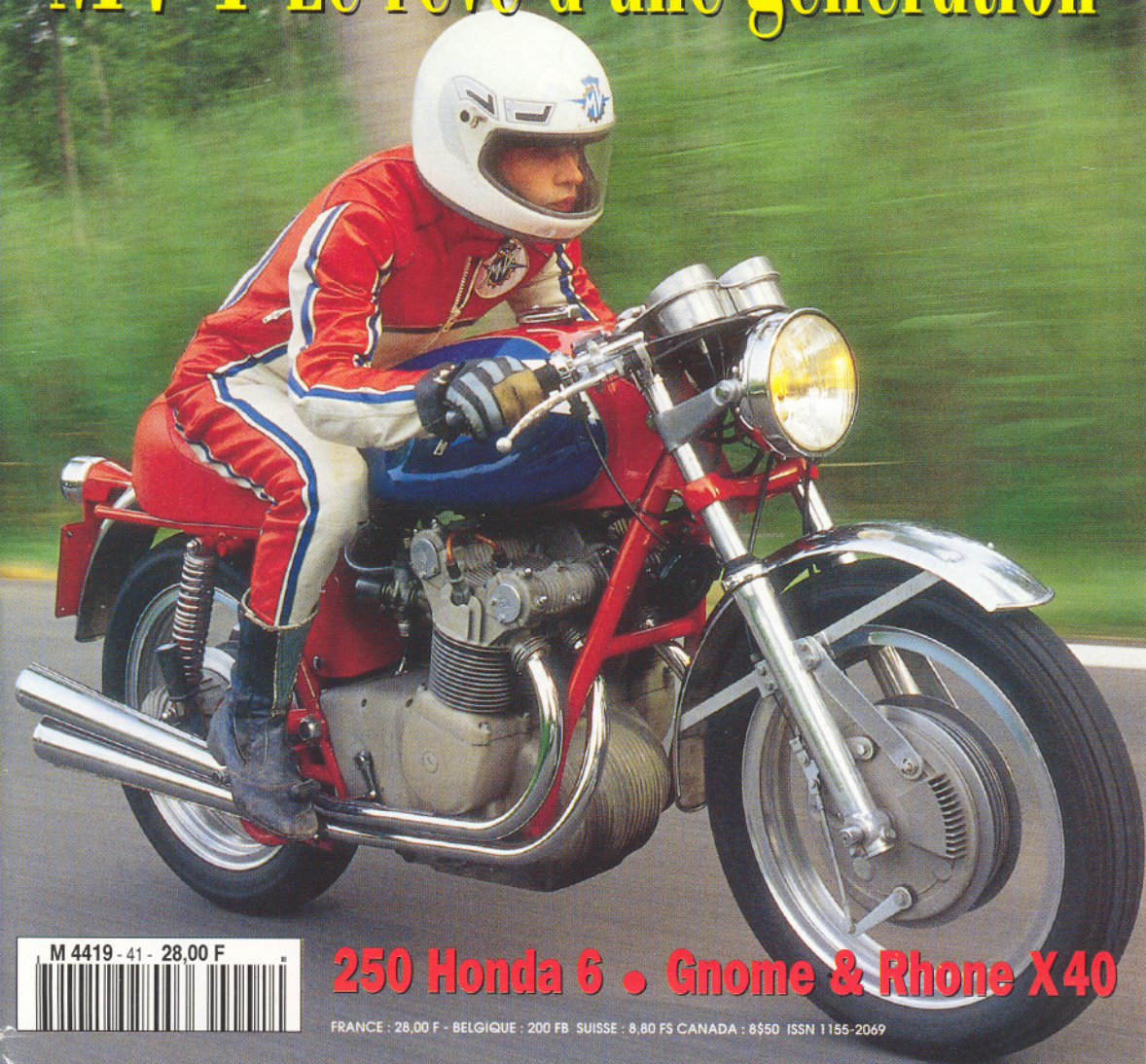


Moto

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

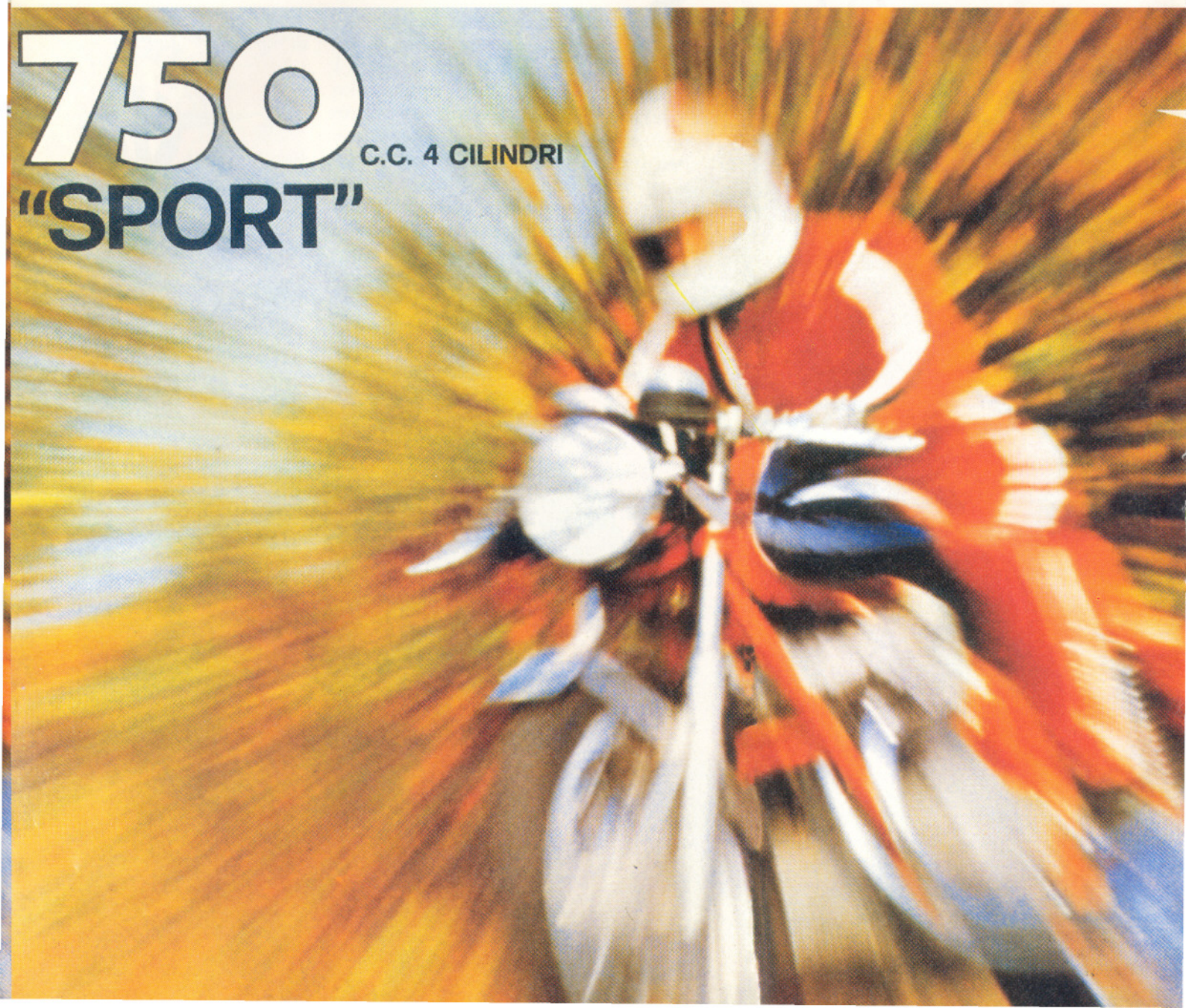


MV-AGUSTA 4

Un parfum de légende

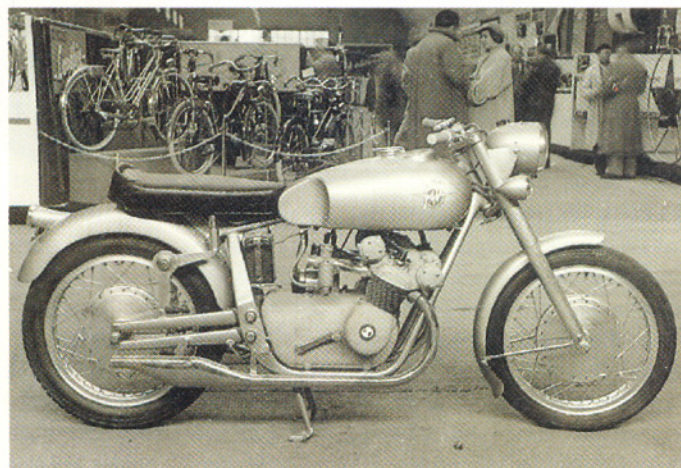
750
"SPORT"

C.C. 4 CILINDRI



**Auréolé de gloire sur tous les circuits
du Monde, le quatre-cylindres MV
a quitté un jour son domaine pour des-
cendre dans la rue avec un parfum de cour-
se et une aura de légende... Si le succès
commercial ne fut pas au rendez-vous,
il n'en fallait pas plus pour bâtir un mythe !**

Par Michel COTTEREAU



Le prototype de la 500 R19, apparu en 1950, ne sera jamais commercialisé. Il préfigure la 600 qui sortira 17 ans plus tard (DR).

Aujourd'hui, alors que le moteur quatre-cylindres s'est banalisé au point de devenir la règle, on a peine à imaginer ce qu'il représentait encore il y a 30 ans de cela ! Pourtant, du début du siècle aux années 60, qu'il s'agisse d'une FN, d'une Henderson ou d'une Ariel Square Four, le multicylindre a toujours impressionné les foules. De ce point de vue, l'annonce en 1965 de la prochaine commercialisation par MV — firme alors au faîte de sa gloire en compétition grâce à une telle motorisation — d'une moto équipée d'un quatre-cylindres transversal double-arbre ne pouvait qu'attiser les curiosités.

Dévoilée quelques jours après l'ouverture officielle du salon de Milan en décembre, la 600 Quattro en refroidit malheureusement plus d'un ! Le comte Agusta avait pris en effet la décision très personnelle de tourner le dos à toute référence sportive et de s'adresser à une clientèle d'élite en construisant plutôt l'équivalent d'une Rolls-Royce que d'une Ferrari ! De fait, l'esthétique très "déconcertante" de la machine d'exposition, peinte en noir jusqu'aux extrémités des garde-boue enveloppants, marie — avec plus ou moins de bonheur — les influences italiennes avec un réservoir proéminent à flancs chromés digne d'une japonaise de l'époque et un guidon et des pare-cylindres que ne renierait pas une américaine.

Moderne mais sage

Passée cette première impression, on remarque pourtant sur cette MV bon nombre d'éléments qui feront date

dans l'histoire de la moto moderne : un moteur quatre-cylindres transversal, bien sûr, mais aussi un démarreur électrique, un énorme phare rectangulaire, un frein avant double-disque (certes ici commandé par câble) et une transmission secondaire par cardan. Le moteur, magnifique pièce de fonderie dotée d'un double arbre à cames en tête, renie d'ailleurs difficilement ses origines compétition, mais le comte a fait le maximum pour décourager toute tentative de transformation "course" en fixant sa cylindrée à 592 cm³, soit en-dehors de toute catégorie établie. De plus, l'utilisation de deux carburateurs seulement (Ø 24 mm) et de deux pots d'échappement qui n'ont rien de mégaphones se chargent de limiter les performances. On peut se demander pourquoi la même logique n'a d'ailleurs pas conduit à monter des filtres à air en place des cornets d'admission...

Avant sa commercialisation — l'été 1967 en Italie — la 600 subit quelques changements qui ne remettent pas en cause sa vocation initiale : l'ailetage radial du carter de couple conique, la modification de la selle double étage et des échappements qui perdent leur forme "banane" caractéristique, tout ceci saute aux yeux ainsi que l'esthétique remaniée du moteur, désormais un peu moins proche du 500 course de 1950. A 1.160.000 lire, le prix reste prohibitif (1,5 fois celui d'une Guzzi V7 !) mais ce n'est pas une surprise. Quoiqu'il

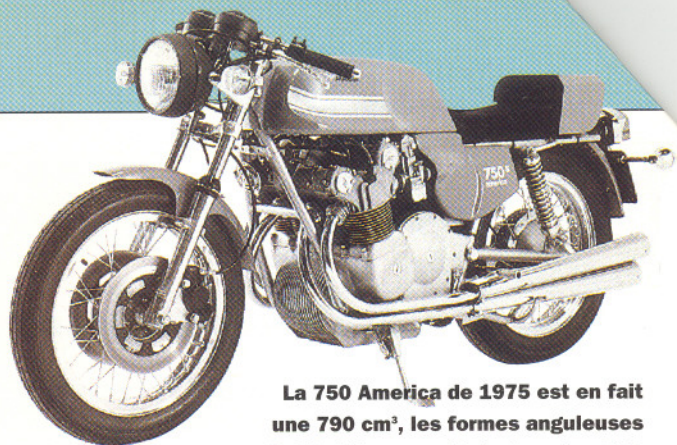
en soit, la 600 ainsi équipée loupe sa cible, n'attirant ni les fanas de sportives ni les amateurs de routières ; 135 exemplaires seulement trouveront preneurs avant l'arrêt de la fabrication en 1972. Visiblement, l'option GT n'est pas la bonne.

Le rouge est mis

Au salon de Milan 1969, le comte s'est enfin résigné à changer son fusil d'épaule et dévoile sa nouvelle arme : la 750 Sport. Cette fois, la flamme se ranime instantanément dans le cœur des amoureux de la firme de Gallarate. L'héritage course est pleinement assumé, la machine dont tous rêvaient a enfin pris vie ! L'habillage est résolument sport : bracelets de rigueur, magnifique réservoir aux courbes suggestives, selle à dossier de la couleur du cadre (rouge !), fourche Ceriani équipée d'un imposant tambour quatre-cames, et quatre longs mégaphones qui ne se contentent pas d'être beaux... Sous une apparence quasi-identique, le moteur (d'une cylindrée exacte de 743 cm³) voit son alésage porté de 58 à 65 mm pour une course inchangée de 56 mm, et devient ainsi nettement super-carré. Alimenté par quatre carburateurs de 24 mm et doté d'un taux de compression de 9,5 à 1, il développe maintenant 65 ch à 7.900 tr/mn. Certes, la 750 MV reste hors de prix (environ trois fois plus chère que la "Quatre Pattes" Honda récemment arrivée sur le marché), d'autant qu'elle est loin d'atteindre



Apparue en 1972, la 750 GT diffère de la S essentiellement par l'habillage. Sa diffusion sera très limitée.



La 750 America de 1975 est en fait une 790 cm³, les formes anguleuses de l'habillage sont très "années 70".

les 225 km/h crânement annoncés par l'usine, mais elle possède enfin une image digne du logo qui orne son réservoir.

Deux ans plus tard, au salon de Milan, MV enfonce le clou avec la 750 Super Sport, une série limitée de la précédente. Encore plus exclusive (et plus chère), celle-ci adopte un carénage intégral, un nouvel ensemble réservoir et selle plus proche des modèles course, un quatre-cames Fontana et quatre Dell'Orto VHB de Ø 27 mm ; c'est l'apothéose !

Au printemps 1972, la firme renoue par contre avec la fibre grand-tourisme en déclinant une nouvelle version de son quatre-cylindres, la 750 GT. Mécaniquement calquée sur la Sport, elle bénéficie curieusement d'un taux de compression légèrement plus élevé (9,7 à 1). Sa robe bicolore, ivoire et bronze métal, lui confère une classe certaine (avec notamment une originale selle formant garde-boue). Son aspect est moins déroutant que celui de la 600 mais elle ne connaît pas davantage le succès commercial et sa carrière prend fin début 1974 après une cinquantaine d'unités vendues. Dès lors, les choses sont claires : la

clientèle réclame des sportives, rien que des sportives, et la marque va se concentrer sur ce créneau.

Plus puissante

Début 1974, la 750 Sport hérite (à partir du n° 2.140.418) d'une nouvelle culasse reconnaissable à son ailette horizontale unique à sa base (contre deux précédemment), d'arbres à cames plus "méchants" (levées de soupapes accrues de 8 à 8,5 mm), de pistons Borgo autorisant 10 à 1 de compression, de plus grandes soupapes d'admission et d'une batterie de Dell'Orto de Ø 27. Grâce à ces modifications, la puissance atteint 69 ch à 8.500 tr/mn et la vitesse maxi flirte avec les 200 km/h. Parallèlement, cette nouvelle version se pare d'un double-disque Scarab de 280 mm et de caches latéraux plus imposants, égayés d'un trait blanc et masquant le cadre vers l'arrière.

Visitée par l'importateur américain à l'automne 1974, l'usine s'engage ensuite très vite, en fonction des remarques, dans une remise à jour plus profonde de son racer afin de le rendre plus attractif pour la clientèle US visée en priorité. Lancé début 1975, le nouveau modèle est d'ail-

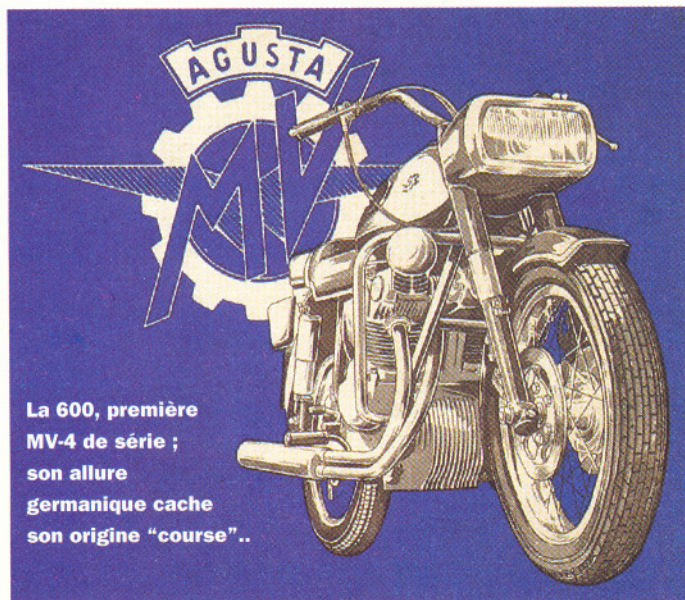
leurs dénommé America. L'heure est aux "gros cubes" et MV ne fait pas exception à la règle. Si les carburateurs sont d'un diamètre inférieur (26 mm) pour se prêter à un montage souple et bénéficier d'une commande par biellette permettant une meilleure synchronisation, un nouvel accroissement d'alésage (+ 2 mm) porte la cylindrée à 790 cm³, ce qui, allié à un taux de compression de 9,5 à 1 permet d'obtenir une puissance de 75 ch à 8.500 tr/mn et une vitesse (usine) de l'ordre de 220 km/h.

Mais les différences avec la 750 S tiennent aussi et surtout à son esthétique plus anguleuse, bien dans l'esprit des années 70. Le cadre est cette fois traité en gris argent et le réservoir — rouge avec décors gris — s'inspire des modèles course. Il est prolongé par des caches latéraux massifs qui épousent au plus près le nouveau boîtier de filtre à air. La selle dossier convertible solo-duo possède un dossier fermant à clé, en polyester comme le garde-boue avant. Pour se conformer à la législation américaine, le sélecteur se retrouve à gauche grâce à une discrète biellette de renvoi. Le diamètre des tubes de fourche passe de 36 à 38 mm

tandis que deux types d'échappements sont disponibles, chromés (et musicaux !) ou noirs (et étouffés). La finition s'avère également en net progrès. Le support des instruments (noir mat comme le phare) intègre une batterie de voyants et la nouvelle génération de comodori Aprilia se montre quasiment digne des fabrications japonaises. Enfin, les acheteurs peuvent opter pour des roues en alliage permettant le montage d'un disque arrière, ainsi que pour un carénage complet.

La fin d'un rêve

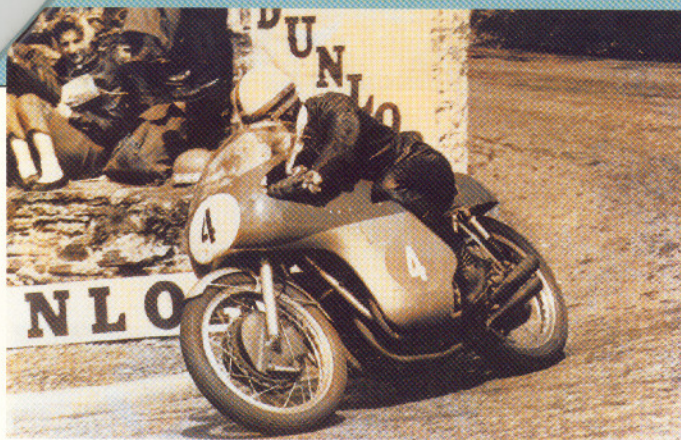
Ces nouvelles caractéristiques n'empêchent pas les MV d'être toujours beaucoup trop onéreuses pour espérer accroître leur diffusion. Fixé initialement à 500 unités par an, l'objectif de ventes à destination des USA est, en pratique, loin d'être réalisé ! Depuis 1952, on le sait, la maison mère Agusta fabrique des hélicoptères, et aux yeux du comte Domenico Agusta l'activité moto est sans doute devenue au fil des ans davantage un hobby qu'une activité commerciale rentable. Mais sa mort, suite à une attaque cardiaque le 2 février 1971, achève de mettre un terme à



La 600, première MV-4 de série ; son allure germanique cache son origine "course"...

Chef de file

Dévoilé en avril 1950, le premier quatre-cylindres MV est l'œuvre de l'ingénieur Pietro Remor, transfuge de chez Gilera, firme pour laquelle il réalisa une mécanique similaire un an auparavant. Avec son carter d'huile massif et aileté, son double arbre à cames en tête, sa distribution entraînée par engrenages... ce nouveau moteur possédait déjà nombre des caractéristiques qui lui ont permis de briller sur tous les circuits du Monde, en 350 comme en 500, jusqu'à son remplacement par un trois-cylindres au milieu des années 60. Mais c'est également cette mécanique qui présida à la naissance de toute la famille des MV 4 de tourisme. La première de toutes, étroitement dérivée du modèle course, apparut d'ailleurs dès... 1950. Révélation inattendue du salon de Milan, cette 500 R19 ne dépassa cependant jamais le stade de prototype et il fallut attendre encore une quinzaine d'années pour voir la marque renouer avec cette idée de routière à quatre-cylindres.



Les MV-4 se distinguèrent sur tous les circuits du Monde, ici John Surtees pilote une 350 au Junior TT de 1960 (DR).



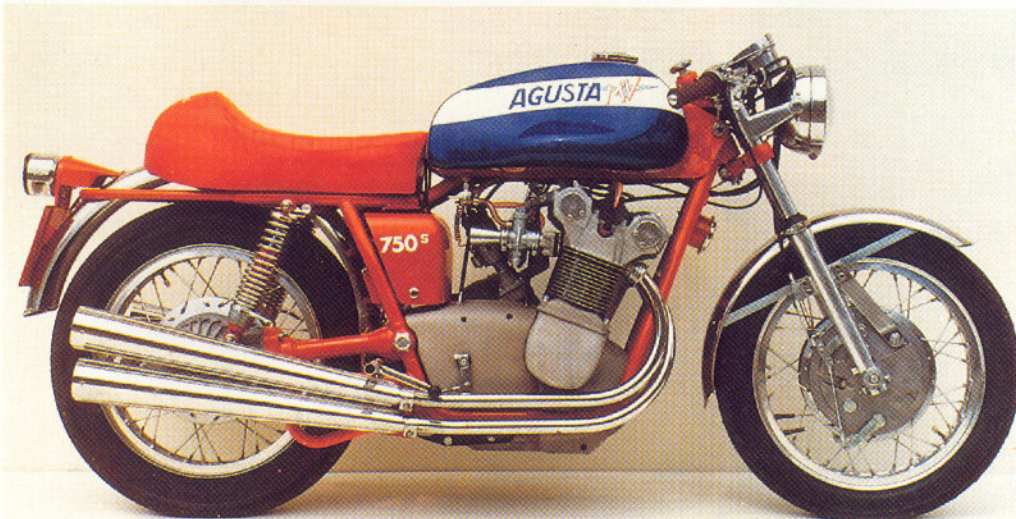
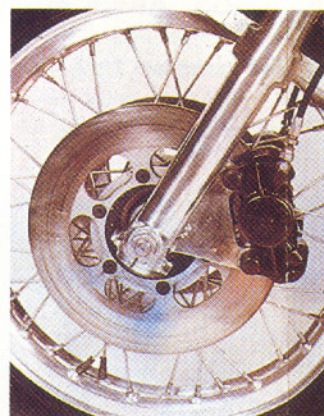
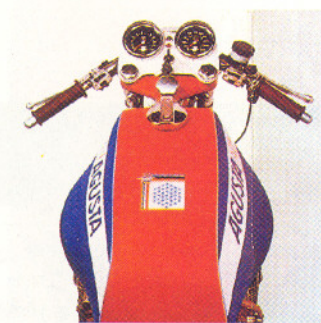
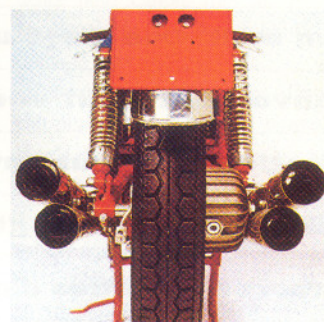
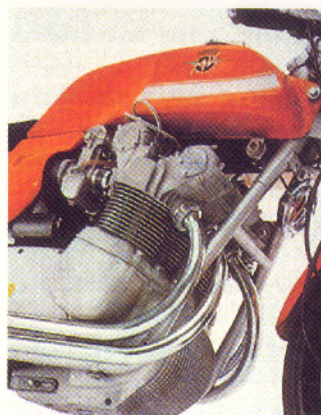
cette conception. L'adoption d'un projet de développement de deux nouveaux appareils nécessitant toutes les ressources disponibles dès 1965, suivi de l'entrée en force de l'Etat dans le capital du groupe en 1973, deviennent alors, avec la mévente de l'America, des éléments déterminants du devenir de MV, même si l'on ne peut passer sous silence la situation économique et politique difficile de l'Italie ou la concurrence japonaise. En l'espace de quelques années, les exigences de la rigueur comptable prennent le pas sur la passion pure, et début 1976 la nomination d'un nouveau comité de direction signe à terme l'arrêt de mort de la marque. Le couperet tombe en décembre pour le service course (le prototype Boxer quatre-cylindres à plat dessiné par Bocchi durant l'inter-saison 1975-1976 reste donc mort-né) et les rumeurs commencent à se faire jour au sujet de la production de série. Le bruit court même que Ducati pourrait "chapeauter" MV.

Derniers soubresauts

Dans ce contexte difficile, la Monza(*) constitue la seule nouveauté pour 1977. Nouveauté est un grand mot, il s'agit de relancer l'intérêt afin d'écouler plus facilement les stocks.

Une fois de plus, l'accroissement d'alésage (+ 2 mm) fait recette ; c'est là le changement le plus important mais ce n'est pas le seul. Un nouvel arbre à came d'admission permet d'accroître le croisement des soupapes et on en revient aux carburateurs de Ø 27 mm des dernières Sport, tandis que le distributeur Bosch accueille deux rupteurs au lieu d'un. De plus, la machine est livrée d'office cette fois avec des roues en alliage et trois freins à disque signés Brembo. Soumise aux bons soins des mécaniciens de l'ex-service course, chaque Monza "usine" (NDLR : il existera aussi des "montages" à partir de pièces ou d'America reconditionnées par des revendeurs) développe ainsi 85 ch à 8.750 t/mn pour une vitesse maximale de l'ordre de 235 km/h (toujours selon l'usine !).

Avec cette dernière déclinaison de son quatre-cylindres, la marque place la barre très haut mais malheureusement le sort de l'entreprise est déjà scellé. En fin d'année, au salon de Milan, le stand réservé par MV reste désespérément vide. La production cesse de manière définitive et dès lors l'activité se résume à écouler les stocks durant deux ans encore. Le rideau tombe lentement sur l'un des noms les plus prestigieux de l'histoire de la moto.



En haut : dérivé des moteurs de courses, le MV-4 de route en reprend l'architecture, à commencer par le volumineux carter d'huile et les deux ACT. Les quatre mégaphones très sportifs de la 750 S contrastent avec le pont arrière. Ci-dessus, le beau poste de pilotage et le superbe dessin du réservoir. A partir de 1974, la 750 S était équipée à l'avant d'un double-disque Scarab. A gauche : La 750 S est peut-être la plus belle des MV de route, elle représente l'aboutissement du racer italien, tel qu'on le concevait au début des années 70.