

quand le TAUREAU devient gazelle

« Dis donc, t'as vu un peu les Guzzi comme elles poussent ? ».

Des phrases comme celle-là, ce 35ème Bol d'Or en fut le théâtre du côté spectateurs comme du côté coureurs. La surprise n'aurait pourtant pas dû être aussi unanimement partagée puisque Mandracci et Brambilla nous avaient déjà donné en avant première un aperçu des possibilités des nouveaux modèles lors des Six Heures de Rouen. Le premier moment de stupeur passé, l'opinion motocycliste se mit à réfléchir et l'issue de cette première sortie fut diversement interprétée.

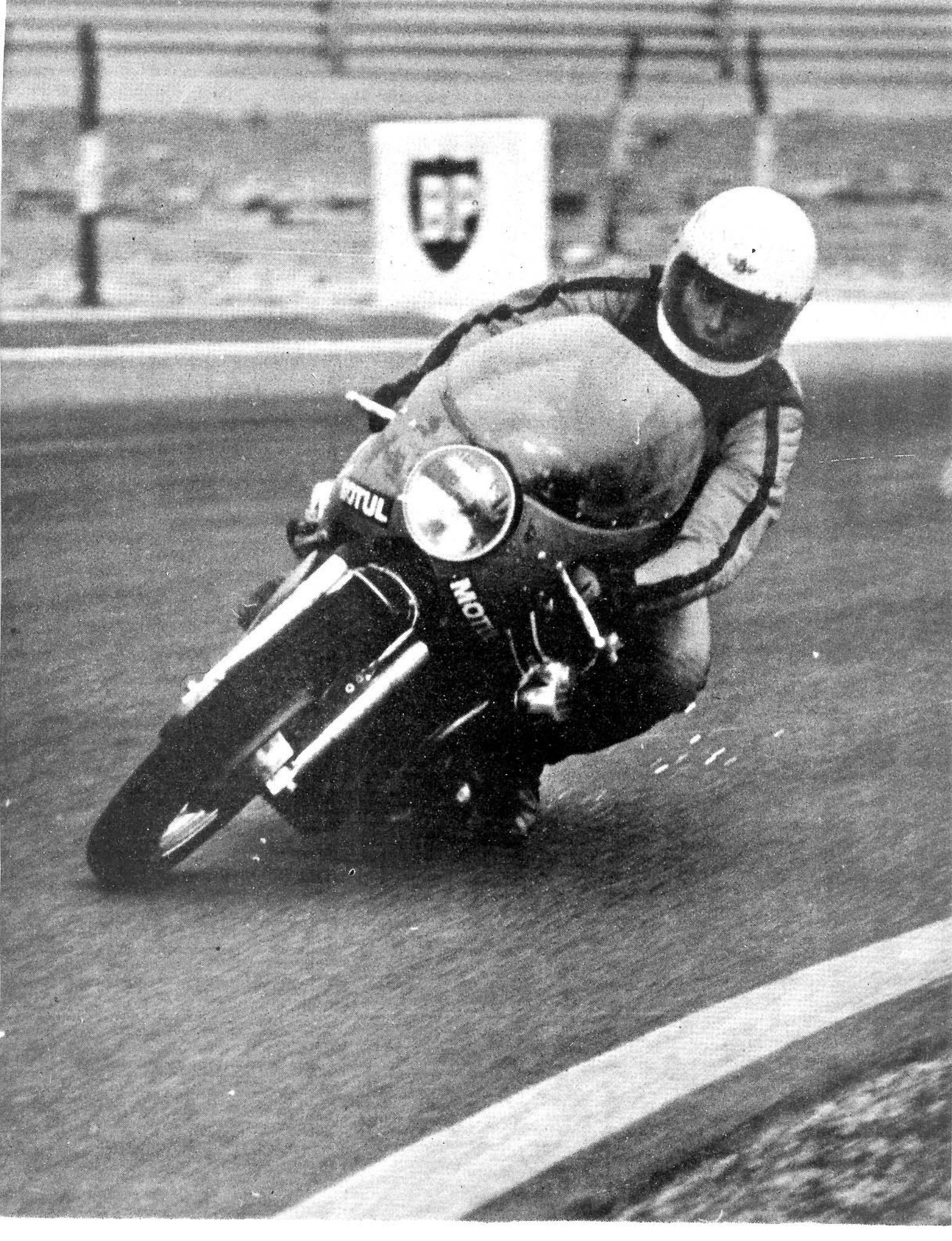
D'un côté il y avait ceux qui se souvenaient des années 50 où Guzzi conquiert ses lettres de noblesse, à savoir quelques titres mondiaux en 250 et 350 grâce à des monocylindres quatre temps. Ces mêmes motards n'ont pas oublié qu'un peu plus tard, Guzzi sortait le seul V8 de compétition que l'industrie motocycliste ait jamais connu. Ce 500 cm³, véritable prouesse technique, n'a malheureusement jamais pu bénéficier d'une mise au point régulière. Quand il était dans ses bons jours il développait néanmoins la bagatelle de 70 ch et même 76 ch à 12.000 t/mn avec un mélange essence-benzol. Ceci se passait ne l'oublions pas, en 1956 ! En 57, en fin de carrière, il atteint même 80 ch... Etayant donc leur raisonnement d'arguments solides, certains d'entre nous se sont dit qu'après tout, si Guzzi avait l'intention de revenir sérieusement à la compétition, il faudrait peut être compter avec eux à plus ou moins longue échéance. D'autres, par contre, n'ont pas dissocié l'usine de sa production, c'est à dire



principalement les V7, V7S et la Falcone, machines de tourisme s'il en est. Que voulez-vous, on ne détruit pas aussi facilement un mythe, et ceux-là ont gardé à l'esprit l'image de la V7S, grand tourisme aux performances honorables mais dont la partie cycle dépassée lui interdit la figuration aux premières loges d'une course de vitesse.

Bien sûr, à Rouen, les nouvelles parties cycles ont été remarquées ; mais il restait le moteur. Même en envisageant un poids réduit associé à une bonne tenue de route, il était difficile de prévoir que ce bicylindre à la sonorité de mono permettrait à Guzzi de signer le record du tour. Pourtant, Mandracci le fit de façon magistrale mais les Guzzi furent contraintes à l'abandon. Certains, n'ayant pas cru le motif invoqué (fuites d'huile) en ont déduit que ces moteurs étaient « gonflés » à bloc et que, sans que cela enlève quoi que ce soit à leur magnifique prestation, les Guzzi d'usine ne tiendraient pas la distance.

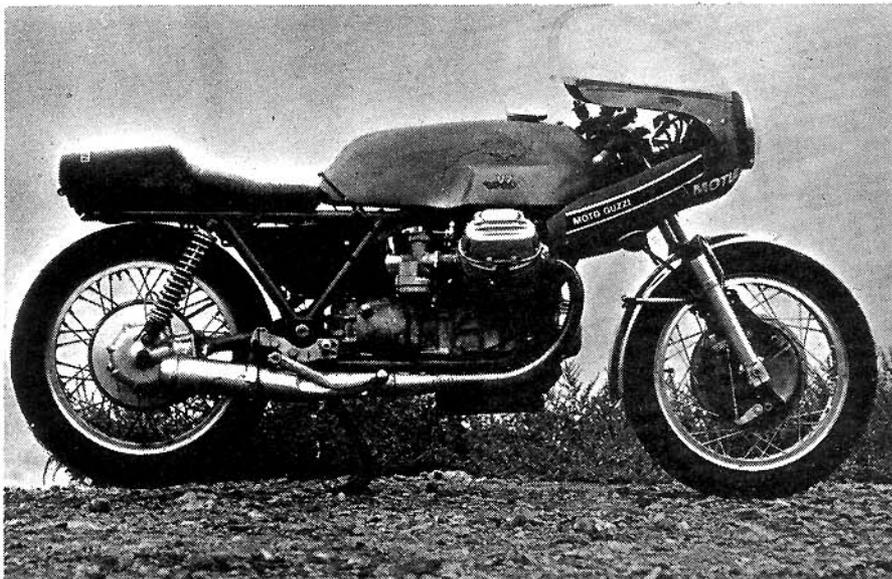
Malheureusement pour ceux qui voulaient par là se rassurer, les Guzzi ont



bel et bien tenu leurs 24 heures. Sur cinq au départ, quatre figuraient à l'arrivée. Toutes ont eu des ennuis avec leurs flotteurs de carburateurs. Ils furent changé un nombre considérable de fois sur chaque machine. Néanmoins, les performances réalisées, tant sur le plan vitesse que sur le plan endurance, sont très prometteuses. En effet, Guzzi n'a pas construit des prototypes pour la gloire car ils sont extrêmement proches des modèles qui seront commercialisés à la fin de l'année. Jugez vous même : du côté moteur, seuls diffèrent les carburateurs, d'un diamètre

lisée, dont vous pourrez lire prochainement l'essai, mais bien de vous faire partager les impressions ressenties au guidon de la 850 d'usine, l'une de celles qui ont disputé le Bol d'Or. Cet essai, qui s'est déroulé sur le circuit Paul Ricard, a été rendu possible grâce à la compréhension et à l'amabilité de M. Teston, l'importateur. En effet, cette machine devait reprendre le lendemain même le chemin de l'usine aux fins d'expertise. Il ne s'agissait donc pas de la casser...

Je ne vais pas m'attarder sur une description complète alors que les photos



plus faible, et le système d'échappement qui ne saurait être confié à des mégaphones... Quant à la partie cycle, le réservoir, la selle et les différents accessoires seront plus appropriés à un usage polyvalent. Le frein sera le quatre cames construit par l'usine alors qu'au Bol d'Or, le service compétitions a fait confiance au quatre cames Fontana de 250 mm.

Mais le but de cet article n'est pas de vous présenter la V7 Sport commercia-

illustrant l'article sont beaucoup plus explicites. Malgré ce, j'espère que vous me pardonneriez volontiers quelques mots.

Vue de loin, la nouvelle Guzzi ne peut renier ses origines. Elle ressemble fortement aux V7 remaniées pour la course que l'on rencontrait sur les circuits jusqu'à présent. Le moteur, les roues, les mégaphones, la transmission acatène, les longues pédales, tout ceci ressemble à ce que nous connaissons déjà,

quand le
TAUREAU
devient
gazelle



sans compter le carénage et la couleur vert armée.

Si l'on se rapproche, on ne tarde pas à découvrir qu'en réalité il n'y a plus grand chose de commun entre les deux modèles. Ce qui frappe d'ailleurs le plus, c'est la faible hauteur de l'ensemble. Le cadre, d'un dessin entièrement nouveau, épouse étroitement le groupe propulseur, au point que même le moteur semble avoir été «tassé». Cette impression que tout le monde a ressentie est due à la partie inférieure du double berceau qui est démontable, ce qui a permis de la faire passer pas très loin des embases de cylindre, «cassant» ainsi l'abrupt des carters. Ces derniers sont également nouveaux et beaucoup plus nervurés que les précédents. La dynamo entraînée par courroie a laissé la place à un alternateur monté en bout de vilebrequin. Les carburateurs Dell'Orto sont vraiment impressionnants avec leur cuve double. Sans vouloir trop m'avancer, je crois bien qu'ils feraient la joie d'un sidecariste. L'allumeur, qui était auparavant du type automobile, s'en éloigne un peu de par la présence de deux rupteurs.



Le réservoir métallique a une ligne originale et son montage utilise abondamment le caoutchouc. La selle existe en plusieurs versions, dictées par la morphologie du pilote. Son rembourrage apparaît excellent. De très belles plaques en dural viennent supporter les pédales et les cale-pieds également réalisés en alliage léger. A signaler que les pédales sont très rapidement réversibles selon les goûts du pilote. La fourche avant signée Guzzi était équipée d'un Fontana 250 mm quatre cames pour le Bol d'Or.

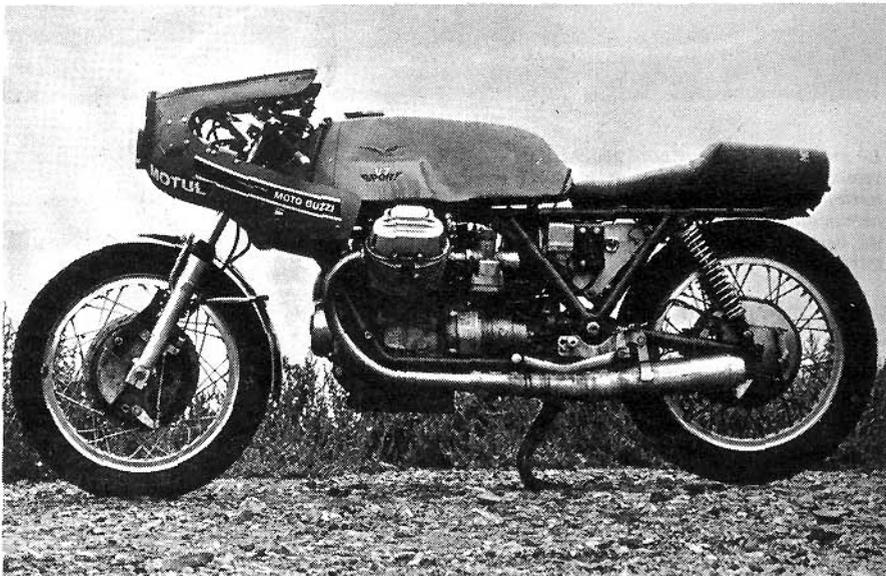
Avant l'essai, le Fontana a été changé contre un Ceriani, non pas à cause du frein lui-même mais simplement pour conserver deux pneus identiques sur la machine. (J'ai toujours eu la flemme de démonter et remonter les pneus, surtout sur des jantes alu !) Après avoir adapté la machine à mes mesures, nous nous sommes dirigés sur le circuit.

La mise en route va se faire à la poussette car la batterie est trop déchargée pour actionner le démarreur. Les préliminaires sont assez britanniques : ouvrir l'essence, l'appeler dans les cuves (pas moins de quatre «titillateurs») jusqu'à

ce qu'elle déborde, chercher la compression (mais en marche arrière) et... pousser ! A la première tentative solitaire, le seul bruit émis par la bête s'apparente on ne peut plus fort à celui d'un pneu ripant sur le macadam. Bref, nous nous y mettons à trois et le 850 cm³, vaincu, démarre après nous avoir abreuvé d'un lot d'explosions sourdes et de secousses. D'ailleurs, il ne tournera pas tout de suite régulièrement car les bougies froides ont été maintenues. Après une ou deux poussettes supplémentaires, les deux cylindres daignant enfin donner leur concer-

plus c'est la valeur très élevée du couple de renversement. A l'arrêt, en maintenant la machine normalement entre les jambes, elle oscille bien de trente centimètres entre accélération et décélération. Impossible de la maintenir rigoureusement immobile !

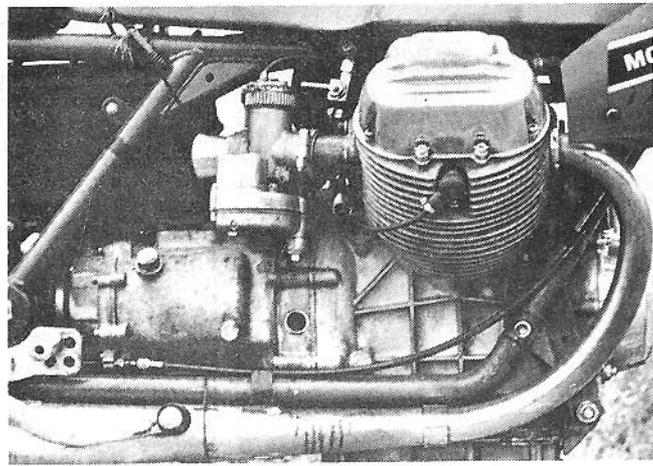
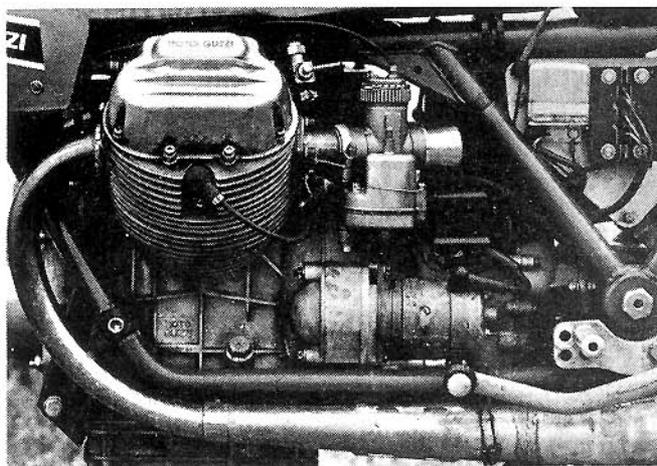
Après m'être assuré de la température des carters, je décide de parfaire la chauffe en évoluant lentement dans le parc. Le débrayage est aisé (très important pour 24 h.) et j'enclanche la première. Le premier rapport est très long aussi, je me lance à vingt à l'heure et je débraye. A cette grande vitesse, le



to. Les accélérations et décélérations successives ne sont pas sans rappeler celles d'une Norton Manx. La sonorité un peu moins caverneuse semble tenir au fait que les mégaphones de la Guzzi sont un peu plus refermés que celui du mono anglais. Il n'en est pas moins vrai que 425 cm³ unitaires se font bel et bien entendre et j'ai presque peur de voir voler les vitres de la tribune en éclats !

Pour l'instant, ce qui me surprend le

couple de renversement est omniprésent et l'équilibre se rattrapant sur le guidon, la trajectoire en ligne droite est assez «serpentoïdale». A ce petit jeu, la transmission doit commencer à se réchauffer ; quant à l'embrayage, il est à point. N'ayant pas été retouché depuis le Bol, je suppose que la garde à la butée est peut être insuffisante. Le fait est qu'au bout de cinq minutes de promenade, il m'est difficile de stopper sans caler le moteur. Aussi, désirant

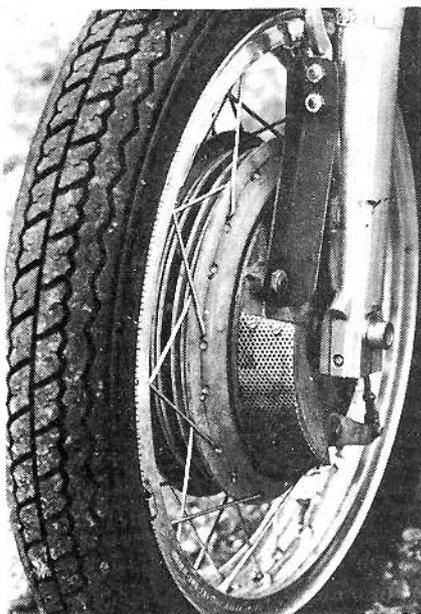


Le groupe propulseur côté gauche. Les nouveaux carters abondamment nervurés sont nettement visibles, ainsi que l'énorme carburateur qui alimente chaque cylindre. L'avant du berceau laisse apparaître la vis hexacave qui permet de retirer la partie inférieure.

quand même faire quelques tours de circuit, je me dirige vers la piste.

J'aurais pu essayer de vous faire revivre le circuit virage par virage mais j'estime qu'il est préférable de relater des impressions de conduite plutôt que des appréciations qui se voudraient précises sur les différentes vitesses de passage, les zones de freinage, les rapports employés à tel régime, etc... Les quelques tours effectués au guidon d'une machine que je ne connaissais pas ne me permettent pas de tirer des conclusions définitives dans le genre « un tour de circuit avec X au guidon de Y ».

J'effectue donc quelques tours à un régime modeste, histoire de faire suffisamment connaissance. J'avoue qu'au début je me suis senti complètement « déboussolé » par cette bicylindre, très différente des Honda sur lesquelles j'ai toujours (ce qui ne veut pas dire souvent) couru.



Voici l'inefficace Ceriani qui équipait la machine essayée. On ne peut dire que la patte d'ancrage soit des plus élaborées.

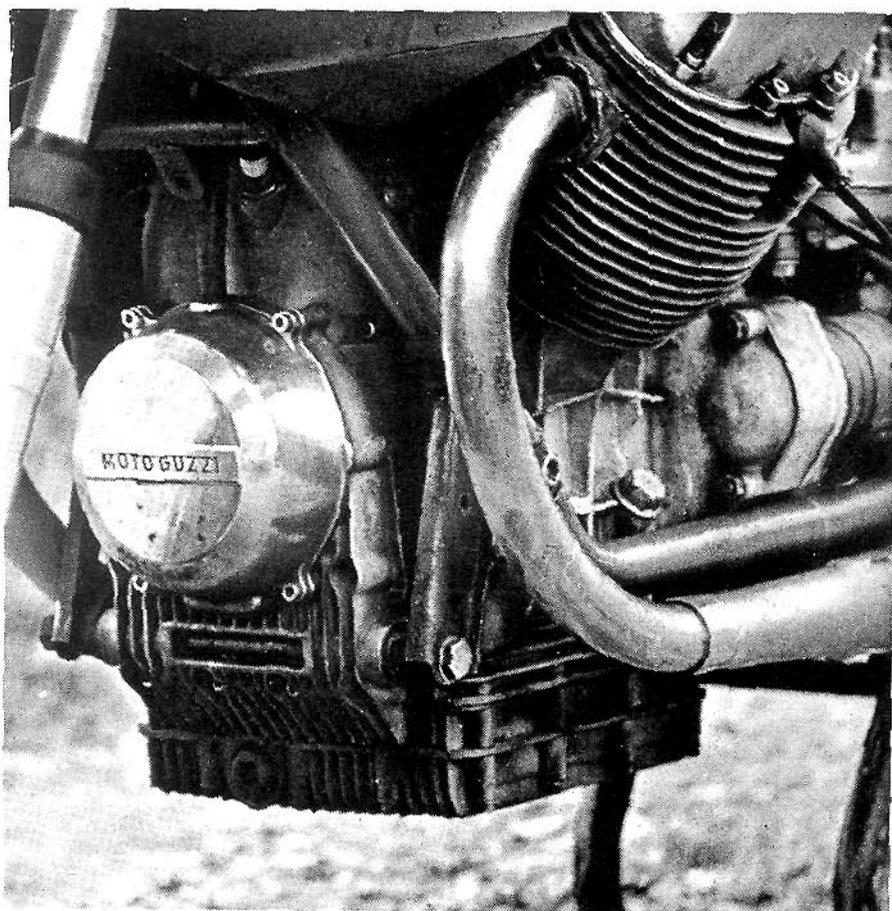
quand le
TAUREAU
 devient
 gazelle

Le côté droit est tout aussi sobre que l'autre. Le petit orifice, normalement obturé, permet le réglage de l'avance. Les mégaphones démontables sont bien ajustés sur les tubes. Seul le collier témoigne de l'intersection.

La position de conduite est excellente. La commande d'accélérateur est une véritable « quart de tour ». Dans certains cas, mieux vaut la tourner avec circonspection. La commande de boîte est incontestablement très douce. Pour y parvenir, Guzzi a malheureusement adopté la tactique de la démultiplication de l'effort. La course au sélecteur est donc impressionnante et la précision toute relative. En fait, on a l'impression d'appuyer sur un ressort très souple et de peur de ne pas aller assez loin pour enclencher le rapport souhaité, on en arrive paradoxalement à exercer une forte pression sur le sélecteur alors que le mécanisme est déjà en fin de course. Les cinq rapports de la boîte sont très resserrés, ce qui ne doit pas être étranger à sa rapidité de réponse. De ce côté-là, rien à voir avec la V7S ! Les vitesses peuvent se passer en une fraction de seconde sans qu'un sinistre claquement ne vous fasse grincer les dents.

J'accélère progressivement le rythme. Contrairement à ce que j'escomptais, les accélérations ne m'apparaissent pas phénoménales. Je suppose que cette impression, toujours subjective, est due à deux raisons. Il y a d'une part le bruit, beaucoup plus proche du groupe électrogène que les « turbines » qui font vibrer les foules. D'autre part ce moteur, tout en n'appréciant pas les régimes trop bas, déchaîne sa cavalerie dès 3.500 t/mn. La montée en régime sur la première est donc assez lente mais très régulière jusqu'aux 7.000 t/mn. que je me suis alloués.

Par la suite, et ce, grâce à la boîte, il semble tourner au même régime, indé-

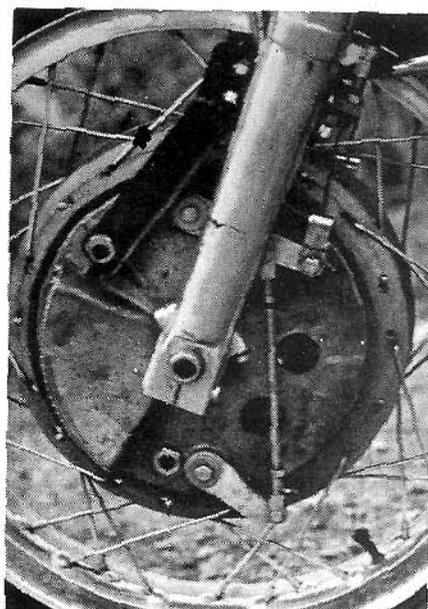


fèrent à tout et surtout à la résistance que lui oppose la vitesse croissante de la machine. Tout se passe si calmement, sans protestations, que l'on en arrive à se demander si ce bicylindre ne tirerait pas quelques rapports supplémentaires. Plusieurs fois, je me suis surpris à passer une sixième imaginaire ; que voulez-vous, on s'habitue vite à un moteur qui ne cliquette pas, n'engorge pas, bref, ne « s'écroule » pas dès que l'on perd 2.000 t/mn sur le régime de puissance maxi.

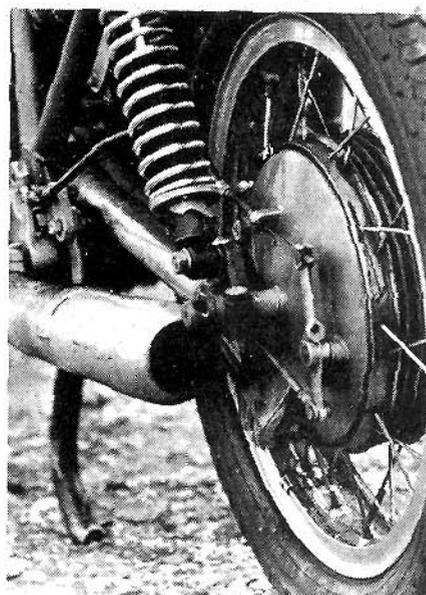
Avec cette absence totale de brusque coup de pied aux fesses à un certain régime, on ne se rend pas bien compte de la vitesse à laquelle on évolue. Simplement, en bout de ligne droite, on s'aperçoit que le paysage défile vite bien qu'aucune réaction ne soit perçue dans la partie cycle. En fermant les yeux, bien abrité derrière le carénage, on pourrait se croire immobile tant la stabilité est extraordinaire. Dans la courbe de Signes, cette stabilité n'a jamais pu être prise en défaut. N'ayant évidemment pas de compteur, j'estimais atteindre 190/195 km/h en bout de ligne droite et rentrer dans la courbe aux alentours de 160 km/h. Quelle ne fut pas ma surprise lorsque, de retour à Marseille, André Teston m'apprit qu'au lieu de 195 km/h, c'était bel et

Cette photo montre bien la place qu'occupe le moteur dans le cadre. Pour un peu, on l'y croirait suspendu ! Le couvercle dissimule l'alternateur. Au-dessus, le petit « truc blanc » est l'embout de la gaine du compte-tours. Remarquez l'abondance des ailettes sur les carters. Ceux-ci sont plus ou moins dissimulés par le berceau et les pots lorsque l'on regarde la machine de hauteur d'homme. C'est pour cette raison que le moteur semble moins haut que l'ancien V7.

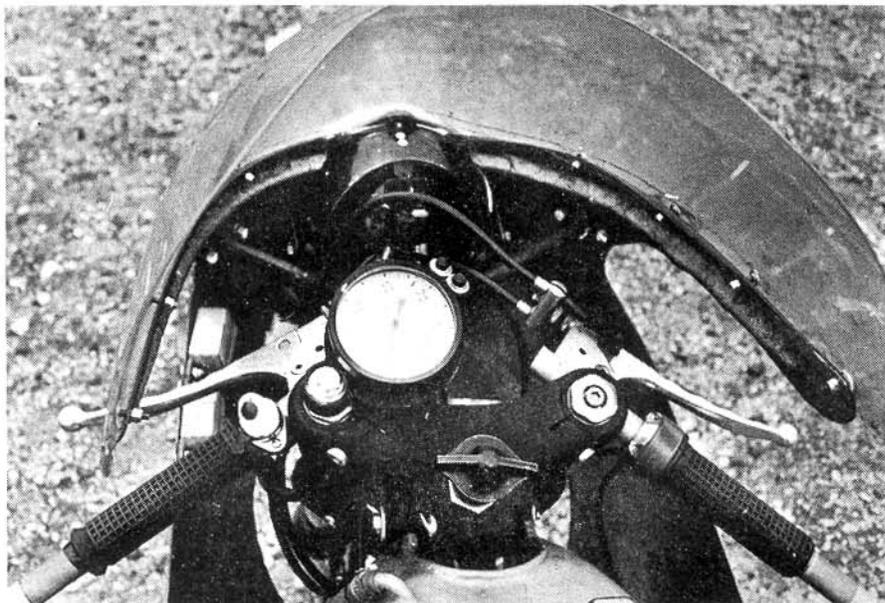
bien 225 km/h que j'avais atteint. Voilà qui en dit long sur la sérénité de conduite de ce racer ! Si l'on reporte l'erreur d'appréciation sur la vitesse présumée d'entrée dans la courbe, qui est celle d'une grosse cylindrée normalement conduite, on en déduit qu'effectivement la Guzzi tient le parquet... En virage et en épingle, ce monstre s'incline avec une facilité absolument déconcertante et le seul problème



La ventilation de ce frein semble assez bien réalisée. Regrettons la commande de la biellette supérieure ne se fasse par la gaine, le câble étant réservé à la biellette inférieure. Ce montage désormais classique aurait évité l'emploi de la tringle rigide et les réglages fastidieux.



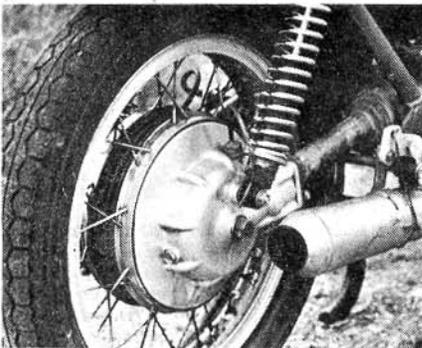
Le flasque du frein avant double came provient en droite ligne de la V7. Il est beaucoup mieux à sa place à l'arrière... L'amortissement est confié, si je ne m'abuse, à des Koni.



consiste à savoir jusqu'où l'on pourra vraiment aller avant la gamelle. D'ailleurs, après quelques tours, prendre un angle coquet devient tellement naturel que l'on est tout surpris d'entendre racler le coude des mégaphones. Comme rien d'anormal ne veut se produire, on continue d'attaquer, le sourire aux lèvres, parfaitement détendu (très important aussi pour l'endurance) A condition de ne pas couper (il faut vous dire que l'arrière s'affaisse à chaque décélération par réaction du couple conique) la trajectoire n'est pas trop louvoyante. La belle, magnanime, «élargit» un peu, c'est tout. On en vient même à souhaiter une garde au sol un peu plus conséquente, surtout par respect pour les bottes qui se trouvent coincées, à gauche en particulier, entre la pédale et la route. Il faut cependant reconnaître que, lorsque les pots raclent, on n'est pas très loin, suivant le style adopté, d'aller au tapis...

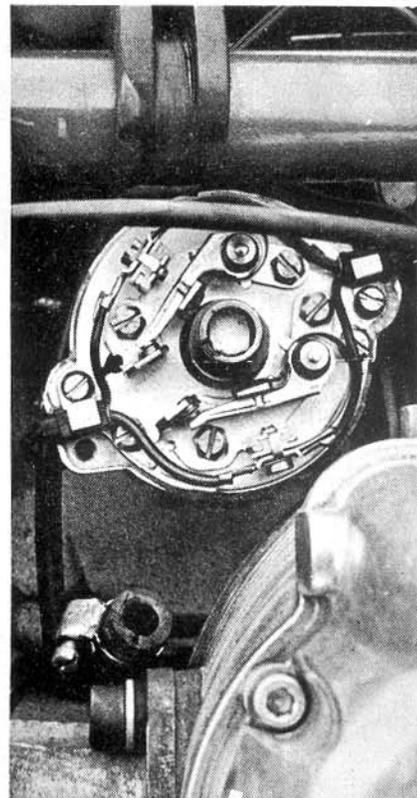
A ce petit jeu-là, j'ai été dangereusement gêné par une déficience majeure :

Le poste de pilotage a un «je ne sais quoi» de racing. L'amortisseur de direction est à deux positions : oui et non.



Le «pont arrière» provient également de la V7 ; un bon gage de solidité pour cette dernière.

le freinage. Là, je vous l'assure, j'ai eu l'occasion de me faire quelques chaleurs. Vous allez croire que j'exagère, mais je vous certifie que le Ceriani quatre comes ne freinait pas plus, après quelques tours, qu'un frein de V7 ou

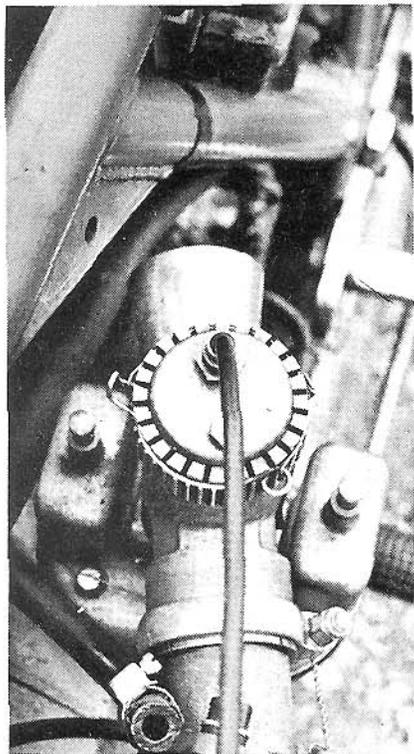


Voici l'allumeur à double rupteur. Les deux avances peuvent être réglées séparément, l'une par rotation de la platine, l'autre par déplacement du rupteur complet sur cette dernière.

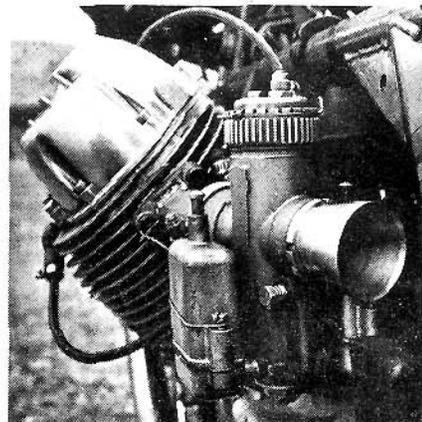
de Kawa, toutes deux tristement célèbres sur le plan freinage. Pour ceux qui connaissent le circuit c'est très simple : j'étais obligé de commencer à freiner devant le milieu des stands pour pouvoir négocier les esses de Mejanes sur la piste ! Heureusement que pour le Bol, l'usine a fait confiance au 250 mm Fontana. Il n'empêche que l'année prochaine il serait question d'adopter les freins à disque, enfin !

En attendant il me fallait bien ralentir énergiquement ce jour-là, et avec les moyens du bord. C'est là que des problèmes se sont posés. En effet, comment faire autrement que de demander une collaboration sérieuse de la roue arrière ? Aussi, pour éviter que le frein, par ailleurs excellent, ne bloque la roue, j'ai largement fait appel au frein moteur. Il m'a toujours répondu avec une vigueur peu commune, ce qui m'a souvent placé dans des situations pour le moins embarrassantes. L'inertie du moteur est telle qu'il faut obligatoirement faire crier l'embrayage. Si cette condition n'est pas respectée, la force de freinage considérable associée au couple de renversement ralentit violemment la roue, le tout accompagné d'un miaulement de pneumatique de mau-gaure. Pour peu que l'on soit incliné,

quand le
TAUREAU
devient
gazelle



L'un des deux carburateurs. Le fil de fer est abondamment utilisé pour assurer les vis et clips. La butée de ralenti a été supprimée.



Malgré la présence de deux cuves, le carburateur n'a pas une largeur exagérée. Sous le pavillon, on aperçoit la vis de richesse.

je ne crois pas que ces menus problèmes aient beaucoup préoccupé Mandracci et Brambilla....

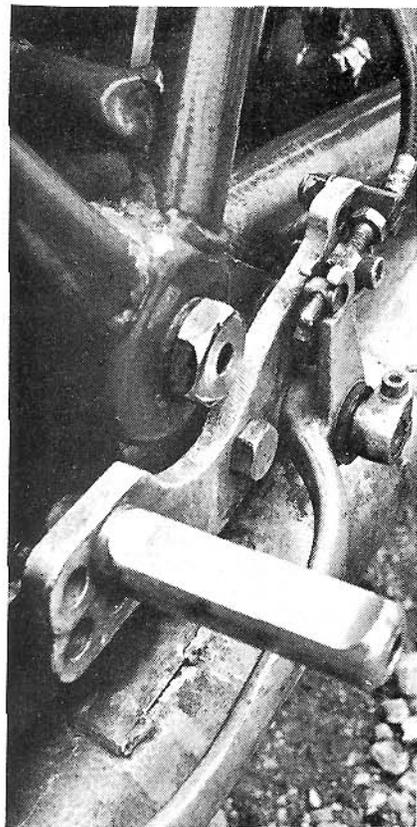
Puisqu'il faut bien donner un temps, je me jette à l'eau en annonçant le mien : 1'44". Cependant, pour être honnête, il convient de tenir compte de la carence du freinage. Je suis personnellement certain qu'avec un bon



La garde au sol est un peu juste comme en témoigne les étincelles. Si vous les voyez derrière la machine, c'est que le photographe suivait celle-ci avec son objectif.

frein, comme il se doit sur une machine d'usine, j'aurais bien grignoté de cinq à sept secondes tout en étant beaucoup plus décontracté. Les temps correspondraient déjà mieux aux capacités exceptionnelles de cette machine sur le plan des performances et plus encore de la tenue de route.

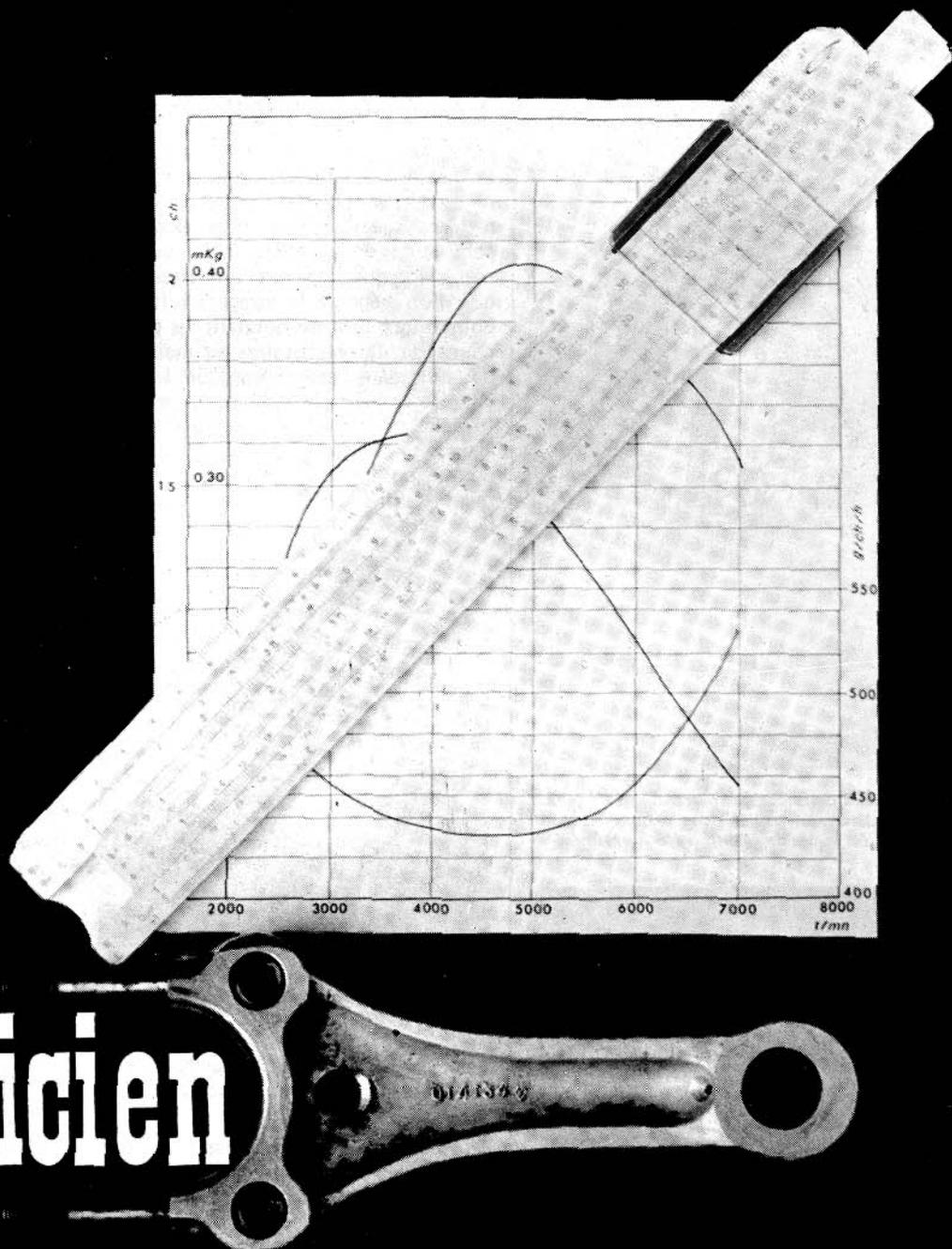
Daniel Urdich.



Voilà du beau travail n'est-ce pas ? L'inversion des pédales est permise par la concentricité des axes. L'opération ne demande que quelques secondes.

**GUZZI
850**

L'avis du technicien

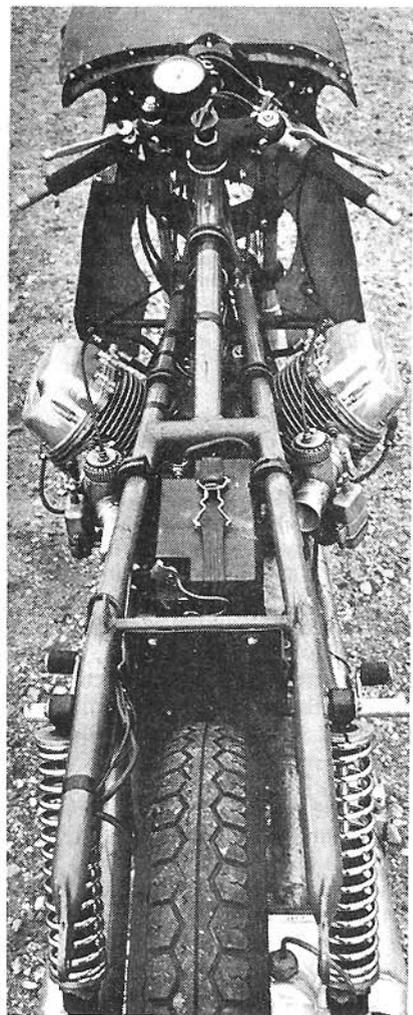
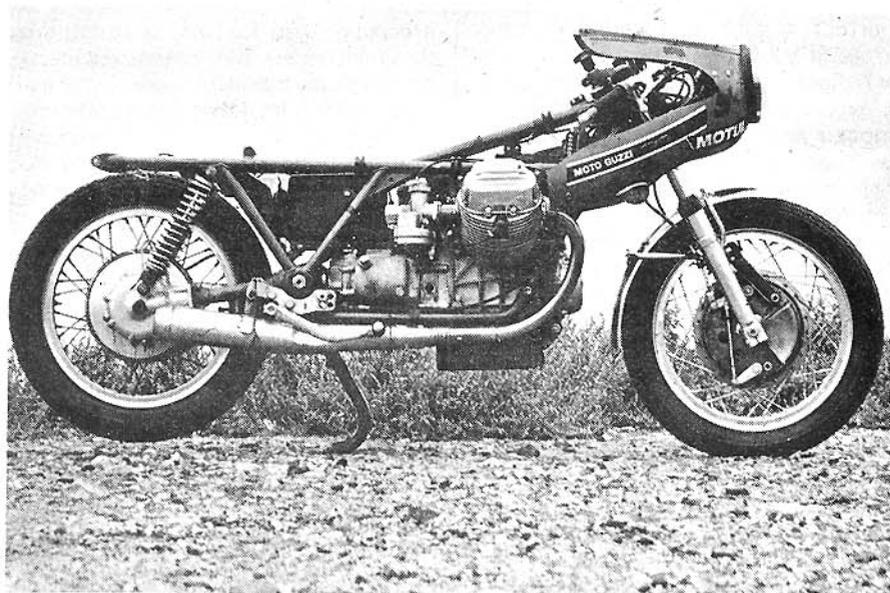


Une machine de sport dérivée de la V7, l'archétype de la machine de touriste, on n'y croit pas. Certains vont même sourire mais, comme dirait Francis Blanche, « je sais, ça fait rire... au début ». D'ailleurs, en épluchant soigneusement la V7 Spécial dans le numéro 2 de Motorama, nous avons déjà trouvé force détails démontrant le soin apporté à l'étude de cette machine. Dans cet article, je ne vais donc pas reprendre ce qui a déjà été dit sur la V7. Pour les caractéristiques de base, je vous renvoie à l'essai paru dans le numéro 2, mais je vais seulement relever les modifications qui, de la V7 Spécial, ont conduit à la V7 Sport.

UN ASPECT TROMPEUR

Pour un œil non averti, le moteur de la Sport est emprunté à la Spécial puis adapté à sa nouvelle destination. En fait, beaucoup de choses sont changées. La plus importante est sans conteste, le carter en alliage léger, entièrement nouveau et abondamment nervuré : une très belle pièce de fonderie. A l'avant, il reçoit un carter de distribution, également nouveau, qui porte un

alternateur en bout de vilebrequin remplaçant la dynamo entraînée par courroie. Toujours sur ce carter de distribution, on note la présence d'une prise de mouvement pour les compte-tours, en bout d'arbre à cames, alors que la Spécial utilisait un compte-tours électronique. Il ne nous a malheureusement pas été possible, l'usine ne se montrant pas particulièrement prolifique



La Guzzi était déjà longue (empattement 1,47 m), elle est maintenant très basse (les longerons sont à 0,78 m du sol), ce qui en accentue la longueur. Pour arriver à ce résultat, le cadre est très bas et on ne saurait dire si c'est le moteur qui est encastré dans le cadre ou le cadre dans le moteur, puisque les longerons descendent entre les culasses.

sur ce moteur, de savoir si le vilebrequin a subi d'autres modifications que celle imposée par le montage de l'alternateur. La course, en tout cas, est identique : 70 mm. L'alésage, par contre, a été modifié, chose que nous avons réclamé dans l'essai de la Spécial. Nous n'avons évidemment pas la fatuité de penser que c'est à la suite de nos réclamations que cette transformation a été effectuée, mais cela fait tout de même bien plaisir. Maintenant, sur les machines commercialisées, l'alésage est de 82,5 mm soit une cylindrée totale de 748,32 cm³, beaucoup plus logique que les précédents 757,5 cm³. Le modèle que nous avons essayé, qui était celui confié à Riva et Sciareja au Bol d'Or, avait été réalisé à 88 mm, ce qui porte la cylindrée à 851,5 cm³.

Voici un cadre où le tube rectiligne est roi. Ce n'est pas étranger à sa rigidité. Remarquez qu'il n'y a pas de pont réunissant les extrémités arrière des longerons. C'est parfaitement logique puisque, à cet endroit, leur unique rôle est de supporter la selle et, éventuellement, le garde-boue.

Si l'arbre à cames occupe toujours la même position, au centre du V formé par les cylindres, il n'a plus rien d'identique au précédent. La comparaison des chiffres suivants sera d'ailleurs édifiante : l'AOA passe de 24° à 40°, le RFA de 58° à 70°, l'AOE de 58° à 63° et le RFE de 22° à 29° !

L'architecture de la distribution est conservée, mais il est certain que des ressorts de soupapes plus puissants sont utilisés.

Le mystère le plus entier plane sur les culasses. L'aspect extérieur est semblable, mais je ne serais pas autrement surpris si elles étaient équipées de soupapes de plus grand diamètre et peut-être même, sait-on jamais, leur angle a-t-il été légèrement réduit.

Pour s'adapter à l'accroissement des contraintes sur l'embiellage, la pression de lubrification a été augmentée. Alors qu'elle était de $4 \pm 0,2$ kg/cm², elle passe à $4,5 \pm 0,5$ kg/cm².

L'allumage, lui aussi a été reconsidéré. L'allumeur de technique automobile (il était d'ailleurs emprunté à la Fiat 500) avec un rupteur unique et un distributeur, a laissé la place à un double rupteur beaucoup plus «moto» et surtout fournissant un allumage plus régulier à haut régime. Les deux rupteurs sont calés à 135° (n'oublions pas qu'il s'agit d'un twin à 90°) et alimentent chacun une bobine.

L'avance a été adaptée aux nouvelles caractéristiques du moteur. L'avance initiale passe de 10° à 13° et l'avance totale de 38° à 39°.

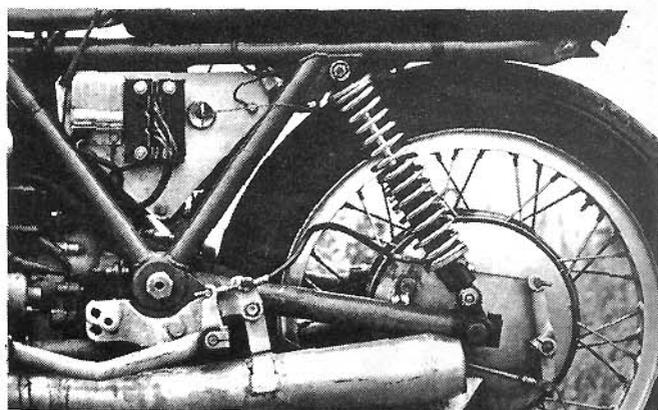
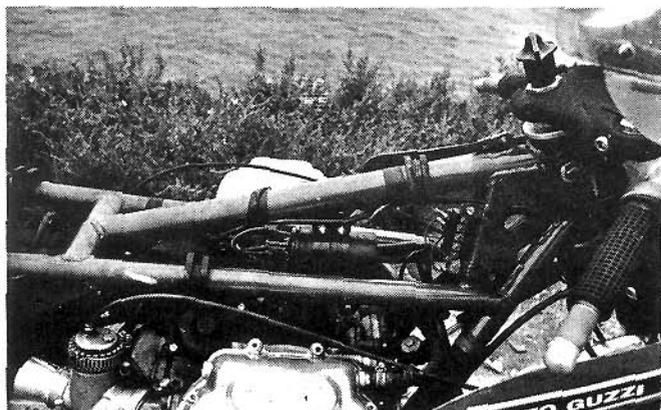
Avec un rapport volumétrique de 9,5, la puissance atteint 72 ch SAE à 7.000 t/mn pour la 750. On peut donc prévoir logiquement, pour la 850, que les 80 ch ne sont pas loin avec un régime dépassant 6.500 t/mn.

Celui qui, à la sortie de la V7, aurait dit qu'il serait un jour possible de tirer 96 ch/litre de ce moteur, se serait fait traiter, au mieux, de doux rêveur. Et pourtant....

Côté transmission, la chaîne cinématique propre aux moteurs à vilebrequin longitudinal : embrayage, transmission primaire, boîte de vitesses est conservée. L'embrayage bidisque à sec est en en bout de vilebrequin et travaille sous un couple modéré. La transmission primaire, de rapport très bas (1,375) entraîne une vitesse de rotation élevée pour la boîte qui ne facilite pas sa maniabilité (terme discutable puisqu'on la commande au pied). La grosse nou-

Surtout quand on a connu sa sœur aînée la V7 Spécial, la compacité de la V7 Sport est réellement étonnante. L'expression cadre dessinée autour du moteur prend ici son sens véritable car les tubes serrent au plus près les organes mécaniques. Pourtant, rien de transcendant dans le dessin de ce cadre, c'est un double berceau classique avec les montants centraux très inclinés. Mais il est très sérieusement réalisé sans courbes savantes et inutiles infli-

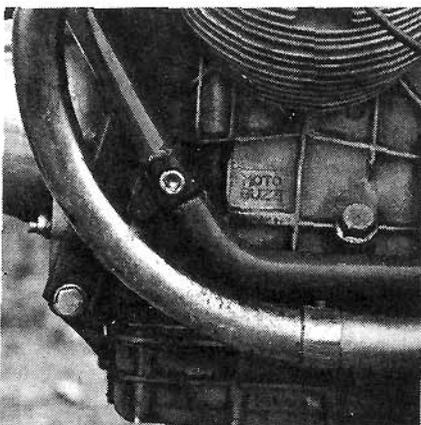
gées aux tubes. Le haut de la colonne de direction est simplement maintenu par un tirant tubulaire soudé à une traverse reliant les longerons supérieurs, sensiblement au niveau des montants centraux. Des goussets largement dimensionnés sont soudés à la colonne de direction et en haut des montants centraux. Les tubes inférieurs des berceaux sont beaucoup plus haut que sur la Spécial, ils encadrent étroitement le carter et arrivent très peu en dessous de



Cette vue détaillée vous montre une réalisation classique pour la fixation de la colonne de direction. Il faut pourtant remarquer le diamètre du tube de tirant supérieur et la présence de goussets à l'avant ainsi que, à gauche de la photo, à la liaison des montants centraux avec les longerons.

veauté se situe au niveau de cette boîte de vitesses qui est maintenant à cinq rapports. Le carter est identique et, selon une technique courante en automobile, le petit carter fermant la boîte à l'arrière est plus long, ce qui donne la place nécessaire pour loger le cinquième rapport.

LES VERTUS DE LA COMPACTITÉ



Le montant avant et le berceau portent chacun un gousset qui sont réunis par un boulon servant également à la fixation du moteur, complétant ainsi efficacement la fixation du tube inférieur de berceau.

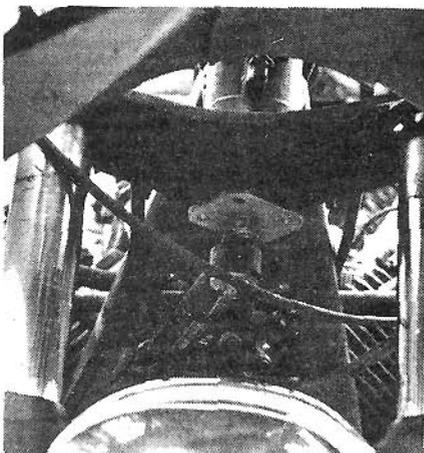
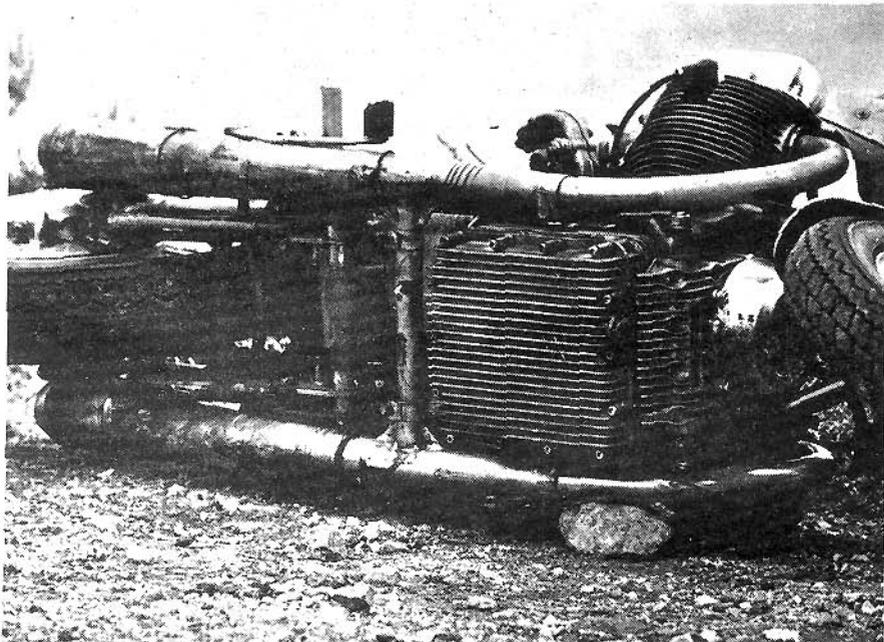
Les montants forment un triangle quasi parfaitement équilatéral et, pour éviter le travail en porte-à-faux du longeron, la fixation d'amortisseur est placée au niveau de la jonction avec le montant arrière, d'où l'inclinaison de l'amortisseur. Le repose-pieds, réglable, est fixé sur une plaque en dural qui dissimule la liaison arrière du berceau démontable.

l'axe de fourche oscillante arrière. Ainsi, celle-ci est bien guidée, les tubes résistent mieux à la flexion. A propos de ces berceaux, une particularité très importante est d'ailleurs à remarquer. Le cadre étant très « resserré » autour du moteur, et afin de pouvoir sortir ce dernier sans déculasser, les tubes inférieurs sont démontables. Ainsi que vous pourrez le voir sur les photos, les liaisons sont très bien réalisées, celles de l'avant utilisant les goussets de fixation du bloc, celles de l'arrière les fixations de repose-pieds.

La rigidité en flexion de ce cadre est satisfaisante grâce à la continuité assurée, de la colonne de direction à l'axe de suspension arrière par le tirant supérieur et les montants inclinés dont la liaison aux longerons est renforcée par des goussets. La rigidité en flexion est un des points faibles des doubles berceaux. Ici, tout a été fait pour y pallier. Du côté de la colonne de direction, vous verrez sur la photo qu'il n'y a rien à craindre.

En ce qui concerne les contraintes de torsion, l'inclinaison des montants centraux apporte, là-aussi, un gain certain

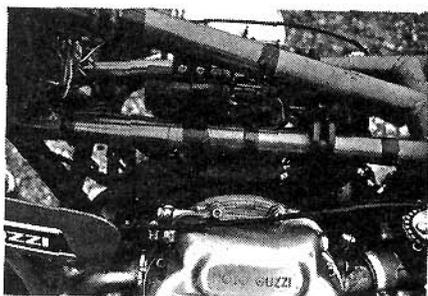
quand le
TAUREAU
devient
gazelle



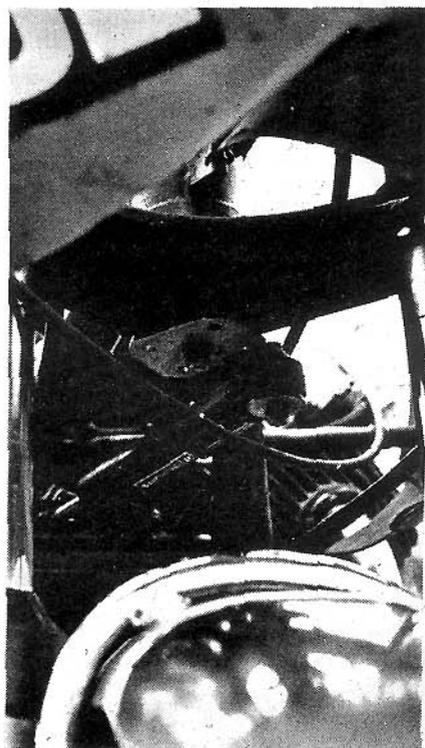
Maintenant, l'amortisseur est débrayé. Les deux fixations de l'amortisseur et l'axe de la colonne de direction étant pratiquement alignés, le débattement de l'amortisseur lors du braquage, surtout pour les angles faibles sera négligeable.

puisque les efforts de torsion reçus par le tirant supérieur sont alors directement retransmis à l'axe de fourche arrière. L'importance de ce tirant n'est pas négligeable puisque, uniquement aidé par les goussets, il doit maintenir la partie supérieure de la colonne de direction. Conscients de la chose, les ingénieurs de chez Guzzi ont utilisé pour ce tirant un tube de plus fort diamètre que pour le reste du cadre. La direction est équipée, à l'usine, d'un amortisseur hydraulique très bien monté puisqu'un bouton surmontant la potence supérieure permet de le déconnecter instantanément. BMW avait sur la R 69 S, réalisé un dispositif visant le même but. L'intérêt de celui de la Guzzi réside dans son extrême simplicité. La patte de fixation de l'amortis-

La capacité du carter inférieur a été accrue de 0,5 litre par rapport à la Spécial et le refroidissement n'est plus gêné par les palettes de protection qui masquaient pratiquement la moitié des ailettes. Même sur la machine de compétition, le tube d'inter-connection entre les pots subsiste, mais il est plus en avant que sur la Spécial.



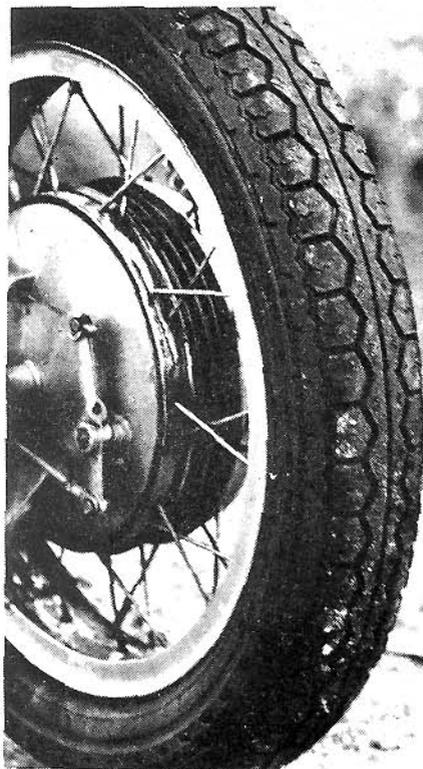
Le circuit des reniflards a été très soigné et, si la photo sort bien à l'imprimerie, vous verrez que des petits tuyaux de reniflard sont maintenant branchés sur les couvercles de culbuteurs.



L'amortisseur de direction est ici en action. La plaque carrée sur laquelle il est fixé est verrouillée en rotation par un ergot s'engageant dans un trou qui est celui le plus proche de l'amortisseur.

seur sur la fourche subit simplement une rotation de 90°, ainsi, le mouvement de l'amortisseur, qui est maximum quand le point de fixation est latéral, devient négligeable quand il est en arrière. Tout mon verbiage deviendra d'ailleurs beaucoup plus clair quand vous aurez vu les photos. Le maintien en place dans la position choisie est simplement assuré par un ergot.

La suspension avant utilise une fourche de fabrication Guzzi qui sacrifie malheureusement à cette détestable mode des tubes de fourche à nu. C'est peut-

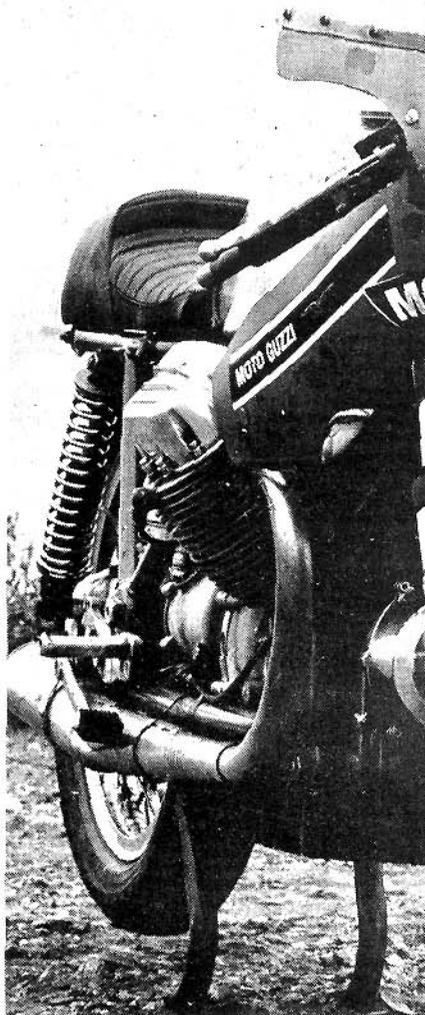


La roue arrière est équipée du nouveau Michelin S 45 qui semble donner d'excellents résultats.

être très joli mais, pour ma part, je ne trouve pas qu'un soufflet soit particulièrement laid. Il a, en tout cas, l'avantage de protéger efficacement le tube. Le frein avant, sur les machines de série, est le nouveau Grimeca quatre cames. Sur les machines du Bol étaient montés des Fontana de 250 mm, également quatre cames, tandis que sur notre machine d'essai pour les raisons que vous a exposé Daniel Urdich, on trouvait un Oldani de 230 qui était vraiment sous-dimensionné. Pour se faire une opinion valable sur le freinage de cette machine, il nous faudra donc attendre un essai plus complet ce qui, nous l'espérons ne tardera pas.

Docteur Jekyll et Mister Hyde, de la V7 à la Sport, la métamorphose est complète et il nous faut bien admettre, maintenant, que la V7 cachait sous des dehors bonasses un tempérament de racer. La 850 du Bol nous l'a éloquentement démontré. Et personne ne songera à s'en plaindre.....

J.T. Grimault.



quand le
TAUREAU
devient
gazelle

fiche technique condensée

MOTEUR :

Semi-bloc motopropulseur. Bicylindre transversal en V à 90°. Alésage : (série) 82,5 mm, (course) 88 mm. Course 70 mm. Cylindrée : (série) 748,32 cm³, (course) 851,5 cm³. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Arbre à cames au centre du V. Cylindres en alliage léger avec alésage chromé dur. Vilebrequin monobloc en acier forgé tournant sur deux paliers lisses. Bielles à chapeau sur coussinets minces. Lubrification par carter réserve. Contenance 3,5 litres d'huile. Pression de lubrification 4,5 ± 0,5 kg/cm². Deux carburateurs Dell'Orto, VHB 30 CD à droite, VHB 30 CS à gauche. Allumage batterie-bobines. Deux rupteurs, deux bobines. Avance initiale 13°, avance totale (correction centrifuge comprise) 39°. Bougies de degré thermique 275. Puissance (série) 72 ch SAE à 7.000 t/mn.

TRANSMISSION :

Embrayage bidisque à sec en bout de vilebrequin. Transmission primaire par engrenages à taille droite. Rapport 1,375 (22/16). Boîte de vitesses à cinq rapports en cascade par pignons à taille droite toujours en prise. Rapports de transmission (série) : 1e : 1,8 (27/15) 37,8 % - 2e : 1,263 (24/19) 53,8 % - 3e : 0,954 (21/22) 71,3 % - 4e : 0,791 (19/24) 86 % - 5e : 0,680 (17/25) 100 %. Transmission secondaire par cardan homocinétique, arbre et couple conique. Rapport (série) 4,375 (35/8).

PARTIE CYCLE :

Cadre double berceau en tubes d'acier. Tubes inférieurs du berceau démontables. Fourche télescopique Guzzi. Suspension arrière à fourche oscillante avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques concentriques. Frein avant Grimeca quatre cames, diamètre 230 mm. Frein arrière Guzzi double came diamètre 220 mm. Empattement 1,47 m, longueur hors tout 2,165 m, largeur hors tout 0,70 m, poids en ordre de marche 225 kg.