

EXCLUSIF

J'ai essayé la MOTO GUZZI d'usine V75 TT

Une fois de plus MOTO 1 se trouve à la pointe de l'actualité et vous propose en exclusivité l'essai de la Guzzi V 75. Cette moto annonce la participation de l'usine au Paris-Dakar 86. Moto Guzzi sort d'un sommeil long de trente ans et montre sa volonté de revenir au premier plan.



La moto Guzzi V 75 TT que nous vous présentons est un modèle unique. Ce prototype a été conçu à l'usine de Modène et réalisé spécialement pour participer à la Baja espagnole. Aux mains de Patrick Drobecq et de Bernard Rigoni, la moto finit 30e. Une belle place sachant que la V 75 effectuait ses premiers tours de roue. La veille de l'épreuve ibérique, le grand inconnu était le moteur de la V 75. C'est sur lui que reposait l'efficacité future de la machine. Au lendemain de la baja, le doute s'estompait et faisait place à une grande satisfaction. Comme le disait Drobecq, "ce moteur, c'est du béton!".

750 CC ET 4 SOUPAPES PAR CYLINDRES

Le moteur de la V 75 TT est dérivé de celui utilisé sur la V 65 compétition. Les seules différences tiennent en quelques chiffres : l'alésage demeure le même mais la course du piston passe de 64mm à 74mm et la cylindrée de 643,4mm à 750mm. Le rapport volumétrique ne change pas et reste de 10 à 1. Par contre la puissance et le couple de la V 75 sont accrus de manière importante, 12 chevaux de plus sur la 750 et un couple de 6,4 mkg à 6500 tr/mn.

Si le type de moteur ne varie pas entre les deux modèles, un bi-cylindres en V à 90 degrés, celui de la 750 admet deux soupapes de plus par cylindre. Le démarrage se fait par kick mais pour le Dakar, le montage d'un démarreur électrique est prévu. Celui-ci ne grèvera le poids de la moto que de 2,5 kg. A ce poids là, il ne faut pas se priver! l'ensemble boîte de vitesses, embrayage et transmission est identique sur les deux machines. Il en est de même pour les suspensions qui font appel à une fourche Marzocchi M1 à axe déporté de 42mm de diamètre et d'un débattement de 300mm pour l'avant et de deux amortisseurs MX 580 (Marzocchi) permettant un débattement de 210mm à la roue arrière. Le freinage est assuré par deux disques : un disque flottant Brembo série OR 280mm équipé d'un étrier hydraulique à quatre pistons pour l'avant, et un disque de 235mm de diamètre commandé par pédale à l'arrière.

Les jantes sont des Akron au rayonnage Dakar. La V 65 TT compétition client est équipée de pneus Michelin désert alors que la V 75 est montée avec des Pirelli. Rigoni et Drobecq ont pu effectuer à la baja 750 km sans avoir



besoin de changer de pneus. Ces Pirelli s'annoncent positifs mais restent pour l'instant à l'état de prototype. La 750 est équipée d'un réservoir d'essence de 32 litres et d'un réservoir d'huile de 2 litres alors que ceux de la 650 font respectivement 55 et 3 litres. Le poids de la V 75 TT est de 165 Kg à vide. C'est beaucoup mais il sera possible de gagner du poids d'ici le mois de janvier. Comme vous pouvez le constater, la V 75 s'inspire directement de la V 65. Toutes les solutions techniques des deux machines sont identiques. La V 75 fait preuve de plus d'attention et de préparation, rien de plus.

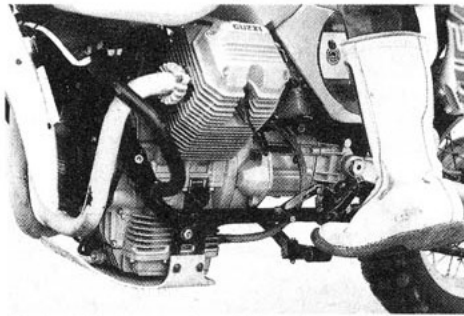
UN GALOP D'ESSAI POUR 62 CHEVAUX

Imaginez 62 chevaux en cavale! le bruit, la fumée et la désolation après leur passage... Inutile de chercher à regrouper les équidés pour voir les effets concrets de leur dévastation. Prenez simplement votre porte-monnaie et foncez à Asnières chez Moto Guzzi vous enquérir du prototype V 75 TT. Si vous réussissez à convaincre monsieur Bachol de vous le vendre, vous deviendrez aussi redoutable qu'une division de blindés. Mais à mon avis, lisez plutôt ces quelques lignes; c'est plus sûr, moins cher et moins bruyant. La première surprise venant de la V 75 est sa finition. Pour une moto à l'état de

prototype et venant de faire la baja, c'est étonnant. Tout est bien conçu, avec soin et intelligence. On a presque l'impression que cette moto est un produit fini. Après un rapide tour d'horizon de cette machine, je peux vous dire que les ingénieurs n'ont pas lésiné sur la solidité de la machine. Tout est gros, solide et semble indestructible. Presque une machine agricole! et je sais de quoi je parle...

La hauteur de selle est importante, j'arrive à peine à hisser mon mètre soixante dix sur la confortable selle de la moto. Pour kicker, point besoin de chercher à droite ou à gauche l'objet destructeur de mollet, c'est sous la machine que se cache le kick. La pression à exercer pour démarrer la moto n'est pas importante mais l'emplacement du kick n'aide en aucune manière à un démarrage rapide; le pied glisse sur le kick repliable, s'emmêle avec le repose pied... Une fois le problème résolu et la moto démarrée, une autre surprise vous attend : le bruit. Superbe ou infernal, il ne peut laisser indifférent! Il n'aurait d'équivalent que face à un bombardier ou une dizaine de Harley Davidson. Demandez aux personnes qui habitent en face du journal...

Dès les premiers tours de roues on se sent bien au guidon de cette grosse moto. L'impression de piloter une machine d'exception est réelle et intacte. Les passants se retournent, les automobilistes s'arrêtent et les policiers s'interrogent. On est assis très haut et les commandes sont bien disposées. La



Pour démarrer la V75TT, actionner le kick vers le bas.

boite de vitesses est bien étagée et les trois premiers rapports sont à utiliser avec précaution en ville sous peine de voir la machine escalader les voitures en stationnement.

En ville, c'est vraiment un monstre! Mad Max fait figure d'enfant de cœur à côté d'un pilote juché sur une V 75. La cité n'étant pas le lieu de prédilection de cette Guzzi, je n'avais d'autres solutions que prendre l'autoroute du nord pour gagner la campagne. Ce sera l'occasion de contrôler la vitesse de pointe de la moto. Plus de 160 km/h, la tête dans le guidon. A cette vitesse, la moto se comporte sagement. Pas de guidonnage excessif ni de sensation d'insécurité ne viennent troubler la conduite. Sur les petites routes, la moto se comporte très bien et le frein moteur couplé à l'excellent freinage de la machine permet d'attaquer à souhait sans problème. Il faut se méfier du

frein moteur qui met la moto en travers à chaque décélération intempestive. En tout terrain la moto montre véritablement ses qualités... et ses imperfections.

Il est possible de "trialiser" avec cette moto dans les passages délicats. Le moteur possède un couple permettant de descendre très bas dans les tours et de tracter la moto à la manière d'un... tracteur. De plus, la sensation de piloter une grosse moto s'estompe rapidement, allant presque jusqu'à se faire oublier. Vu la hauteur de la machine, on peut voir loin devant soi et anticiper à temps si nécessaire.

Dans les portions rapides, la moto atteint de hautes vitesses en l'espace de quelques coups de gaz. La fourche avant travaille très bien mais la suspension arrière montre vite ses limites. La moto raquette et ne tient pas le cap que le pilote veut lui donner. Le pilotage devient donc délicat et fatigant. Ma petite taille ne me permet pas de compenser les écarts de la machine par un effort physique. Par contre le grand Drobecq y est à son aise.

Il doit être sûrement possible de remédier à ce problème de suspension.

Par la même occasion il serait bien de construire un véritable partie cycle pour cette moto, car à haute vitesse, la sécurité n'est pas le maître mot à bord.

Comme sur la route, en tout terrain, le freinage est puissant et progressif. La puissance annoncée est présente. A chaque coup de gaz, la moto est propulsée avec vigueur; le moteur est agréable et utilisable à tous les régimes. Il ne montre ni signe de fatigue ni ses limites. Véritablement du béton.

C'est là le point le plus important de la machine. Satisfait de leur groupe propulseur, les ingénieurs de chez Moto Guzzi vont maintenant s'attaquer aux points perfectibles de la machine, à savoir : construire une véritable partie cycle en réduisant le poids non suspendu (grosse pince de frein arrière, le cadran, le pont...), étudié en collaboration avec White power un monoshock ou deux amortisseurs efficaces, diminuer le poids de la moto d'une bonne dizaine de kilos, installer une béquille centrale, un démarreur, un filtre à air en "haut" comme sur les Yamaha, un réservoir d'essence supplémentaire sous la selle...

Du pain sur la planche en perspective. Mais connaissant des gens de chez Moto Guzzi et au vu de ce galop d'essai, j'ai hâte d'être le premier janvier 1986, à la case départ voir partir Drobecq, Rigoni et Torri!

Texte : Claude de la Chapelle
Photos : J.P.Lenfant (Canon)

Du solide et du sérieux dans la construction de ce prototype, jugez-en vous-mêmes.



Excellent freinage de la GUZZI, dû aux disques avant et arrière très performants



LA V 65 COMPETITION CLIENT

Moto Guzzi a pensé à tout et à tous. A l'attention des pilotes susceptibles de se lancer dans nos habituels rallyes africains, baja espagnole ou autres compétitions de longue haleine l'usine italienne a construit une centaine d'exemplaires de V 65 compétition client. Ces motos ont été élaborées à la demande de l'importateur français et ont été entièrement montées à la main. La machine n'a plus grand chose de commun avec la V 65 TT de série. De la partie cycle au moteur en passant par la fourche avant, les freins, le filtre à air, le réservoir... tout a été repensé, étudié, testé, pour faire de ce "gros trail", une machine d'emblée performante. Pour devenir acquéreur d'une telle machine, rien de plus facile, envoyer un chèque de 38.500 F à la SICEM, en contre-partie, vous recevrez l'un des exemplaire destinés au marché français.

SICEM : 11 rue de Normandie
92600 ASNIERES. Tél :
790.28.79.

FICHE TECHNIQUE

Moteur :

Type : Bi cylindres en V à 90 degrés, 4 temps

Alésage course : 80 x 64 mm

Cylindrée : 643,4 cm³ Rapport volumétrique : 10 à 1

Puissance maxi kw/CEE : 50cv à 7250/mn (36,6 kw couple 5mkg à 3700 t/mn)

Démarrage : par kick (possibilité de remettre un démarreur)

puissance administrative : 7cv

Alimentation : 2 carburateurs O 30 type PHBH avec filtre à essence.

Circuit électrique : Batterie : 12V-14AH

Allumage : électronique avec avance automatique mécanique

Circuit électrique : simplifié, avec un contact, 1 interrupteur lumière avant, 1 interrupteur lumière arrière. 1 voyant de charge, 1 voyant pression d'huile et manomètre de température d'huile.

Embrayage et boîte :

1 disque à sec, boîte 5 vitesses, transmission par cardan avec joint homocinétique simple.

Suspension :

Fourche avant : MARZOCCHI M1 à axe déporté O 42mm, débattement 300mm

Amortisseurs arrière : MARZOCCHI MX580 à bonbonne séparée, montage sur rotule, débattement 140mm Débattement roues : 210mm

Freins :

Système de freinage à l'avant gauche : un disque flottant série OR 280MM BREMBO étrier hydraulique 4 pistons

A l'arrière : un frein à disque O 235mm commandé par pédale au pied droit

Pneumatiques :

A l'avant : 90/90 x 21 Michelin désert

A l'arrière : 140/90 x 17 Michelin désert

Roues :

rayonnage Dakar, jantes Akron

Capacités :

réservoir 55 litres avec mousse antibalourd, carter d'huile 3 litres, radiateur d'huile.

Performance : 155 km/h Echappement : deux dans un

Filtre :

boîtier filtre à air en aluminium avec une cartouche papier en un filtre mousse.