

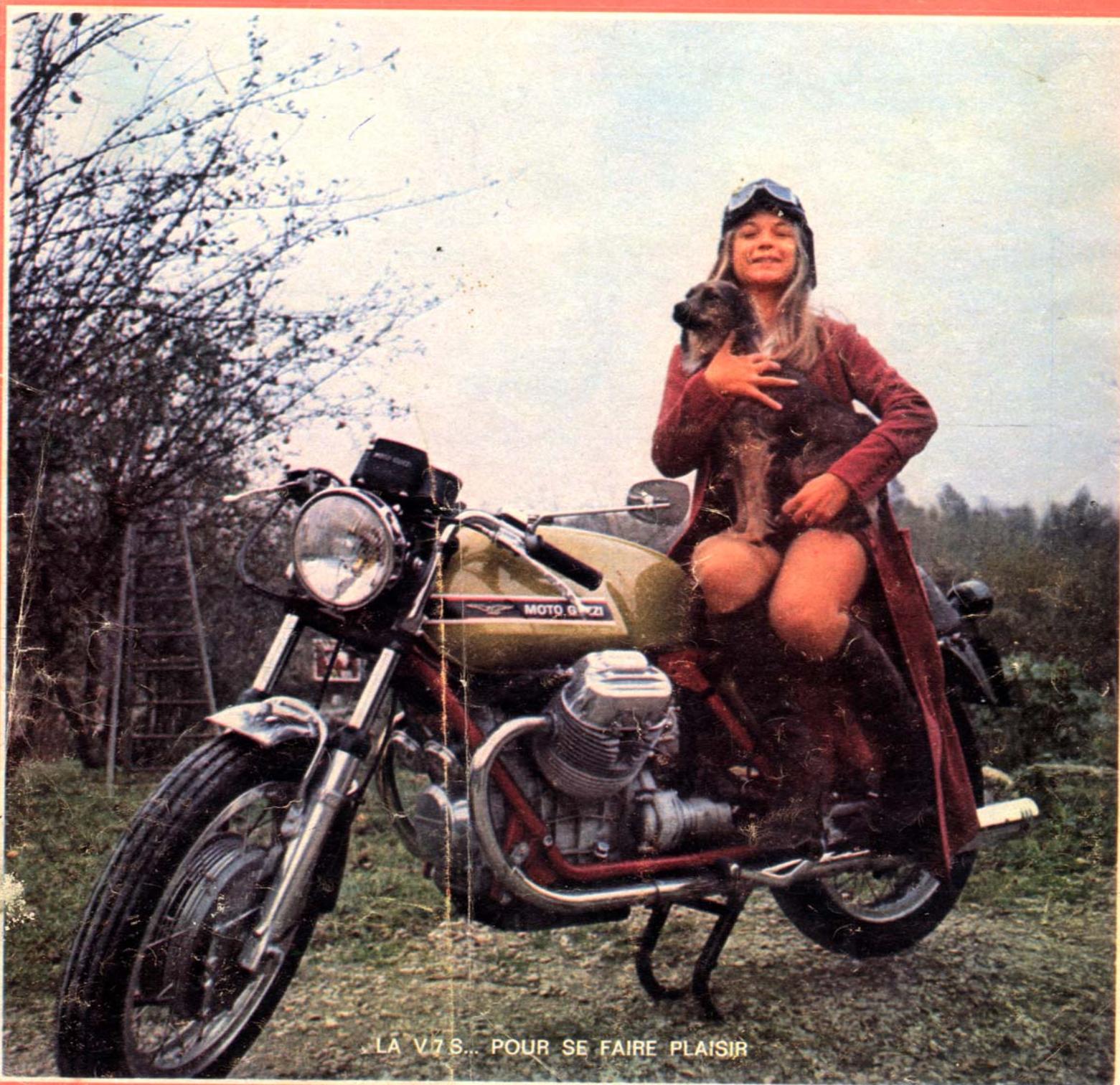
auto

# moto journal

CHAQUE JEUDI  
n° 43 - 18 nov. 1971

2F

Cette semaine  
2 ESSAIS



LA V7 S... POUR SE FAIRE PLAISIR

# JE SUIS MONTE SUR UNE V7S ET J'AI ROULE TRES VITE...

PAR GUIDO BETTIOL

**V**OILA une machine dont on a beaucoup parlé surtout depuis qu'elle a fait sa petite impression au Bol (celles du Bol n'étaient pas les mêmes, mais s'en approchaient quand même de très près, surtout pour la partie cycle).

Inutile de dire qu'on avait une grande envie d'avoir une impression de première main sur cette machine de série et, si possible, de l'essayer à Montlhéry, où on n'a pas le souci de la circulation.

Le désir a été rendu possible grâce à l'extrême gentillesse de M. Teston qui a consenti à me la céder dans un creux de son emploi du temps très chargé, et grâce à mon ami Krajka qui (comme d'habitude) a fait son possible pour me faciliter la tâche.

Je devais en principe l'avoir pendant quelques heures, mais finalement j'ai pu l'avoir pendant une demi-journée, alors j'ai filé immédiatement à Montlhéry.

## ROUGE ET VERTE

Tout d'abord, rien qu'en la voyant, j'ai eu un grand frisson de plaisir : le cadre est rouge vermillon et le réservoir et les boîtes à outils sont vert clair.

Il y avait un petit attroupement pendant que Krajka fignolait le ralenti et rétablissait le niveau d'huile, puis enfin je l'ai enfourchée, et... je n'ai pas pu partir. Pendant que j'essayais de passer la première, j'ai senti le regard de Krajka peser sur moi : muet reproche. Lui, il trouvait que j'avais peu de chances d'enclencher la première en soulevant le levier de frein. En effet tout est à l'envers : les vitesses sont à droite, la première est en haut et les autres en bas.

Je pars quand même et j'ai tout de suite une bizarre vibration en travers à laquelle je ne suis pas habitué, mais qui ne me gêne pas. (C'est classique dans ces moteurs et c'est bien connu par tous les Guzzistes.) Cette vibration, je ne la sens pas « antipathique » : le moteur est là et il me le fait savoir.

J'accélère et je sens tout de suite que le moteur n'« arrache » pas, il « appuie ».

Puis, au feu rouge, première surprise très désagréable : pas de frein avant. Il n'y en aura pas davantage pendant tout l'essai, et ça me gênera beaucoup, je ne trouve rien de plus désagréable que de ne pas pouvoir compter sur le frein avant. Celui-là ralentit tout juste. C'est un quatre cames de 220, de fabrication Guzzi, donc

de toute évidence celui de ma moto avait quelque chose qui n'allait pas, j'ai même eu l'impression qu'il était gras à l'intérieur.

En traversant Paris je n'avais qu'une envie, cette fois : qu'il y ait beaucoup de voitures. J'étais venu exprès avec une « quatre pattes » pour pouvoir faire une comparaison fraîche sur la maniabilité, cette fameuse maniabilité de la V7S.

Eh bien, elle est simplement incroyable ! D'abord, la position est à l'italienne (comme je l'aime) puis non seulement la selle est très basse, mais le poids est très bas et ça se sent. On fait des S à travers les voitures comme on veut parce que quand on se fixe une trajectoire, on peut la suivre comme on l'a pensée. On agit toujours comme ça, bien sûr, mais avec d'autres machines on se fixe des trajectoires en fonction de ce qu'on sait déjà que la machine peut faire. Ici on a l'impression de ne pas avoir cette contrainte.

Sa maniabilité est vraiment fantastique et elle sera confirmée sur le routier, à plus grande vitesse.

## UN DOUBLE MONO

Le moteur vibre et cogne (ou « appuie ») jusqu'à 3-4 000 tours. Après 5 000 tours il ne vibre absolument pas et on ne l'entend plus. J'entendais seulement les culbuteurs, un bon bruit mécanique dans l'aigu, très agréable. Cette machine avait en réalité un jeu trop important. En venant



« Introduire le sexe dans la moto » (Sainte-Beuve).

de Marseille, M. Teston avait contrôlé le jeu et avait trouvé qu'il n'y en avait pas assez. Craignant un pépin, il en avait mis davantage, « au pif ». Krajka ne pouvant pas le rétablir tout de suite, j'ai préféré partir comme ça plutôt que renoncer à Montlhéry.

La puissance arrive à 5 000 tours. C'est un vrai moteur sportif, avec lequel il faut changer souvent de vitesse, pour rester entre 5 et 7 000 tours, qui est la plage la plus agréable. En bas on dirait qu'il y a un autre moteur. A 3 000 tours il n'a pas tellement envie d'avoir de la reprise. Il fait avancer la moto en « poussant ». Après 5 000, il « part ».

A chaque changement de vitesse, la machine, à cause du couple transversal, se tortille (deux coups de petit guidonage, sans danger). Je n'ai pas réussi à me convaincre que c'était désagréable : je ne déteste pas que la moto se manifeste, à condition qu'elle soit mon amie quand il y a une vraie difficulté.

Et puis il y a le cardan. Là il y a un réflexe à prendre. Il ne faut pas être brutal au moment de lâcher l'embrayage, il faut l'accompagner pendant un petit moment et tout se passe très bien. Pour les rétrogradages c'est différent. Si on est à bas régime, ça va, mais si on est en haut, le petit « vroum » habituel ne suffit pas pour rétrograder. Il faut — quand on est débrayé — rester un petit moment avec



la poignée ouverte, « vrooooooum », pour que le moteur puisse bien monter en régime. Alors les vitesses passent bien. Ceci à cause du fait que le volant est sûrement trop lourd. Le moteur serait plus agréable s'il pouvait monter plus

*On voit le système qui permet de relever le guidon : il s'agit d'un collier qui peut coulisser sur la fourche, entre les deux tés.*

MM. Teston (à gauche) et Krajka, très contents de leur nouvelle bombe.



vite en régime. Je suppose que le volant actuel est le compromis qui a été jugé le meilleur, car l'inertie du volant est un problème primordial dans une machine de sport-course.

### IL N'Y A PLUS D'ANNEAU

J'ai voulu en premier essayer l'anneau. Naturellement j'allais prendre des chronos, mais ce n'était pas vraiment le but. Je voulais surtout voir comment elle allait se comporter sur les moultes bosses. L'amortisseur de direction était mis. Je l'avais enlevé pendant un moment en ville, mais j'ai trouvé la direction un peu trop molle, alors je l'ai enclenché, puis je l'ai oublié. Avec, c'était très bien, je trouve que c'est inutile de le débrayer. J'ai commencé à tourner sur l'anneau avec la méfiance habituelle avec laquelle on y roule sur une machine inconnue. Aussi, pendant deux tours, je réduisais au moment d'entamer les courbes. Le tour d'après je n'ai presque pas coupé et les autres tours, tout à fond. J'ai dû

Suite page 32

# JE SUIS MONTE SUR UNE V7S ET J'AI ROULE TRES VITE...

Suite de la page 25

me forcer un peu pour le faire, parce que dans les courbes j'ai toujours la désagréable pensée qu'en tombant je pourrais passer par-dessus bord. (En réalité je ne crois pas que ceci soit possible, parce qu'en principe on n'est pas penché — je roulais deux bons mètres plus haut que la ligne jaune — mais on ne s'en rend pas compte. Donc si on tombe on doit aller tout droit, je crois.)

Eh bien, alors qu'en général j'essaie de tourner le minimum de temps possible sur l'anneau, ce jour-là je ne pouvais plus m'arrêter et j'avais même le loisir de regarder souvent le compte-tours ! Sur les bosses ça sautait, mais pas beaucoup, et je n'avais pas de soucis pour la trajectoire. Pas de tortillement. J'avais l'impression de rouler à 100 à l'heure (presque).

Le meilleur temps a été 48,6" (Je pèse 85 kg et j'ai un gabarit en conséquence). Ce temps donne 189,55 km/h. Mais comme la longueur de l'anneau est mesurée sur la ligne jaune et que je roulais 2 m à 2 m 50 plus haut, il faut compter une distance plus grande de presque 1%, soit 191 km/h environ. On compte généralement une perte de vitesse de 2% à cause des courbes. La vitesse serait donc en ligne droite de 195 km/h.

Je n'ai pas réussi à dépasser les 6 700 tours. Si on arrive à atteindre les 7 000 tours, ce qui est peut-être possible, la moto étant normalement mise au point (ça fait combien de tours le jeu aux soupapes ? 100, 200 ?) et en tout cas sûrement avec un carénage ne serait-ce que tête de fourche, cela ferait 203,4 km/h. Le pneu arrière était usé, et il avait une perte de développement d'un peu moins de 1%. Si avec un pneu neuf, donc en tirant un peu plus long, on peut toujours garder les 7 000 tours, on arrive à une vitesse maximale, dans les meilleures conditions, de 205-206 km/h.

La zone rouge commence à 7 300 tours. A ce régime la puissance a déjà baissé, sinon on arriverait à une vitesse de presque 212 ! (Ce que l'on peut gagner comme km/h avec un peu de réflexion !)

La moto avait 4 000 km.

**« Assez pour pouvoir ouvrir en grand, m'a dit Krajka, mais je ne suis pas étonné qu'il te manque des tours, ce moteur ne se libère qu'à 10-12 000 km. »**

## ... ET IL N'Y A PLUS DE FORET

500 mètres après les deux ponts je me suis aperçu qu'elle tirait trop long : elle était sûrement montée avec une démultiplication finale prévue pour le carénage.

Je n'arrivais à passer la cinquième que dans la seconde moitié de la contre-courbe. Je vais faire les premiers tours avec prudence, pour me mettre dans l'oreille le bruit, car on n'a pas toujours le temps de regarder le compte-tours quand on tire les intermédiaires.

Je voulais surtout voir trois choses : descente Lapize, ligne droite de la Forêt et en général le comportement en virage. Il y a un gauche avant la descente Lapize qui est bien bosselé à la corde, mais justement à cet endroit il y avait un tas de feuilles mortes, et j'ai dû passer un peu à l'extérieur. Quant au freinage de la descente je n'ai pas vu grand chose à cause de ce frein avant qui ne freinait pas du tout. Elle ne sautait pas beaucoup, mais évidemment il aurait fallu l'observer avec la fourche bien enfoncée par le freinage.

Jusqu'ici j'arrivais tout juste à atteindre les 6 500 tours en cinquième.

Une autre preuve qu'elle tirait long m'a été donnée quand j'ai vu que je ne pouvais pas passer la 5<sup>e</sup> avant les Biscornes. Puis voilà la Forêt : je tire tout à fond, mais je coupe quand même un peu avant la descente, j'ouvre à nouveau, et je coupe de temps en temps un peu plus loin. J'avais pris la précaution de ne pas peser sur le guidon.

Ça c'est très bien passé. Elle sautait pas mal, mais j'arrivais à rester assez couché en mettant la tête un peu de travers pour éviter de recevoir le réservoir sur le menton.

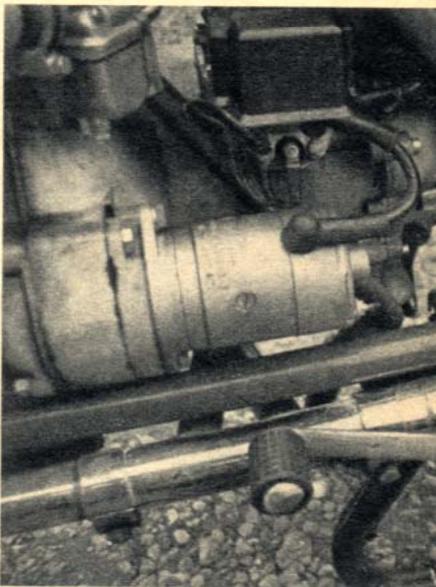
Dans Ascari je n'eus aucun problème. Le vrai problème était le freinage.

Toujours en catastrophe, roue arrière à demi bloquée, au premier passage aux Deux Ponts les copains m'ont dit que c'était assez spectaculaire. Je tenais la moitié de la route (presque).

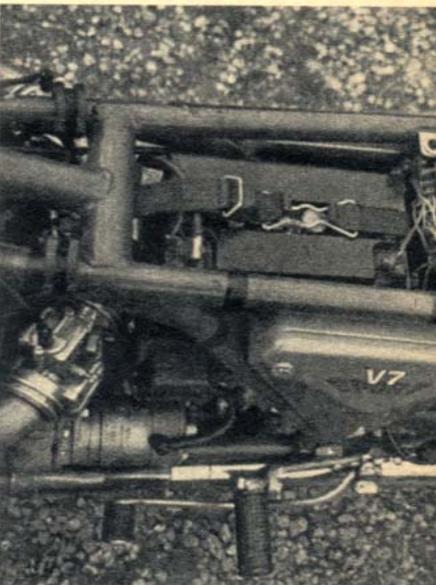
J'ai fait quelques tours de cette façon, en essayant de freiner quand même le plus tard possible (et en loupant quelques rétrogradages, car je n'avais pas le réflexe de donner un long coup de gaz au moment de rétrograder. Quand on n'a



Le garde-boue se relève pour permettre le passage quand on relève la selle.



On voit juste à gauche de l'axe de suspension, facilement le sélecteur à gauche et le frein à droite en haut et les autres en bas.



Quand on soulève la selle on trouve que le pneu Pour béquiller, il y a deux poignées, mais du Le pneu avait 4 000 km et il était à changer.



la roue au démontage. Il faut également le soulever



vois du sélecteur. Ce système permet de monter très  
Les vitesses restent de toute façon « à l'envers » ; pre-



« tout près ». C'est en réalité le cadre qui est très bas.  
gauche il est difficile d'atteindre la béquille avec le pied.

pas le réflexe il faut réfléchir, mais sou-  
vent on a autre chose à faire).

Et le couple de renversement ? Il existe,  
mais il faut des circonstances spéciales.  
Une fois j'étais entre deux vitesses dans  
un virage. J'ai changé et par la même  
occasion j'ai fait un écart de 50 cm.

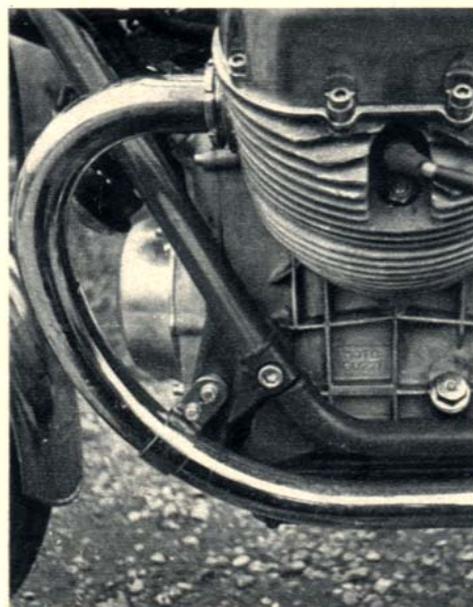
Les tours d'après j'ai pris la Forêt à  
fond. Franchement, elle ne bouge pas,  
j'ai même eu le temps de regarder le  
compte-tours : j'étais à un peu plus de  
6 500.

Au passage suivant, au lieu de ne pas  
peser sur le guidon, j'ai voulu le tenir.  
Dans ces conditions on ne peut pas  
s'empêcher de le bouger un peu en sau-  
tant en l'air, et quand on retombe elle  
guidonne. Effectivement elle guidonne,  
mais d'une façon saine et pas inquié-  
tante, elle ne se tortille pas du tout, on  
la sent toujours bien rigide.

La façon de la placer dans les virages  
est tout simplement stupéfiante. On la  
place avec une grande précision exacte-  
ment là où on veut et je me suis amusé  
à la rebalancer dans un virage, viser,  
et prendre la corde à 10 cm de l'herbe.  
Son bruit de double mono me donnait  
toujours l'impression de ne pas avancer  
tellement vite, mais j'ai rectifié mes  
sensations quand, m'étant aperçu que  
je pouvais freiner dans la descente de  
la cuvette, j'ai attaqué la bosse de la  
descente à fond et je me suis retrouvé  
pendant deux bons mètres avec la roue  
avant en l'air.

Je tournais aux environs de 4'30". Puis  
j'ai décidé de freiner carrément plus  
tôt (pour donner une idée, à l'arrivée  
aux deux ponts, je freinais avant la bande  
blanche marquée 300 m). En freinant  
plus tôt, j'étais plus à l'aise pour balan-  
cer au bon endroit et du coup j'enroulais  
mieux. Résultat : 4'22", 126,156 km/h.  
C'est un temps de cet ordre que j'ai fait  
avec une Honda 4 de série en méga-

Tout près de la patte qui fixe l'échappement on voit un  
boulon Allen. Il sert à fixer la partie horizontale infé-  
rieure du cadre qu'il faut enlever pour déposer le moteur.



phones et carénage tête de fourche.  
Voilà une machine qui va « faire mal »  
en Critérium.

## ET SES DEFATS ?

Cette machine n'est pas encore en  
France, elle n'y sera qu'en mars-avril.  
Les amateurs peuvent commencer à  
remplir leur bas de laine : son prix sera  
entre 16 et 17 000 F.

On a le droit d'exiger beaucoup de choses  
pour ce prix : Une qui n'est pas pardon-  
nable est le fait qu'il faut lâcher la poi-  
gnée gauche pour actionner avertisseur  
et commande des phares. Il manque en  
plus la possibilité de faire la commuta-  
tion avertisseur-appel de phare. C'est  
d'autant moins excusable qu'on trouve  
des raffinements exclusifs : la lumière  
qui s'allume en soulevant la selle et le  
guidon réglable.

J'ai roulé à la tombée de la nuit et le  
phare m'a paru plutôt faible. Quand aua-  
t-on une moto de série munie d'un  
VRAI phare ?

Suite page 38

On voit la structure du cadre. Le frein arrière est un  
double came. Les repose-pieds du pilote, comme ceux  
du passager, sont repliables.



# JE SUIS MONTE SUR UNE V7S ET J'AI ROULE TRES VITE...

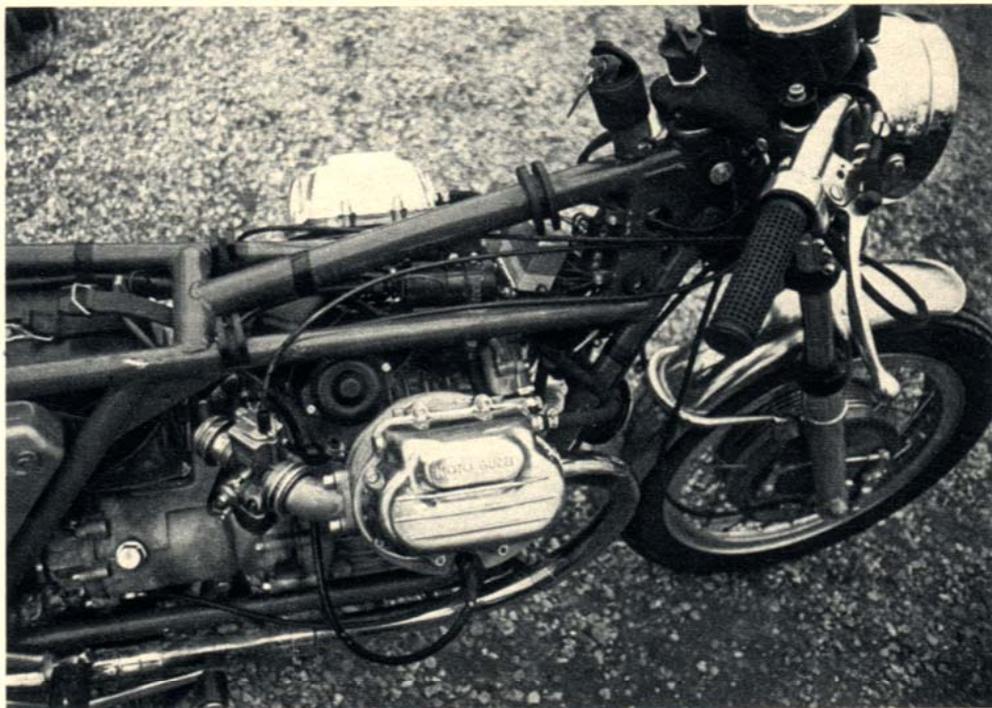
Suite de la page 33

La béquille a une petite tige qui sort et qui sert à la baisser. Cette tige sort à droite de la moto, mais je béquille en étant à gauche et il faut que j'aie cherché la béquille sous le pot d'échappement. Si on a des chaussures de ville on les abîme parce que forcément on touche le pot.

Elle n'est pas tellement dure à béquiller, mais trop quand même pour se permettre de ne pas avoir de béquille latérale.

Avant sa commercialisation, nous pourrions en disposer plus longtemps pour un essai plus complet, qui sera fait sur une machine complètement rodée et surtout nous n'aurons pas le plus-que-désagrément dû à l'absence de frein avant. Je tiens à remercier dès maintenant M. Teston, auxquels je suis personnellement reconnaissant.

Quand j'ai repris la 4 pattes et me suis replongé dans la circulation, pardon, M. Soichiro, mais j'avais l'impression d'être monté sur un (oserai-je ?) camion.



On voit bien la conception du cadre. Il est vraiment construit autour du moteur. La triangulation est, non seulement efficace, mais aussi très jolie. Le support de la clé, derrière la colonne de direction, paraît curieux sans le réservoir.

Voilà comment mettre le starter. Les carburateurs sont à pompe de reprise.

## FICHE TECHNIQUE

### Moteur :

Type : bicylindre en V à 90°, 4 temps culbuté.

Alésage : 82,5 mm.

Course : 70 mm.

Cylindrée : 748,388 cm<sup>3</sup>.

Compression : 9,8 à 1.

Puissance : 70 ch à 7 000 tr/mn.

Carburateur : 2 Dell'Orto à cuve centrale et pompe de reprise, Ø 30 mm.

Allumage : batterie-bobines (2 rupteurs).

Alimentation électrique : alternateur 14 V 13 A ; batterie 12 V 32 Ah.

Lubrification : sous pression ; pompe à engrenages ; 3,5 l d'huile dans le carter.

Démarrreur : électrique.

Boîte de vitesses : 5 rapports.

Transmission primaire : engrenages à taille hélicoïdale.

Transmission secondaire : arbre et joints à cardan ; couple conique à taille hélicoïdale à l'arrière.

Rapport : 35 : 8 ou 37 : 9 avec le carénage.

Embrayage : deux disques à sec.

Partie cycle :

Cadre : double berceau.

Pneus : AV 3,25 x 18" ; AR 3,50 x 18".

Freins : AV : double frein, double came (220 x 25 x 2) ; AR : double came (220 x 25).

Suspension : AV télescopique ; AR oscillante.

Longueur H.T. : 2 165 mm.

Largeur au guidon : 700 mm.

Hauteur maxi : 1 035 mm.

Hauteur de selle : 770 mm.

Empattement : 1 470 mm.

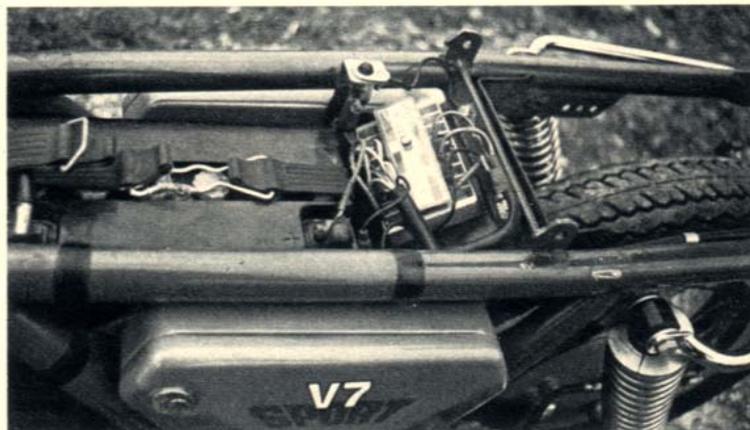
Poids à sec : 206 kg.

Réservoir : 20 l dont 3 l de réserve.

Vitesse maxi : 195 km/h.

Consommation (norme CUNA) : 8,5 l/100.

Pente gravissable en 1<sup>re</sup> : 63%.



Le boîtier des fusibles. De l'autre côté, contre le tube du cadre, se trouve un interrupteur et une lampe qui s'allume quand on soulève la selle. A droite du boîtier contre le faisceau de droite, on voit une fiche inutilisée : elle est prévue pour les clignotants.



En tournant de 90° le papillon sur la colonne de direction, on embrave ou on débrave l'amortisseur de direction. Le support de la clé de contact se trouve juste derrière. La clé a quatre crans : contact coupé et direction bloquée, contact coupé et direction libre, contact mis et démarrage. Pour le démarrage, il y a également un bouton près du pouce droit. Les boîtes à outils s'ouvrent avec une autre clé.