

N°41

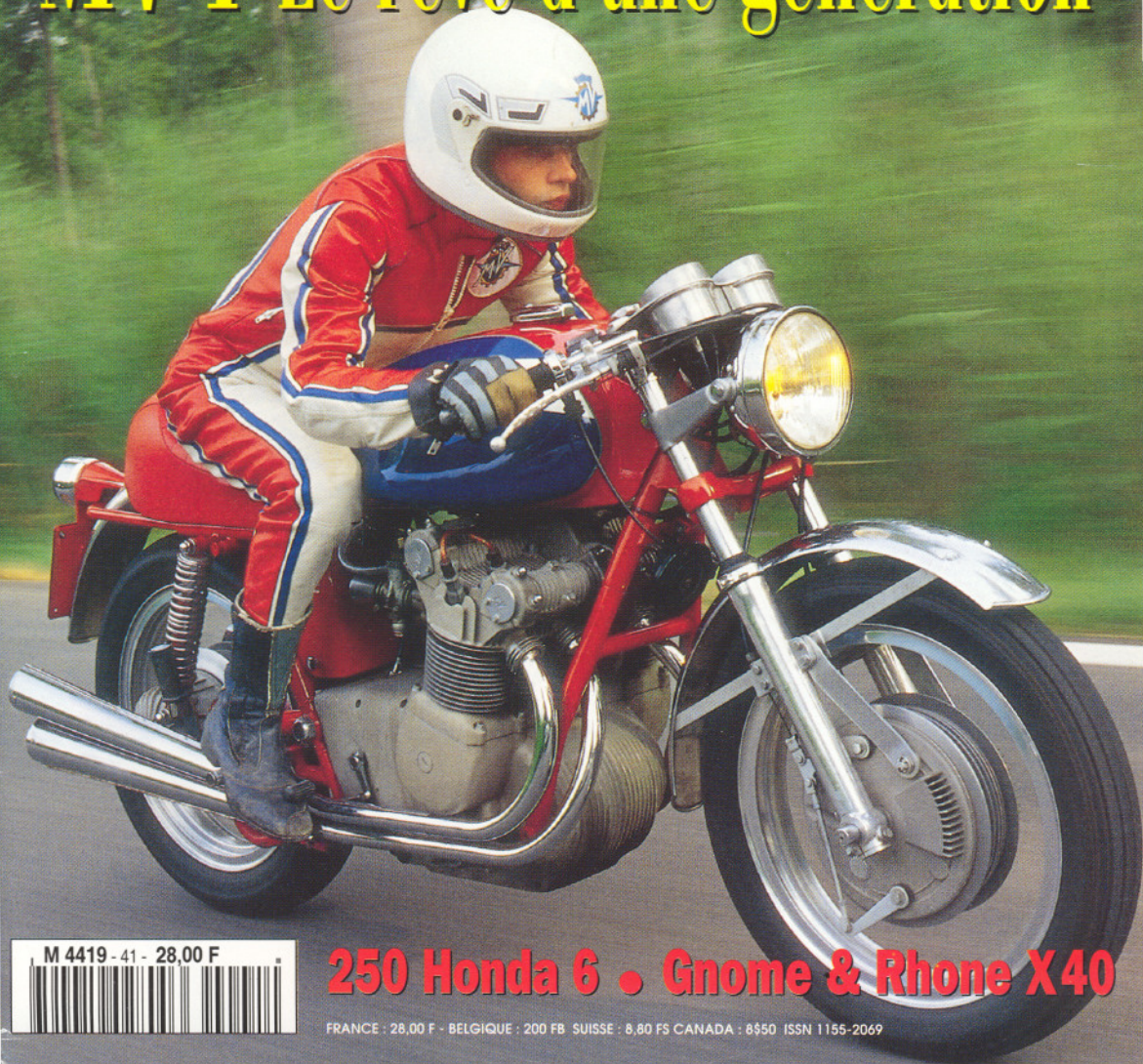
NOVEMBRE 1994

Moto
LEGENDE

Moto

LEGENDE

MV 4 Le rêve d'une génération



M 4419 - 41 - 28,00 F

250 Honda 6 • Gnome & Rhone X40

FRANCE : 28,00 F - BELGIQUE : 200 FB SUISSE : 8,80 FS CANADA : 8\$50 ISSN 1155-2069

e' ESSAI

Musique, Mæstro !

Une MV quatre-cylindres, c'est avant tout un bruit. Que dis-je un bruit, une musique envoûtante qui vous enfièvre, un son magique qui vous envahit et vous rappelle sans cesse ses glorieuses origines, tracées en lettres d'or sur tous les circuits du globe. Assis sur un tel mythe, difficile de ne pas se laisser griser !



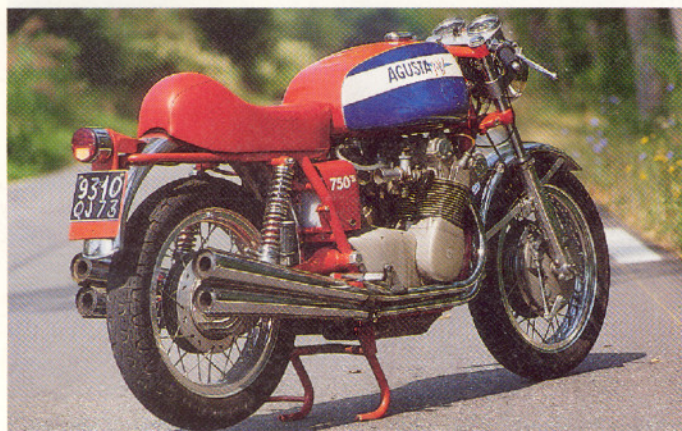
Le tableau de bord de la 600 est intégré dans le capotage du phare carré.

Campée majestueusement sur sa béquille, la 750 Sport est d'une race à vous faire bouillir les sangs avant même que vous ne pensiez à la sortir du garage. Au premier coup d'œil, on s'extasie devant le dessin sublime de son quatre-cylindres transversal double-

arbre qui justifie à lui seul l'admiration portée à la machine. Massif mais compact et étroit, il apparaît comme sculpté dans un bloc d'alliage léger. La culasse est magnifique, le renflement du carter inférieur abrite l'huile dans la grande tradition italienne, rien ne dépasse à



La 750 S et la 600 ont la même origine "course"... ce qui ne semble pas évident pour la 600 qui affiche résolument sa vocation GT.



Les échappements ne sont pas que beaux, ils distillent une musique dont on ne se lasse pas.

l'exception du delco situé derrière les cylindres et l'absence de polissage des carters en souligne encore davantage la sobriété de ligne.

Plus racoleuse avec sa selle et son cadre rouge, la partie-cycle joue la carte sportive. Loin devant (selon la mode de l'époque), les guidons bracelets Tommaselli, équipés de superbes leviers Matador "anatomiques" encadrent l'ensemble compteur-compte-tours enserré dans une platine en alu. Sous les yeux, l'imposant réservoir bleu-blanc-rouge exhibe ses galbes suggestifs et les commandes reculées tout métal tombent juste sous les pieds. Seuls le démarreur électrique et la transmission secondaire par cardan semblent militer en faveur de la machine de luxe, de la routière de prestige. On déplore quand même la rusticité du circuit électrique (bien qu'il ne pose pas de soucis majeurs à l'usage), le faible éclairage comman-

dé par des comodors peu pratiques ou encore l'absence de contacteur de stop sur le frein avant.

Moment d'émotion

Paul Polyméros, l'heureux propriétaire de cette Sport, s'affaire maintenant afin de sacrifier au rituel de la mise en route. Il ouvre les deux robinets et, à l'aide des titillateurs, noie abondamment les deux carburateurs extérieurs, seuls accessibles. L'essence dégouline en laissant des traces sur les carters. Une ou deux tractions sur le levier gauche afin de décoller l'embrayage, contact à clé au centre du tableau de bord, une pression sur le bouton de commande de la Dynastar Bosch — un peu loin du pouce droit — et, aussitôt, le quatre-cylindres se met à tonner, dans un beau bruit rauque qui fait frissonner jusqu'au creux des reins. Ne comptez plus sur moi pour être totalement

objectif avec une telle musique dans les oreilles !

Après avoir maintenu quelques instants le régime à 3/4.000 tours pour bien vider les carburateurs, Paul s'emploie à chauffer la bête. Au grondement des échappements répond un concert de sifflements et de bruits mécaniques (dû à l'abondance de roulements et engrenages utilisés) qui perd toutefois en intensité au fur et à mesure que le moteur monte en température. Parallèlement, la régularité de fonctionnement s'améliore. Si le quatre-cylindres italien ne s'exprime guère en-deçà de 3.000 tours et le manifeste par quelques soubresauts, il répond par contre immédiatement à la moindre caresse de la poignée à tirage rapide... et la tentation est grande de lui infliger des coup de gaz inutiles, juste pour voir l'aiguille du compte-tours s'envoler dans un déluge de décibels. Comme le disait Roberto Patrignani lors de son essai pour Moto Revue en 1970, les jours de mauvais temps il suffit

pour se consoler de le mettre en route dans son garage et de s'emplir les oreilles de son rugissement.

A mon tour

Ca y est, l'instant magique est arrivé, la MV est à moi le temps d'un galop d'essai, comme dans un rêve ! Pourtant, au moment de prendre le guidon pour m'élancer, il m'est bien difficile d'en oublier la valeur, d'évacuer toute pensée de pneu qui éclate, de chien qui traverse sous mes roues. Allez, le temps de me promettre la plus grande prudence pour calmer mes angoisses, j'enclenche la première, en haut et à droite, et gaz !

D'abord, sortir de la ville, une épreuve peu plaisante. La machine se révèle lourde et mal à l'aise dans les très bas régimes, la poignée de gaz se montre d'une dureté excessive, le point mort s'avère délicat à trouver, surtout une fois arrêté (et ne comptez pas sur le voyant pour vous seconder dans votre quête, il n'y en a pas !) tandis que le bruit fait se retourner tous les pas-

Et la 600 ?

Sous son austère robe noire, la 600 Quattro, aînée de la famille des quatre-cylindres MV, semble à jamais condamnée à demeurer dans l'ombre de la Sport et de l'America, deux sœurs cadettes autrement agaçantes ! C'est vrai que son esthétique est anachronique, surprenante, inhabituelle... Mais pourtant, facile à béquiller comme à manœuvrer, cette 600 offre, avec son large guidon corne de vaches, sa selle spacieuse et ses suspensions souples (comparées au standard italien), de bonnes conditions de confort et permet d'avaler les kilomètres sans fatigue excessive. Pourtant, son démarreur électrique, sa transmission par cardan, son ensemble compteur/compte-tours inclus dans le large phare en alliage ou son sélecteur double-branché sont autant d'éléments qui accentuent cette impression de moto bien équipée et apte au tourisme. De plus, le moteur moins puissant mais beaucoup plus souple que sur les sportives qui vont suivre, ne renie pas ses origines : caractère et bruit rageur du quatre-cylindres double-arbre sont préservés. A en croire les chronos de Moto Revue établis en 1967, la 600 "collait" d'ailleurs une demi-seconde au 400 m à une Bonneville, l'une des références de l'époque !

Bien sûr, on peut lui reprocher son freinage insuffisant (disques Campagnolo à commande mécanique) mais son principal défaut, c'est plutôt de manquer cruellement d'image ! Dans un tel cas, la magie du nom ne peut suffire, sauf aux collectionneurs de la marque... et aux amateurs d'objets d'exception car, avec seulement 135 exemplaires fabriqués, la 600 est devenue aujourd'hui une machine des plus rares.

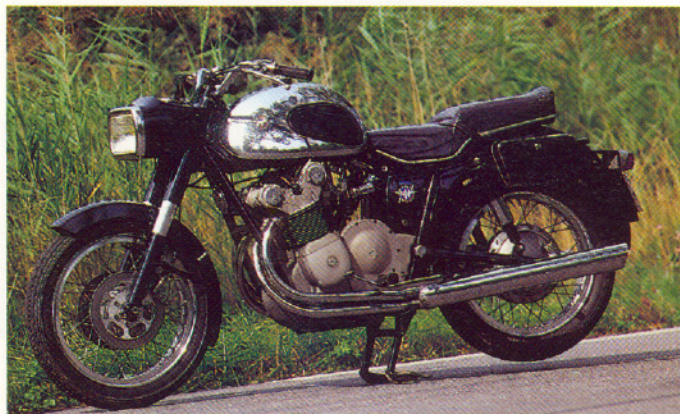


Le magnifique poste de pilotage pêche par la piètre qualité de ses comodors, mais comme il n'y a pas trop d'accessoires électriques...



sants... mais pas forcément par pure admiration vu leurs froncements de sourcils. De plus, le premier rapport est long et le moteur réclame clairement l'aide de l'embrayage à chaque démarrage, ce qui ne range pas la MV parmi les reines du 400 m D.A. Mais franchement, achète-t-on une MV quatre-cylindres pour "faire" de la ville ? Une fois dégagée du trafic, sa personnalité apparaît sous un jour autrement attractif grâce à un moteur tout bonnement fantastique. Pourquoi le cacher, j'étais pourtant parti avec quelques a priori concernant cette mécanique, en raison de mon peu de

goût pour les quatre-cylindres. Mais ici, pas besoin de flirter avec les 8.000 tours pour commencer à obtenir des sensations. A 3.500-4.000, le moteur pousse déjà plutôt bien. Vers 6.000 tours, les choses s'accélérent, le moteur miaule, hurle, et un surcroît de puissance propulse alors l'aiguille du compte-tours sans faillir jusqu'à 9.000 si le cœur vous en dit. L'équilibrage est excellent et aucune vibration gênante ne vient tempérer votre plaisir. Les vitesses s'enchaînent avec facilité, sans temps mort, grâce au parfait étagement de la boîte, bien secondé par le couple omniprésent du moteur. Et tou-



En 1967, la 600 était en avance technologiquement et même esthétiquement. A gauche, la différence entre la 600 et la 750 S se manifeste aussi dans la position de conduite.

jours ce bruit, évoluant du grave vers l'aigu, qui vous donne l'illusion d'être Surtees, Hailwood, Agostini... (barrer les mentions inutiles). On a vraiment du mal à imaginer dans ces moments là qu'il puisse déplaire à quelqu'un, même à un agent de police.

Physique

Puissante mais lourde, la MV ne se conduit par contre pas du bout des doigts. La direction est pesante à faible allure dans les "petits coins" et si la tenue de route est satisfaisante en virages serrés, balancer la machine dans les enchaînements rapides demande des efforts. Genoux collés au réservoir, il ne faut pas hésiter à peser sur le guidon et les repose-pied pour inscrire la moto sur l'angle tout en ouvrant progressivement les gaz. Sur-tout, ne pas couper en courbe pour éviter les louvoiements. Les premières 750

disposaient d'une colonne de direction plus courte, démunie de goussets de renforts, et un ancien propriétaire m'a confié que sa moto "bougeait" même en ligne droite ; cette tare majeure fut ensuite corrigée et le tableau n'est pas si noir. En 1975, lors du test d'une America, la revue américaine "Cycle" précisera d'ailleurs que la MV se montre beaucoup plus saine qu'une 900 Kawa... L'honneur est sauf. N'empêche, tout possesseur de MV 4 sait soigner l'alignement de son bras oscillant ou jouer avec suspensions et pneus. Paul conseille ainsi de monter des Metzeler ou des Pirelli mais surtout pas un Michelin à l'arrière.

Le confort s'avère étonnamment bon pour un café-racer. La belle fourche Ceriani est certes un peu raide en raison du poids important sur l'avant mais le corps n'est pas trop en appui sur les bras, la selle est molleuse et les



L'absence de polissage des carters souligne encore davantage les lignes sobres du moteur.

Fiche technique

MV 750 S (MV 600). Cylindrée : 743 cm³ (592 cm³). Puissance maximale : 65 ch à 7.900 tr/mn (52 ch à 8.200 tr/mn). Boîte de vitesses à cinq rapports au pied droit. Allumage par delco-batterie-bobine. Quatre carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm (deux carburateurs Dell'Orto Ø 24 mm). Pneus Av/Ar 3,50/4,00 X 18. Poids à sec : 230 kg (220 kg). Vitesse maximale : 185 km/h (170 km/h).

POUR

- Moto d'exception
- Moteur au caractère affirmé
- Musique fabuleuse

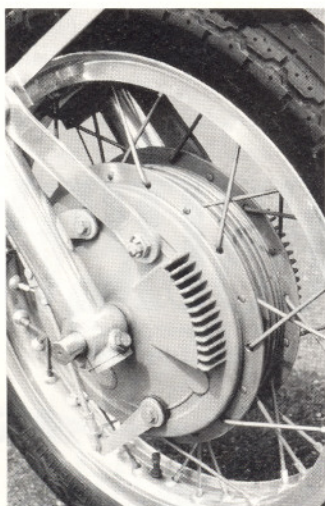
CONTRE

- Prix d'exception
- Freinage (particulièrement la 600)
- Lourdeur et manque de rigidité de la partie-cycle
- Bruit excessif

combinés arrière remplissent bien leur office. Toujours selon Paul, le faible diamètre des rayons de roues contribue à la souplesse de la machine.

De son côté, l'imposant quatre-cames de 230 mm laisse sur sa faim mais, pour avoir également essayé une MV 750 GT équipée d'un frein identique, je peux affirmer qu'il s'agit d'un cas d'espèce car l'autre se montrait redoutable d'efficacité. Deux mots enfin sur la transmission par cardan, exceptionnelle de douceur. Elle s'est totalement fait oublier tout au long de cet essai, y compris lors des rétrogradages les plus violents, preuve supplémentaire du soin apporté par la marque à l'ensemble de sa mécanique.

Reste l'éternelle question : Une MV valait-elle, vaut-elle aujourd'hui le prix demandé ? Il faut pour cela considérer qu'acquiescer une MV, c'est acheter un nom, un bruit et une image... soit bien plus qu'une banale moto !



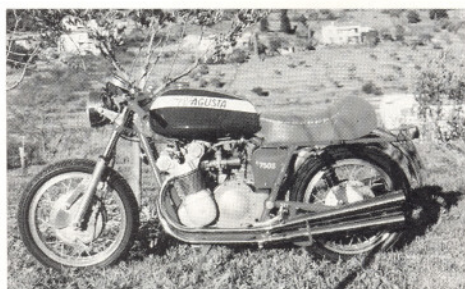
Le frein avant de la 750 S est un double tambour double-came, plus efficace que le double disque mécanique de la 600.



A gauche, le tachymètre de la 750 S est gradué jusqu'à 250 km/h, c'est aussi cela la frime d'une MV ! Ci-dessous, qui ne se prendrait pas pour Ago au guidon d'une telle machine ?



ils ROULENT EN MV quatre-cylindres



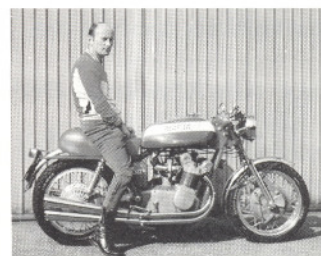
Il a fallu six ans de recherches à Michel Ranc, pour "dénicher" la moto de ses rêves.

La passion et le faible kilométrage parcouru caractérisent les propriétaires de MV-4 ayant répondu à notre appel.

La 600 de Jacques Minier est la plus ancienne et peut-être la plus rare des MV-4 de série : "Ma moto possède la particularité d'être équipée de quatre carburateurs. Je l'ai depuis une dizaine d'années et je l'utilise pour de courtes balades. Bien que bruyant à froid, le

moteur est fabuleux, ce qui n'est pas le cas de la tenue de route et du freinage. On dit souvent que cette moto est laide, mais en 10 ans j'ai pu la détailler et je ne partage plus cet avis. La 600 MV était peut-être tout simplement en avance sur son époque !"

Daniel Langanay possède une 750 S achetée neuve et qui totalise actuellement 3.300 km. "Elle est strictement d'origine et je ne sort avec que par



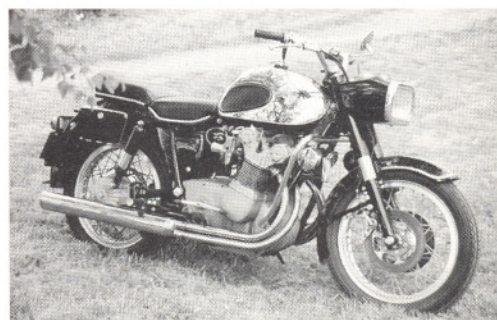
En achetant sa 750 S neuve, Daniel Langanay ne pensait pas "collection".

beau temps. Son moteur est agréable à écouter et sa tenue de route est saine ; il faut vraiment rouler vite en courbe pour sentir un léger louvoiement. A faible vitesse elle est un peu lourde, mais étant basse cela ne pose pas de problème."

La 750 S de Michel Ranc date de 1972 et il l'a achetée en 1978 après six ans de recherche. "Je m'en sers très peu et elle

totalise actuellement 6.400 km, c'est toujours un immense plaisir de rouler avec, mais c'est un plaisir solitaire. J'aurais pu la revendre 20 fois le prix payé. N'étant pas un technicien avisé, je ne parlerai pas de ses qualités et défauts, je ne suis qu'un conducteur de motos, peut-être un "poireau", mais demain il fera beau et j'irai faire un tour." Bonne route Michel.

Depuis 10 ans, Jacques Minier a eu le temps de s'habituer à l'esthétique de sa 600.



la PRATIQUE

Le prix du prestige

**Parler de MV, c'est
malheureusement également
parler d'argent. Non
seulement les quatre
cylindres italiennes
appartiennent au club très
fermé des véritables motos de
prestige à côté des Vincent, Brough
Superior et autres Norton Manx, mais
elles y occupent sans doute la
première place en terme de notoriété !**

Souvent comparées à des Ferrari à deux roues, les MV furent les premières à être emportées par la vague spéculative qui accompagna, il y a peu, la flambée des prix de leurs compatriotes de Maranello. Depuis, le reflux des cours a eu lieu mais les MV restent chères à cause de leur rareté et de leur image. N'oublions pas cependant que leurs prix étaient déjà dissuasifs au moment de leur production, pour partie en raison des méthodes de fabrication utilisées.

La mécanique racée de la MV doit en effet être perçue comme un véritable travail d'artiste, représentatif du savoir-faire italien dans ce domaine. Héritière directe des multicylindres de compéti-

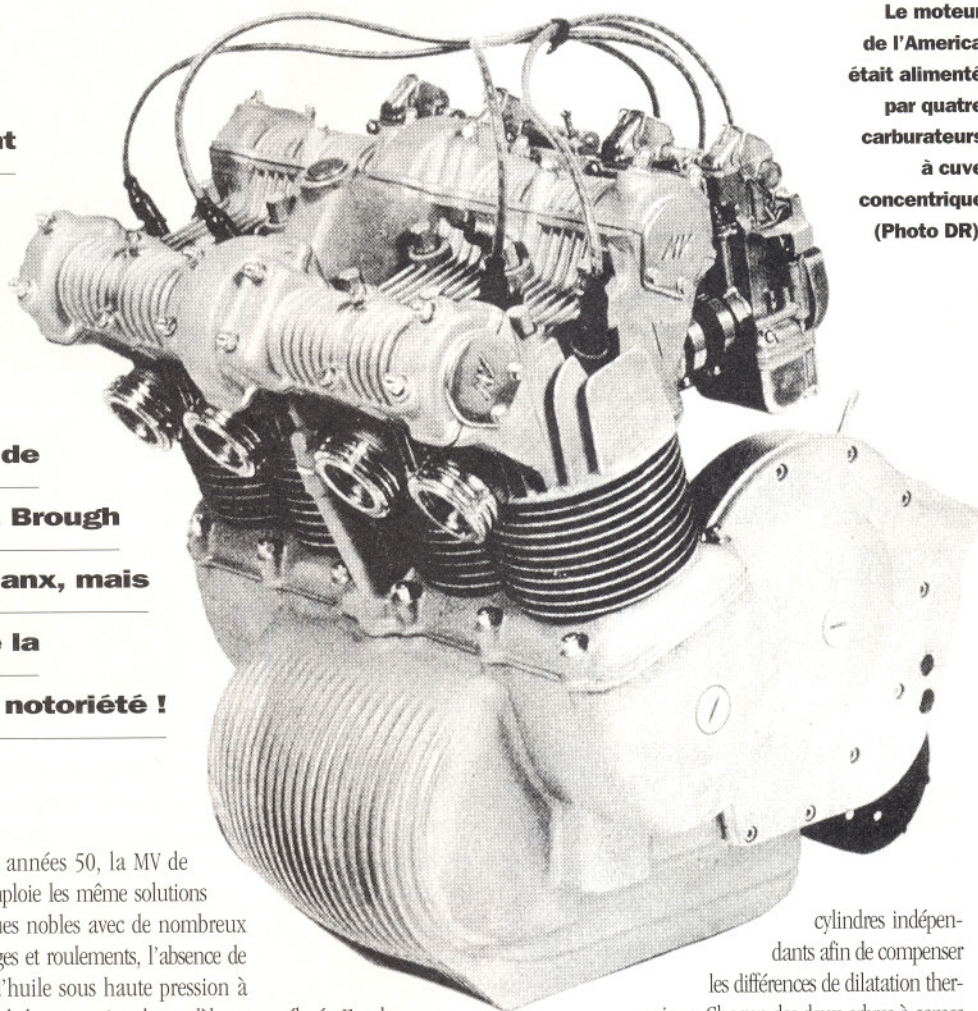
tion des années 50, la MV de route emploie les mêmes solutions techniques nobles avec de nombreux engrenages et roulements, l'absence de circuit d'huile sous haute pression à l'époque de la conception du modèle ne permettant pas de recourir à des paliers. Et pas question ici, par exemple, de faire coulisser les soupapes directement dans l'alu de la culasse comme sur certaines grosses japonaises. Chaque machine était construite à la main, sans recours à une chaîne de fabrication, selon les habitudes du service course. Conséquence de ces choix : une mécanique qui flirte avec l'œuvre d'art mais une inadaptation totale à la production de masse et des coûts de fabrication très

élevés. En plus de 10 ans d'activité, environ 2.000 machines seulement ont vu le jour et, même au prix auquel elles furent vendues, le bénéfice ne rendit pas l'entreprise réellement rentable.

Joyau mécanique

Reste qu'aujourd'hui comme hier un moteur de MV force le respect de l'amateur de belle mécanique. La qualité de fonderie est superbe, rarement égalée. La culasse, d'une seule pièce, coiffe quatre

Le moteur de l'America était alimenté par quatre carburateurs à cuve concentrique (Photo DR).



cylindres indépendants afin de compenser les différences de dilatation thermique. Chacun des deux arbres à cames en tête tourne sur quatre roulements et les pistons sont forgés. Le carter-moteur proprement dit fait office de réservoir d'huile aileté et supporte, selon une technique héritée de la course, un second carter renfermant l'embellage, ce qui facilite l'accès au bas-moteur. Boîte et transmission peuvent par ailleurs faire l'objet d'un démontage sans toucher au moteur. Le vilebrequin, du type assemblé en cinq parties, dispose de très petits volants d'inertie et repose

sur pas moins de six roulements ; il accueille des bielles forgées d'une seule pièce, montées également sur roulements. La transmission primaire s'effectue par engrenages, la transmission secondaire par arbre et couples coniques et, au milieu du bloc (pour réduire les effets de torsion sur le vilebrequin), la distribution est également entraînée par un train de trois pignons. Le moteur MV ne recourt donc à aucune chaîne, sans préoccupation pour le prix de revient.

En raison de la vocation initiale de ce propulseur, aucune place n'était affectée ni à un générateur électrique ni à un démarreur mais les ingénieurs résolurent le problème d'élégante manière. Afin de conserver une largeur de bloc minimale, ils renoncèrent à implanter classiquement l'alternateur en bout du

vilebrequin et préférèrent la solution d'une Dynastar placée sous le moteur, en avant de l'axe de bras oscillant. Entraînée par deux courroies lui autorisant des rapports différents selon l'emploi assigné, elle assure la double fonction de démarreur et de dynamo, mais accuse par contre un poids élevé et une puissance limitée (135 watts).

Partie-cycle en retrait

De l'avis général, la mécanique d'une MV 4 ne souffre guère de reproches même si, contrepartie de techniques empruntées à la compétition, elle réclame beaucoup de soin lors de son assemblage pour offrir des prestations dignes de son rang. Tout juste peut-on critiquer son poids excessif dû à l'épaisseur des

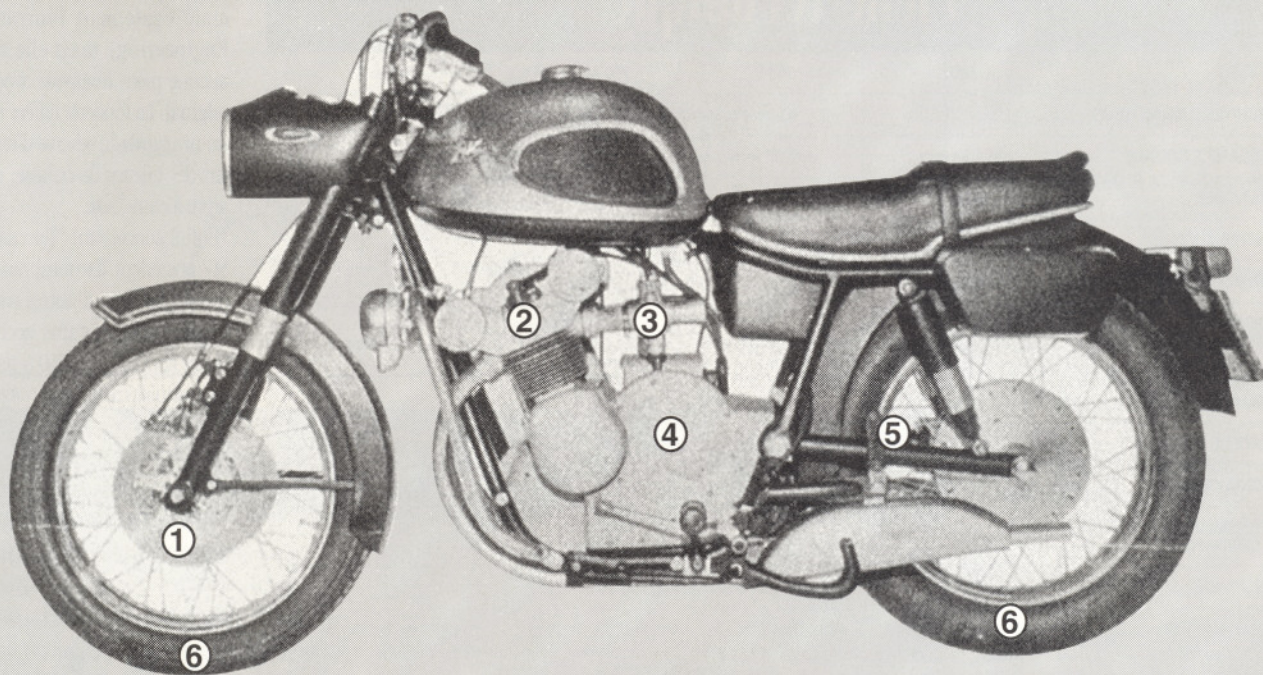
carter moulés au sable (les machines de course utilisaient le même mode de fonderie mais avaient recours au magnésium pour alléger l'ensemble), son embrayage sous-dimensionné (petits disques) et, en utilisation intensive uniquement, sa transmission par arbre qui devient alors son véritable talon d'Achille. Engagé — et favori — aux premiers 200 Miles d'Imola en avril 1972, Agostini, longtemps troisième derrière les deux Ducatis de Smart et Spaggiari, en fit les frais, abandonnant consécutivement à la casse du renvoi d'angle situé dans la boîte.

En comparaison de cette "cathédrale mécanique", c'est la partie-cycle de la MV qui ternit quelque peu son image. Resté quasiment inchangé de la première 600 aux dernières Monza, le cadre fut

étudié à l'origine pour "encaisser" des puissances modestes et il se trouva vite débordé par l'accroissement des performances de la motorisation. Dépourvu de berceau détachable, il obligea ses concepteurs à laisser beaucoup d'espace autour du moteur afin d'en autoriser la dépose, au détriment de sa rigidité. De plus, avec son unique poutre supérieure sous le réservoir, il résiste mal aux efforts de torsion d'où les ondulations qui se manifestent dans les courbes avalées à grande vitesse. C'est pourquoi Arturo Magni, après avoir conçu un nouveau cadre pour la machine d'Agostini à Imola, se lança avec succès quelques années plus tard dans la réalisation de ses propres parties-cycles, inspirées des modèles compétitions de la marque.

Terminons avec la finition, digne des

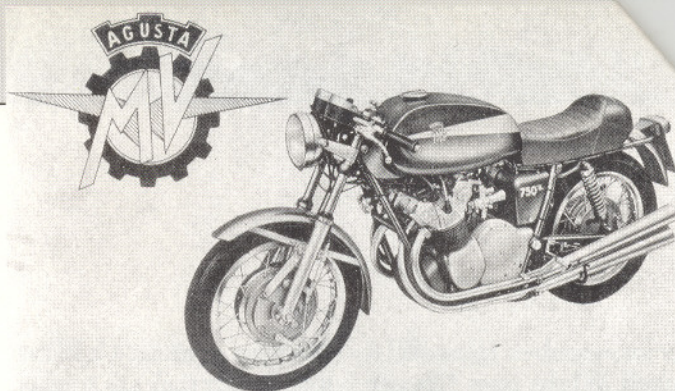
Les points à surveiller



Difficiles à acheter pour cause de prix élevé et de rareté, difficile à entretenir par manque de pièces, les MV 4 sont à soigner tout particulièrement afin qu'elles durent. Lors de l'achat, vérifiez bien que la moto possède tous ses équipements d'origine (poignées, phare, feu arrière, etc.), certains d'entre eux s'avérant particulièrement difficiles à trouver sur le marché de l'occasion. Toujours lors de l'achat, veillez à l'état des fonderies — introuvables — et ayez conscience qu'un moteur de MV coûte cher à remettre en état. En ce qui concerne l'entretien, voici les quelques points faibles de ces machines :

1 - Sur les modèles équipés d'un **tambour à l'avant**, le frein quatre-cames exige d'être monté et réglé très soigneusement pour donner satisfaction.

2 - La température normale de fonctionnement d'une MV est assez élevée, particulièrement au niveau des culasses et un **régler correct du point d'allumage** est impératif sous peine de surchauffe et de trous dans les pistons. **3** - La **synchronisation des carburateurs** est délicate et reste à vérifier fréquemment. **4** - Un **embrayage** en excellent état est indispensable pour "passer" sans problème la puissance du moteur. **5** - La **transmission par arbre** avoue ses faiblesses en utilisation intensive, **renvoi d'angle et roulements de boîte** sont à surveiller. **6** - La **pression des pneus** est déterminante pour optimiser la tenue de route (Paul Polyméros conseille 2,5 à 2,7 kg à l'arrière et 1,9 à 2 kg à l'avant sur une 750 S).



**N'espérez pas passer commande
à l'aide de ce catalogue,
de nombreuses pièces
pour les MV 4 sont introuvables.**

italiennes de l'époque, c'est à dire très sommaire, qu'il s'agisse de la qualité des chromes, de la peinture ou du circuit électrique (bien que des progrès réels aient été enregistrés avec l'America).

Acheter une MV4 ?

Vu le faible nombre de machines produites et le peu de propriétaires décidés à s'en séparer, le principal problème — une fois dégagé des basses considérations matérielles bien sûr — consiste à dénicher une machine à vendre ! Dans les ventes aux enchères, les MV restent le plus souvent inabordables et leurs prix de réserve sont parfois si élevés que les motos ne changent pas de mains... preuve qu'il existe un seuil psychologique à ne pas dépasser.

Les petites annonces constituent sans doute une meilleure solution mais

méfiez-vous des machines "uniques", des modèles "d'exception" qui peuvent s'avérer n'être que des motos remontées de bric et de broc à partir de pièces d'origines diverses. Attention aux machines dont le passé n'est pas clairement établi ! Ce ne sont pas toujours les meilleurs modèles qui se retrouvent sur le marché et une MV peut s'avérer ruineuse à restaurer ; il faut donc impérativement l'acheter dans le meilleur état possible. La meilleure chose à faire, c'est sans doute d'intégrer le club français de la marque afin de bénéficier des avis et des conseils de véritables spécialistes.

Certains préfèrent négocier directement en Italie mais là-bas aussi (et peut-être plus qu'ailleurs), les prix tendent à s'envoler ; de plus, obtenir ensuite la mise en conformité d'une MV auprès du service des Mines n'est pas

**CATALOGO PARTI RICAMBIO
CATALOGUE DES PIÈCES DE RECHANGE
SPARE PARTS CATALOGUE**

MV 4C75
EDIZIONE 71

une mince affaire. Sur ce point, les machines disposant déjà d'une immatriculation française affichent un réel avantage si l'on tient à s'éviter la solution plus restrictive de la carte grise de collection. Le problème se pose un peu différemment toutefois pour l'America qui, seule, possède un certificat de conformité pouvant servir de référence.

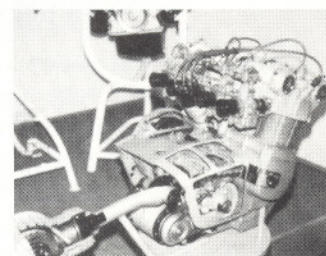
Pièces détachées

La vente de pièces par l'usine a cessé courant 1988, le stock a été racheté pour une large part par le club anglais

et l'approvisionnement devient de plus en plus problématique. Vilebrequin, embrayage, pièces de boîte, couple conique, pistons-cylindres, etc. peuvent être achetées auprès des anciens sous-traitants de MV (Borgo, Mazzuchelli, etc.), mais à l'heure actuelle il est quasiment impossible de trouver les pièces de fonderie du moteur.

Pour la clientèle peu soucieuse de l'origine, il existe par contre une copie anglaise du quatre-cylindres MV, maintenant signée Dave Kay. Fabriquée en magnésium, cette mécanique est conforme aux spécifications de l'American Classic Racing (et peut prendre place dans une partie-cycle spéciale également fournie par Kay Engineering) mais elle ne partage aucune pièce maîtresse avec le modèle original. La fonderie diffère notamment au niveau de la réserve d'huile du carter, des ailettes de culasse, des couvre-arbre à cames, etc.

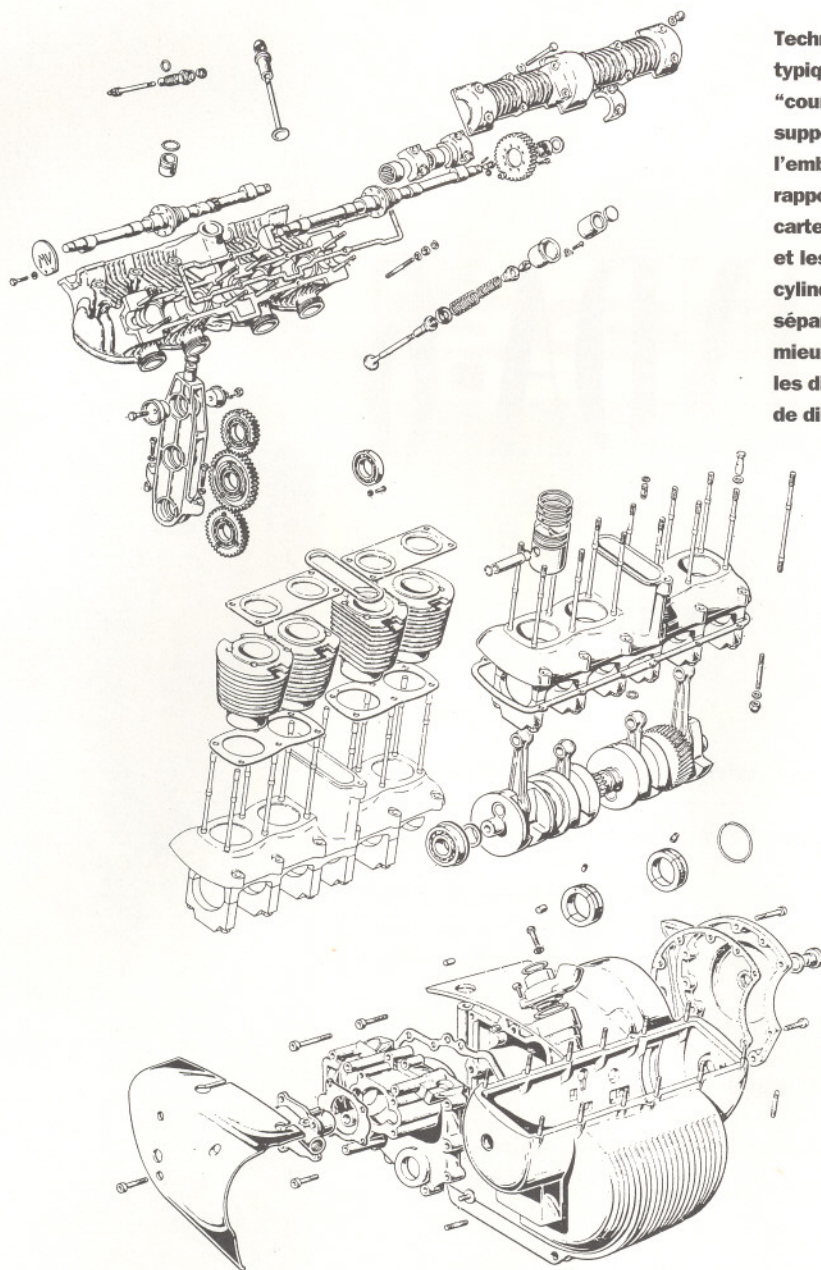
Enfin, concernant "l'accastillage", les MV possèdent de nombreux éléments communs avec d'autres marques italiennes mais certains accessoires (le phare Aprilia d'une 750 S par exemple) sont virtuellement introuvables et si cette pénurie souffre quelques exceptions pour les pièces d'America plus récentes, se rendre à la réunion internationale de la marque à Buscate (début juin) ou fréquenter les grandes bourses italiennes s'avèrent parmi les moyens les plus agréables de trouver son bonheur.



**Voyez la transmission
secondaire à cardan et la
Dynastar en avant de l'axe
du bras oscillant (DR).**

Fiche technique

MODÈLE	600	750 S	750 America	Monza
ARCHITECTURE MOTEUR	Quatre-cylindres quatre-temps			
ALÉSAGE X COURSE	58 X 56 mm	65 X 56 mm	67 X 56 mm	69 X 56 mm
CYLINDRÉE	592 cm³	743 cm³	790 cm³	837 cm³
DISTRIBUTION	Double-arbres à cames en tête			
TAUX DE COMPRESSION	9,3 à 1	9,5 à 1		9,9 à 1
PUISSANCE AU RÉGIME DE	52 ch à 8.200 tr/mn	65 ch à 7.900 tr/mn	75 ch à 8.500 tr/mn	85 ch à 8.750 tr/mn
TRANSMISSION PRIMAIRE	Par engrenages hélicoïdaux			
BOÎTE DE VITESSES	Cinq rapports commandés par sélecteur au pied droit			
EMBRAYAGE	Multidisque dans l'huile			
TRANSMISSION SECONDAIRE	Par arbre et couples coniques			
ALLUMAGE	Batterie-bobine et distributeur			
ALIMENTATION	2 Dell'Orto Ø 24 mm	4 Dell'Orto Ø 24 mm	4 Dell'Orto Ø 26 mm	4 Dell'Orto Ø 27 mm
CADRE	Tubulaire double-berceau			
FOURCHE	Télescopique			
SUSPENSION ARRIÈRE	Oscillante, amortisseurs hydrauliques			
CAPACITÉ ESSENCE	20 l.	24 l.	19 l.	19 l.
FREINS AV/AR	Double-disque/Tambour	Tambours	Double-disque/Tambour	Trois disques
PNEUMATIQUES AV/AR	AV. : 3.50 X 18, AR. : 4.00 X 18			
POIDS À SEC	221 kg	230 kg	240 kg	
VITESSE MAXIMALE	170 km/h	180 à 185 km/h	210 à 215 km/h	230 km/h
COTE ACTUELLE	Environ 120.000 F en parfait état de fonctionnement et de présentation			



Technique typiquement "course", le carter supportant l'embellage est rapporté sur le carter principal et les quatre cylindres sont séparés pour mieux compenser les différences de dilatation.

Bibliographie

MV Agusta, all production and racing motorcycles, par Mick Walker, éditions Osprey.

Moto MV Agusta par Mario Colombo et Roberto Patrignani, éditions EPA.

MV Agusta Super Profile, par Jeff Clew, éditions Haynes.

The story of the MV Agusta Motor Cycles par Peter Carrick, éditions Stephens.

Et aussi...

Guide officiel du Musée MV (mai 1977).

Présentation, essai 600 MV, Moto Revue n°1844 et 1845 (24 juin et 1^{er} juillet 1967).

Essai MV 750 S, Moto Revue n° 1972 (21 mars 1970).

La storia della MV, La Moto n°81 (décembre 1976).

Visite musée MV, Moto Journal du 21 janvier 1981.

Les dossiers de Ducloux : routières MV Agusta, LVM n°93 du 15 avril 1992.

Bonnes adresses

MV Owners Club of G.B., Martyn Simpkins, 31 Baker Street, Stapenhill, Burton, Staffordshire DE15 9LU, Angleterre, tél. 0283-46535.

MV Agusta Club Deutschland, Anke Mündörfer, Zellerstrasse 36-38, 6800 Mannheim.

Magni di Magni Giovanni (kits de transformation), Via Leonardo da Vinci, 331 - 21017 Samarate (Va) Italie, tél. 0331.234.544. Fax. 0331.235.298.

Nuova Mazzuchelli (réparations vilebrequin), Via 25 Aprile, 40 - 21044 Cavarina (Va) Italie, tél. 0331.217.194. Fax. 0331.216.252.

MV Restauration, Roland Schneider, Rheinstrasse 43, 76532 Baden-Baden, Allemagne, tél. 07221-60045. Fax. 07221-55911.

Verghera Engineering (restauration), 25 Spurgeon Close, Sible Hedingham, Halstead, Essex C09 3NG, Angleterre, tél. 0787-61727.

Kay Engineering (fabrication de répliques), 26 Lichfield Road, Sandhills, Nr.Walsall, Staffs, WS9 9PE, Angleterre, tél. 0543-377871.

MV Agusta-Moto Morini club de France, Alain et Gérard Pivert, 71 avenue de Clichy, 75017 Paris, tél. (1) 43.87.21.61 ou (1) 42.94.21.64.

