

PRISE DE CONTACT

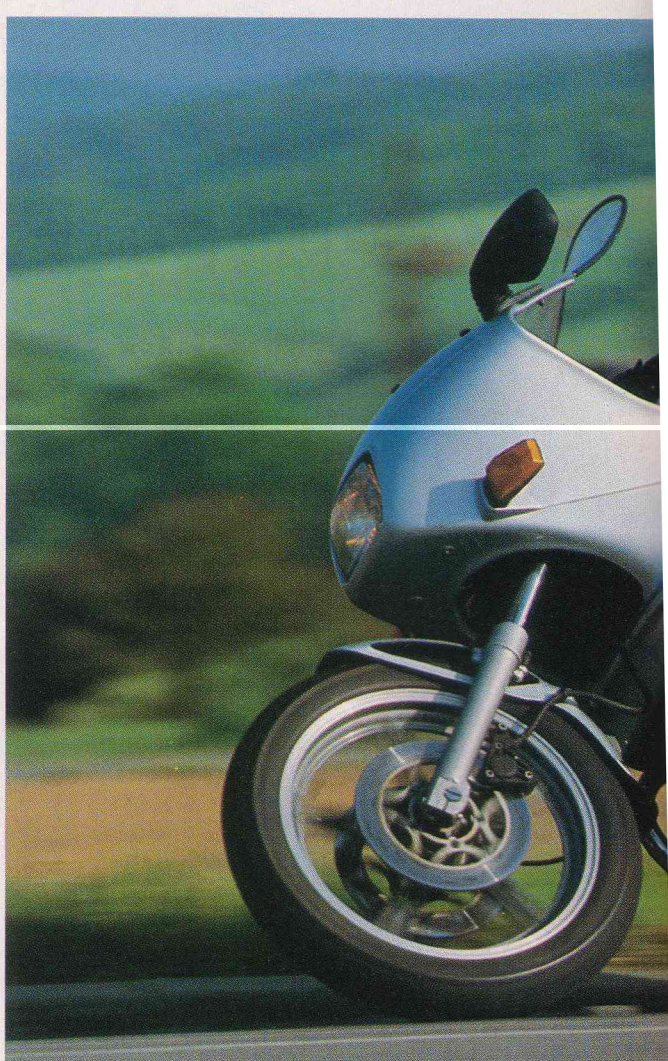
MOTO-GUZZI 750 SP

LA GT MARGINALE

Guzziste ; une appellation qui désigne un propriétaire de Guzzi et bien plus encore l'acceptation d'une certaine philosophie de la moto : la marginalisation dans la marginalité.

La Guzzi 750 SP, est un pur produit de Mandello (le sanctuaire de la marque)...avant d'être une GT. Autrement dit, elle doit être appréhendée comme une entité et non comme une concurrente des autres GT. Bref, elle est incomparable.

Par Christian Lacombe.



Pour une GT le moteur bicylindre est aussi appréciable qu'un 4 cylindres. Moins de puissance mais plus de plaisir couple.... La SP à sa valeur de couple maxi à 3 200 t/mn.

Le motard "pur et dur", race en voie de disparition et donc à protéger, se présente de la façon suivante : tout de noir vêtu, cuir ou Barbour patiné par le vent et les pluies, mains de bricoleur mais néanmoins chaleureuses, tête hirsute, burinée, rigolarde avec en dedans de la passion à revendre, des histoires de motos et de voyages par tous les temps.... Proportionnellement, la marque qui réunit le plus de "purs et durs", est certainement Guzzi. Géographiquement les "purs et durs" sont plutôt en province voire dans les campagnes que dans les grandes villes et, de ce fait, les Guzzi sillonnent plus les départementales que les avenues. Tout ceci pour situer l'homme et la machine et souligner la complicité qui les unit.... mais aussi pour une nouvelle fois mettre en garde ceux qui seraient séduits par la Guzzi sans avoir "l'esprit" qui s'y rattache.

Petite GT

Lorsqu'on pense GT, on imagine de suite une grosse cylindrée, façon BMW K 1100 LT, Honda Pan European ou Honda 1500 Gold Wing, des motos à quatre ou six cylindres. Pourtant, si l'on se réfère à l'enquête sur la moto idéale (n° 1038) on découvre que pour une GT, le moteur bicylindre est tout autant attendu que le quatre cylindres, avec toutefois une cylindrée d'un litre et une puissance voisine des 100 ch. La Guzzi SP de l'essai ne propose que 750 cm³ (mais il existe une 1000 SP) et une modeste puissance de 48 ch. Ce handicap de cylindrée et surtout de puissance pénalise le duo. Par contre la 750 SP, loin d'être monstrueuse, est la plus légère des GT avec 203 kg avec les pleins. Pour rappel,



La passagère est bien installée, selle suffisamment longue, bonnes poignées de maintien, des repose-pied pas trop haut perchés mais la surcharge n'améliore pas le confort.

dessous de 3 000 t/mn mais contrairement au moteur de la 750 Nevada (pour tant le même) il n'y a pas de grosses vibrations autour de 5 000 t/mn. La carburation (carbus Dell Orto) n'est certainement pas étrangère à ce disfonctionnement dans les bas régimes, elle est aussi à l'origine de nombreux calages moteur...mais l'inconditionnel Guzziste vous dira qu'il faut savoir régler ces carbus, de même qu'il connaît un truc pour adoucir la poignée des gaz et que la sélection des vitesses est une affaire d'habitude. L'agilité est plutôt bonne pour une GT mais des guidons un peu plus larges suffiraient pour la rendre excellente. Cette remarque est aussi valable sur la route. Dernier petit détail, si vous voulez éviter une scène de ménage, prévenez votre passagère que les pots d'échappement sont brûlants. En résumé, la Guzzi 750 SP n'est pas trop à son aise en ville, un peu à l'image de ces provinciaux qui "montent" à Paris par obligation et qui ne rêvent que de retourner au pays.

Guzzi des champs

Justement, allons-y à la campagne en Guzzi après avoir fait le plein...mais pas à ras bord car le bouchon fuit. Une Guzzi qu'on réveille au petit matin pour une escapade, ça se déguste. Démarrage presse-bouton, sans excès pour ne pas vider la petite batterie, et la sonorité du V twin bien typé de la Guzzi finit de vous réveiller. Au coup de gaz, c'est toute la moto qui prend

une Pan Européen accuse près de 100 kg de plus sur la balance. Ceci ne veut pas dire pour autant qu'au niveau des performances, la Guzzi compense son handicap puissance par son poids. ce n'est pas un foudre de guerre, sa vitesse de pointe se situe à 165 km/h et pour parcourir le 400 m DA, il lui faut plus de 14 secondes. Vous avez compris qu'on achète pas une Guzzi 750 SP pour ses performances et à l'usage, en vitesse de croisière, on se sent bien (et on la sent bien) entre 130 et 150 km/h compteur. Cette Guzzi est une GT mais pas un TGV et pour voyager mieux vaut prendre les routes que les autoroutes.

Guzzi des villes

Dans un garage, en ville, sur route enfin bref partout, la Guzzi SP (en tant que GT) a un atout, ses mensurations. Elle est, disons-le, accueillante à l'œil et la position de conduite le serait tout autant s'il y avait plus d'espace entre les genoux et le carénage. En ville, on demande à une moto d'être efficace dans les embouteillages par son agilité, la souplesse de son moteur, la douceur de ses commandes... des qualités qui ne sont pas toutes présentes sur la SP, à commencer avec une poignée de gaz dure en début de rotation et qui occasionne des à-coups à l'accélération. C'est dommage car la transmission par cardan se fait oublier. Par contre la nonchalance de la sélection des vitesses vous rappelle que cette boîte est d'une autre époque. La souplesse du moteur ou la faculté qu'a le moteur de reprendre sans s'ébrouer ni cogner dès les plus bas régimes, est seulement moyenne. Ce V twin culbuté proteste en



La départementale est le terrain de prédilection de la SP mais la garde au sol à gauche est vraiment trop juste.



Petite, légère, élégante la Guzzi a du charme mais de bien mauvaises suspensions.

vie, le carénage s'ébroue et la machine se balance de gauche à droite sous l'effet du couple de renversement. Regardez les carbus au ralenti, ils vivent, ils battent comme des cœurs sous l'effet de succion des pistons... ces petits riens font le charme Guzzi, un langage d'initié certe mais éminemment sympathique.

Allez, assez causé, en route avec un bon rythme de croisière pour s'échapper de la ville. Lorsque l'herbe des bas côtés se substitue aux trottoirs ou aux glissières, la Guzzi frémit d'aise. Elle est sur son terrain. Ne la brusquez pas, elle n'aime pas ça. Enroulez en souplesse autour de 5 000 t/mn, freinez en douceur

avec la seule pédale de frein qui actionne simultanément le disque arrière et un disque avant (freinage intégral couplé). C'est suffisamment efficace en usage normal disons même sécurisant sous la pluie mais pour un freinage d'urgence, il faut aussi solliciter le levier pour un résultat honnête. A 150 km/h de croisière, soit 145 chrono la consommation s'établie à 6,5 l au 100 et le voyant de réserve (pas de jauge) s'allume après 200 km mais il reste 50 bornes d'autonomie. La protection du carénage est bonne pour le haut du corps mais totalement nul en bas, sous la pluie, il y a même un effet de lance à eau sur les godasses (sur les bottes

Tableau de bord "clean", très complet (manque seulement une jauge à essence), trop peut-être si, en terme de finition, on considère que le plus est l'ennemi du bien.



Paraboot pour le Guzziste traditionnel). En quelques kilomètres, on comprend pourquoi la route nationale (mieux même départementale) est le terrain de prédilection de la Guzzi. C'est là, en enroulant, que l'on peut profiter tout à la fois du bon et vigoureux (6 kgm à 3 200 t/mn) couple moteur du V twin... et de l'environnement. Vous dites restrictif comme usage optimum... je vous demande de relire l'introduction... et j'insiste sur le bon usage de la Guzzi pour ne pas être déçu.

Ne pas la brusquer sinon l'ergot de la béquille centrale traîne par terre dans les virages à gauche, ralentir avant tout ce qui ressemble à une bosse sinon le pneu arrière vient "couiner" dans le fond du garde-boue (et c'est pire en duo). Ceci nous amène à discerner sur le plus gros défaut de la Guzzi ; son confort. Un défaut d'autant plus critiquable qu'il s'agit d'une GT. Confort du carénage, on en a parlé, confort de la position de conduite et des vibrations aussi mais tout ceci n'est rien par rapport à l'inconfort des suspensions et plus particulièrement de l'arrière. Nous n'allons pas épiloguer, ses amortisseurs ont tous les défauts. A l'avant, c'est seulement un peu mieux et la selle de la SP n'a pas le moelleux de celle de la California pour compenser les pêchés des suspensions. Bref la Guzzi est un "tape-cul" et c'est dommage à bien des égards comme l'observation déformée de dame nature lorsqu'on roule (un pavé dans la mare de la sérénité Guzzi) et comme, lorsque la chaussée se déforme elle aussi (c'est souvent le cas sur les départementales), la perturbation de la tenue de route. A cause de cet inconfort, on appréhende les "déformations", on surveille la route alors que justement la conduite de ce type d'engin devrait se faire oublier, on est pas sur une sportive ! La solution, changer de marque d'amortisseur, n'est pas radicale car la partie-cycle de la SP n'est pas étudiée pour des amortisseurs à grands débattements.

Nous n'allons pas terminer cette prise de contact sur une mauvaise note, celle de l'avertisseur (le klaxon quoi !). Il est puissant, autoritaire et unique sur une moto.

Encore une note d'originalité pour la Guzzi. ____ CL.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : bicylindres en V transversal ouvert à 90°, refroidissement à air, culasse 2 soupapes à commande culbutée.

~~Alésage x course : 68 x 74~~

Cylindrée : 743,9 cm³.

Puissance : 48 ch à 6 600 t/mn.

Couple : 6,06 kgm à 3 200 t/mn.

Alimentation : deux carbus Dell'Orto de 30 mm de Ø.

Transmission : boîte de vitesse 5 rapports, embrayage

mono disque à sec, transmission secondaire par cardan.
Partie-cycle : cadre acier double berceau démontable, fourche de 38 mm de Ø et 140 mm de course, suspension arrière : deux amortisseurs Koni de 140 mm de débattement.

Freins : trois disques (270 mm de Ø à l'AV et 235 mm de Ø à l'AR), pinces deux pistons, système de freinage couplé (disque AR et un disque AV).

Roues : 18 pouces AV et AR.

Réservoir : 16 litres.

Poids à sec : 180 kg (usine) poids vérifié avec pleins 203 kg.

Prix : 50 320 F TTC clé en main.

Garantie : Un an pièce et MO.

Importateur : SICEM, 11, rue de Normandie, 92600 Asnières.