

La Belle Histoire Moto Guzzi

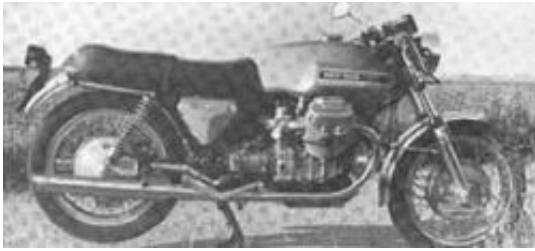
[« V7 Sport \(1972-1974\) - Moto Guzzi V7 Sport essai MJ »](#)

Moto Guzzi V7 Sport essai express MJ

Par Roland le 01-01-1972, 00:00 - [V7 & 750 à carbus](#) - [Lien permanent](#)

- [gros bloc](#)
- [V7](#)

Banc d'essai express



Moto Guzzi V7 Sport

La place qu'on croyait destinée à la 750 MV...

La Kawasaki 750 lui est supérieure sur 400 m D.A. la Japauto 950 sur 1 000 m D.A. et en vitesse de pointe. Son puissant frein avant à tambour quatre cames ne vaut évidemment pas un double disque. Ses commandes au guidon sont peu pratiques et, pour 15 000 F, on n'a même pas droit aux clignotants...

Pourtant que vient prendre tranquillement la place qu'on croyait destinée à la coûteuse et imparfaite M.V. 750, celle de la meilleure routière actuelle : à talent de pilote égal, sur n'importe quelle méchante nationale bosselée et tortueuse elle passe en effet plus vite qu'aucune autre moto de série.

Dos d'âne ou de chameau

La V 7 Sport fait preuve d'une tenue de route ahurissante. Mais elle possède d'abord ce qu'on appelle la classe : que les " S " rencontrés soient secs ou amples, ouverts ou fermes, en dos d'âne ou de chameau, on balance la "Sport" avec rapidité et précision mais, surtout, avec facilité. Et c'est une prouesse technique peu banale qu'ont réalisée les ingénieurs de Guzzi : travaillant sur ce percheron puissant et efficace, un zeste teutonique, qu'était la 750 originale, avec comme consigne de rattraper les Japonais, ils se sont retrouvés - enfin - à Rome. Leur enfant, en effet, semble un hymne à la subtilité latine. Son cadre construit autour du moteur est monté si bas que le garde-boue arrière se taille un véritable chenal à l'intérieur de la selle, que sa terminaison chromée s'articule pour pouvoir sortir la roue. Malgré cela la garde au sol est exceptionnelle, les suspensions sont un modèle de douceur mais aussi de précision.

La ligne est belle, racée, toute de contraste entre la finesse de la partie cycle et la puissance du gros twin étiré en largeur, le tout souligné par un réservoir qui épouse la forme de l'une puis de l'autre. Ce qui surprend dès les premiers tours de roues, c'est sa maniabilité : elle dépasse légèrement les 200 kilos mais on est assis si bas, le centre de gravité est tellement abaissé qu'on la balance au ralenti beaucoup mieux que n'importe quelle autre grosse cylindrée. Jusqu'à 5 000 tours, le moteur est plutôt paresseux, manque de chevaux mais possède pourtant une souplesse étonnante, accepte de rouler sur le ralenti dans les embouteillages par exemple. Au-dessus, sans atteindre le moelleux d'un multi-cylindres, il n'en devient pas moins puissant, rond, équilibré.

80 en première

Le silence et la rapidité du changement de vitesse sont eux aussi en gros progrès. Quant au fameux couple de renversement lors du passage de chaque rapport, le profane se convainc vite qu'il est sans conséquence sur la tenue de route. A haute vitesse, c'est probablement la grosse cylindrée qui offre à son pilote la position la plus aérodynamique, donc la moins fatigante. Très longue (80 km/h), la première se révèle parfaite pour sortir en bombe des virolets fermés. Les autres vitesses suivent en cascade régulière, la quatrième accepte de prendre un peu plus de 180 chrono, mais la cinquième semble un peu longue. Ce qui en dépit des apparences est logique puisque cette 750 surbaissée semble la premiers grosse cylindres vraiment "pensée" pour un futur carénage.

Détendu jusqu'à 150, vous devez ensuite vous crispier sur cet engin qui devient alors une sorte de Ferrari dont on aurait ôté le pare-brise. Alors tant mieux si cette fameuse cinquième tire long, avec une simple tête de fourche, tout rentrera dans l'ordre.





Bien sûr la V 7 Sport coûte déjà cher. Et sans doute est-il dommage que Guzzi qui a innové sur bien des points avec cette machine, n'ait pas poussé l'audace jusqu'à proposer une tête de fourche en série. Mais contentons-nous de réclamer le plus vite possible un double disque pour cette merveille.

Propulsé par [Dotclear](#) 