

**PRISE DE CONTACT**

## **GUZZI 750 NEVADA**



*Le freinage (double disque avant) est à mettre au positif de la Guzzi de même que la maniabilité. Il est vrai que pour un 750 elle est de 30 kg plus légère que ses concurrentes.*

*Un custom Guzzi!... Pourquoi pas, bien que cette famille de motos ne colle pas très bien avec l'image de marque Guzzi, construite sur des motos pour voyager et pas vraiment pour frimer. Reste que la Guzzi Nevada s'accommode fort bien des canons esthétiques du custom et que le V twin en travers du cadre si particulier à Guzzi s'intègre avec bonheur dans la ligne de ce custom.*

Par Christian Lacombe. Photos: Micou.



*Le poste de commande de la Guzzi ressemble quelque peu à celui de la Yamaha 750 Virago mais avec une inversion des instruments.*

# **CUSTOM**

# **SAUCE ITALIENNE**



**La Guzzi Nevada est un custom compromis, plus proche d'une routière que d'un custom genre Intruder en comportement de partie-cycle. En revanche la sécheresse de la suspension arrière est bien dans la tradition du custom pur et dur!**

Depuis quelques années le cheval de bataille de la marque en France est la California 1000 qui est à la moto ce que le percheron est à la race chevaline. Une brave bête de trait, fidèle, modeste, et qui s'adapte parfaitement à un usage attelé. Depuis peu Guzzi diversifie sa production en proposant un gros trail, la Quota, une sportive, la Daytona et donc un custom avec la Nevada.

### Pas un custom extrême

Dans la famille des customs il existe trois tendances, le "custom drag" façon V Max ou Fazer Yam, le "custom chop" façon Shadow Honda ou Intruder Suzuki et le "custom compromis" qui reprend, pour l'essentiel, l'architecture de la partie-cycle et du moteur d'une routière mais que l'on habille en custom. La Nevada appartient à cette dernière catégorie ce qui, quelque part, facilite la prise en main. En effet la Nevada propose une position de conduite presque conventionnelle, des guidons pas trop "corne de vache", des repose-pied pas trop en avant, une fourche pas trop inclinée, ce qui lui confère une direction presque neutre alors qu'un custom chop a fortement tendance à engager à basse vitesse.

La Nevada n'en est pas moins sujette à la critique quant à la position de conduite, jambes trop écartées et surtout gêne réelle au niveau des genoux à cause des protections des cylindres. Il est facile de les supprimer mais alors gare aux brûlures pour ceux qui roulent l'été en short. La pédale de frein ne tombe pas parfaitement sous le pied du fait de la posture "en canard" de la position de conduite. L'embrayage est un peu plus ferme que sur les japonaises et la poignée de gaz qui est traditionnellement critiquée sur les Guzzi pour sa dureté, s'est adoucie mais il reste un point dur à l'attaque des gaz ce qui occasionne des à-coups à l'accélération dans la circulation en ville. Dommage car la transmission est plutôt réussie malgré la fermeté de la boîte de vitesses.

### Besoin d'amour

Une Guzzi ça ne se conduit pas comme une japonaise, il faut bien se mettre ça dans la tête avant de lorgner vers la belle. Cette mécanique conçue il y a de cela un quart

de siècle a certes connu des évolutions mais conserve des caractéristiques d'un moteur d'antan : à savoir une boîte de vitesses à la sélection lente, à la course de sélecteur longue, bref qui s'accommode mal d'une conduite énermée.

Les montées en régime de ce moteur culbuté prennent leur temps, inutile de s'exciter sur la poignée de gaz, goûtez plutôt au bon couple (à 3500 tr/mn) de ce 750, à sa souplesse qui lui permet de reprendre dès 2000 tr/mn. Amusez-vous avec l'effet couple de renversement au coup de gaz à l'arrêt. Dites-vous que les grosses vibrations autour de 4000 tr/mn sont à assimiler à un massage relaxant.

Ces vieux moteurs ont une vie bien à eux qu'il faut savoir respecter. De même, il faut savoir s'adapter aux imperfections de l'italienne, une finition moyenne qui nécessite un soin constant et un minimum de talent de bricoleur (ainsi avons-nous constaté sur notre moto d'essai une fuite d'essence au carbu gauche). La Guzzi a besoin d'amour pour qu'elle vous rende la pareille.

### Sécurisante

Hormis la position de conduite, dérangeante, la Nevada est plutôt saine à la manœuvre. Maniabilité supérieure à la moyenne des customs, idem pour le freinage (trois freins à disque) et une tenue de route tout à fait acceptable, pour des vitesses raisonnables il est vrai. La Nevada plafonne à 160 km/h ce qui est largement suffisant pour un custom. Sa consommation moyenne ressort à un peu moins de 6 litres ce qui lui assure 250 km d'autonomie. Vu le confort de la suspension arrière c'est bien suffisant. En revanche la suspension avant est plutôt meilleure que celle de l'Intruder par exemple.

Le custom, qui est un concept de moto typiquement américain, a rayé toute notion de confort dans son cahier des charges. Il est vrai que là bas on roule le plus souvent sur du billard et jamais longtemps. Le pilote de la Nevada a le fessier calé sur une selle moelleuse mais le passager, perché comme il se doit, est bien mal loti ne serait-ce que pour se tenir et n'a qu'un ersatz de selle pour se protéger de la sécheresse de la suspension. La Guzzi Nevada est une moto d'égoïste quoi... comme les super-sports!

CL.

### FICHE TECHNIQUE

**Moteur :** bicylindre 4-temps en V à 90°, refroidissement par air, culasse à deux soupapes commandées par tiges culbutées.

**Cylindrée :** 743,9 cm<sup>3</sup>.

**Alésage x course :** 80 X 74 mm.

**Puissance :** 48 ch à 6200 tr/mn.

**Couple :** 6,02 kgm à 3200 tr/mn.

**Alimentation :** 2 carburateurs Dellorto de 30 mm de diamètre.

**Boîte de vitesses :** 5 rapports.

**Transmission secondaire :** par cardan.

**Cadre :** double berceau en acier.

**Suspension AV :** télescopique assistance air, débattement 140 mm.

**Suspension AR :** double amortisseur réglable, débattement 110 mm.

**Roues :** 215 x 18 à l'AV et 250 x 16 à l'AR.

**Freins :** double disque AV de 270 mm, simple disque AR de 260 mm.

**Poids à sec :** 183 kg.

**Prix :** 47 310 F.

**Garantie :** Un an pièce et MO.

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

	GUZZI 750 NEVADA
<b>QUALITES</b>	Freinage Charme Guzzi Fourche AV
<b>DEFAUTS</b>	Boîte de vitesses Position de conduite Dureté suspension AR



**Le moteur V twin "à la Guzzi" ne manque pas d'allure dans une partie-cycle custom. Il est par ailleurs bien pourvu en caractère mais il mériterait une meilleure boîte de vitesses.**