aucune discontinuité de couple, ce qui lui confère une allonge intéressante, moins spectaculaire (et à vrai dire moins agréable) que sur le 65 de base, mais probablement plus efficace sur terrain gras, par sa douceur et sa progressivité mêmes.

### V50 plus que V65

En fait c'est ça : dans son comportement, le TT est plus un V50 musclé qu'un V65, il n'a pas le coffre à moyens régimes de ce dernier. Dommage pour les sensations, tant mieux (probablement) pour l'adhérence sur terrains douteux. En tout cas, même s'il a perdu cette « pêche » qui faisait en grande partie le charme du V65, le TT n'en est pas pour autant devenu fade : il continue à vivre d'une façon très agréable que les Japonais ne sont pas encore parvenus à rééditer, sans vibrations ni bruits excessifs. Il est un compagnon de route omniprésent mais jamais envahissant, qui ne demande qu'à accélérer quel que soit le régime et ne vous impose jamais un régime d'utilisation. On regrettera simplement que le braquet choisi ait été excessivement raccourci par rapport à la version routière : sur grandes routes, on se retrouve trop facilement à 7000 t/mn (environ 150-160 km/h réels), à un régime que l'on devine donc peu raisonnable de maintenir des heures durant. Bien sûr, en prévision d'un usage « hors-route », il fallait prévoir une première assez courte, mais du coup la 5<sup>e</sup> se trouve elle aussi un peu trop courte. Remèdes : un braquet plus long (si vous ne faites pas du tout-terrain trop « technique »)... ou des rapports de boîte réétagés, ce qui n'est plus vraiment à la portée du client moyen !

### Une V65 enfin stable

Nous n'avons pu, lors de cette brève prise de contact, vérifier le comportement en tout-terrain de la TT. Sur route, sa direction reste très légère, et la maniabilité est celle d'une moto de 165 kilos et 1,48 mètre d'empatte-

ment : inférieure à celle des monos 600 japonais, mais très préférable à celle d'une XLV ou d'une 80 GS. Dans l'ensemble d'ailleurs cette TT est plus à rapprocher des 600 monos que des twins : ses performances, son prix, en sont plus proches. C'est alors que l'on appréciera le démarreur, l'absence de vibrations, la souplesse du moteur, moins « brut » que les monocylindres. Par rapport aux XT, XLR ou KLR 600, on notera au passage que la machine ne plonge pas beaucoup au freinage, ce qui est dû à un centre de gravité assez bas mais aussi, hélas, au fait que le frein avant ne soit guère mordant ; on relèvera aussi un niveau de confort très correct, malgré des suspensions plutôt fermes et de qualité perfectible, surtout à l'arrière où l'amortissement laisse à désirer (mais l'importateur français prévoit de monter des Koni dans l'avenir, comme il le fait sur les Laverda et certaines autres Guzzi) ; on constatera enfin que la stabilité à haute vitesse est exemplaire, ce qui constitue une bonne surprise par rapport au serpent incomparable (...) qu'est la V65 routière : là, à fond de cinquième, on peut se

permettre n'importe quelle position de conduite, n'importe quels efforts sur le guidon, sans que cela ne grève la tenue de cap : pour une moto normale cela va sans dire, pour une V65 cela va mieux en le disant !

#### Entre deux pôles

Les performances de la V65 TT sont limitées ; en gros, elles sont voisines de celles des monos japonais, quoique plus utilisables (meilleure souplesse, aptitude à soutenir une vitesse de croisière élevée), sauf en tout-terrain où la légèreté des 600 (dont l'avantage se chiffre à 20-25 kg) fera la décision.

La V65 TT est donc plus destinée à la route et au tout-chemin. Sa transmission et son moteur tout doux s'y prêtent mieux que celui des monos, et elle marque un avantage décisif sur les autres twins par son poids et son prix. Pour ceux que ne rebuteront pas son moteur-chalutier et sa sélection paresseuse, elle sera un choix raisonnable et économique, dont la compacité (largeur et hauteur) et la simplicité d'entretien seront peut-être décisifs.

#### LA CONCURRENCE

Marque	HONDA	BMW	GUZZI	KAWASAKI
Modèle	XLV 750	R 80 GS	V 65 TT	KLR 600 DEM
Essai MJ	619	619	672	kick : 651
Prix clés en main	32 157 F	35 980 F	29 316 F	25 976 F
Poids à sec annoncé	194 kg	173 kg	165 kg	138 kg
Vit. maxi	177 km/h	174 km/h	env. 160 km/h	env. 165 km/h
Puiss. annoncée	61/7 500	50/6 500	50/7 250	45/7 000
Couple annoncé	7/5 500	5,8/5 000		4,9/5 500



Bonne idée à reprendre : des repose-pieds crantés, avec des patins caoutchouc amovibles pour l'usage routier ou urbain. 2 : Intelligemment dessiné, le porte-bagages est robuste et bien fixé. Le passager aura de surcroît la possibilité de s'y accrocher facilement.

#### FICHE TECHNIQUE

Marque : Moto Guzzi  
Modèle : V 65 TT  
Précédents essais : V65 : MJ 566, V65SP : MJ 578, V65 Lario (prise de contact) : MJ 655.

Prix : 29 316 F clés en mains.

Disponibilité : début novembre.

Coloris : blanc ou rouge

Garantie : assistance intégrale 12 mois, km illimités. Garantie 6 mois ou 10 000 km, pièces et main d'œuvre.

Importateur : SICEM, 11, rue de Normandie, 92600 Asnières. Tél. : (1) 790.28.79.

#### MOTEUR

Type : bicylindre 4 temps en V à 90°, longitudinal, refroidi par air. Cylindres Niguil.

Embiellage : vilebrequin monobloc sur paliers lisses, bielles à chapeaux.

Distribution : arbre à cames central, tiges et culbuteurs, deux soupapes par cylindre.

Cylindrée : 643 cm<sup>3</sup>

Alésage X course : 80 X 64

Rapport volumétrique : 10

Puissance maxi : 50 ch à 7 250 t/mn

Couple maxi : NC

Alimentation : deux Dell'Orto diam. 30 mm

Lubrification : carter humide, pompe trochoïdale

#### ELECTRICITE

Générateur : alternateur 280 Watts, batterie 12 V 20 Ah.

Allumage : à rupteurs mécaniques et avance centrifuge.

Démarrage : électrique uniquement

#### TRANSMISSIONS

Primaire : engrenage à taille oblique, rapport :

Embrayage : monodisque à sec, ressort diaphragme

Boîte de vitesse : 5 rapports

Secondaire : joint de cardan, arbre de transmission et couple conique.

#### PARTIE CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire interrompu et démontable.

Suspensions : fourche télescopique à l'avant, bras oscillant et combinés ressorts-amortisseurs à l'arrière.

Freins : simple disque avant et arrière.

Roues : jantes alliage rayonnées

Pneus : 3.00 X 21 et 4.00 X 18

#### DIMENSIONS POIDS ET CONTENANCES

Empattement : 1 480 mm, hauteur de selle : 860 mm.

Réservoir : 16 l, poids à sec : 165 kg

