

MV AGUSTA 750 GT

Un vrai bitza d'usine

Par Thierry Leraud - photos Jean-Pierre Pradères

Les MV-4 de route sont rares, mais la 750 GT, construite à 50 exemplaires environ, est la plus méconnue de toutes. C'est en 1972 que la prestigieuse firme MV Agusta met sur le marché sa vision de la moto de grand tourisme : une magnifique machine, mue par un quatre-cylindres double-arbre à cames en tête bien sûr.

Constructeur de petites cylindrées à ses débuts, MV s'engage rapidement en compétition dans des disciplines qui ont pour but de démontrer la fiabilité de ses petites 98 cm³ : Milan-Tarente, les ISDT, rien ne semble impossible pour cet avionneur qui a opéré une reconversion obligée à la suite de la Seconde Guerre mondiale.

La course lui offre de belles satisfactions et très rapidement ses grosses cylindrées de Grand Prix sont sur le devant de la scène, portées par les plus grands noms du pilotage. L'un d'entre eux, Leslie Graham, laissera sa vie au Tourist Trophy 1953 pour avoir voulu trop rapidement imposer sa 500 quatre-cylindres face aux Gilera, comme il l'avait fait la veille avec sa 125. Il faudra attendre 1958 et le retrait de Gilera pour que John Surtees empoche les titres en 350 et 500 sur des MV.

Si nous faisons référence à cette période très éloignée de notre 750 GT, c'est qu'elle correspond à la première étude d'une grosse cylindrée sportive par MV : la 500 R 19 directement issue de la course. Ce projet, qui ne sera jamais concrétisé, sera la seule filiation entre piste et route. Par la suite, décevante constante, tout les séparera comme si l'usine était clairement divisée en deux, l'une pour la course, l'autre pour les... utilitaires.





*À la fois dérivée de la 600
quatre-cylindres de 1965
et de la 750 S, la MV Agusta
750 GT est l'unique tentative
de la marque sur le créneau
du grand tourisme.
Elle bénéficie de solutions
originales comme
sa coque arrière qui tient lieu
de support de selle
et de plaque minéralogique.*



À la fois dérivée de la 600
quatre-cylindres de 1965
et de la 750 S, la MV Agusta
750 GT est l'unique tentative
de la marque sur le créneau
du grand tourisme.
Elle bénéficie de solutions
originales comme
sa coque arrière qui tient lieu
de support de selle
et de plaque minéralogique.



Le magnifique frein avant double-tambour double-came remplace avantageusement le double-disque à commande mécanique de la 600, mais il s'avère délicat à régler.

La ligne de la 750 GT est si réussie qu'on l'imagine mal équipée d'un carénage et de sacoches comme toute GT qui se respecte. Remarquez le volumineux carter aileté qui sert de bac à huile.



UN FOUR. Impossible de parler de la 750 GT sans évoquer sa "maman", la 600 MV, la première quatre-cylindres de route de série depuis bien longtemps lorsqu'elle arrive au salon de 1965.

Malheureusement, il suffit de regarder ce qui roule à l'époque pour admettre que le marché n'est pas préparé à l'apparition de la 600 : la tendance anglaise est encore au roadster performant et léger (pourtant la 600 MV "collait" pas loin d'une demi-seconde à une Bonneville sur 400 m !) et chez les Allemands c'est toujours le règne de la machine pataude, mais fiable.

En fait, la 600 ressemble un peu à la Guzzi 700 V7, avec ses petites boîtes à outils, ses pare-jambes, ses avertisseurs doubles. Elle est très moderne sur bien des points, et carrément novatrice pour d'autres.

Le moteur quatre-cylindres d'aspect rétro, mime les mécaniques des 500 de Grand Prix de 1950. Œuvre

de Pietro Remor, transfuge de chez Gilera, il n'est pas étonnant que vous lui trouviez un air de famille avec leurs mécaniques de Grands Prix des années 50 !

Il comporte des détails que les Japonais adopteront en série dans les années... 80 ! Quelques exemples ? La distribution par cascade de pignons, l'allumeur derrière les cylindres pour réduire la largeur du bloc, etc. Par ailleurs, vous ne trouverez aucune chaîne dans cette mécanique, signe de noblesse et de fiabilité théorique, mais malheureusement dispositif coûteux qui grève le montant de la facture.

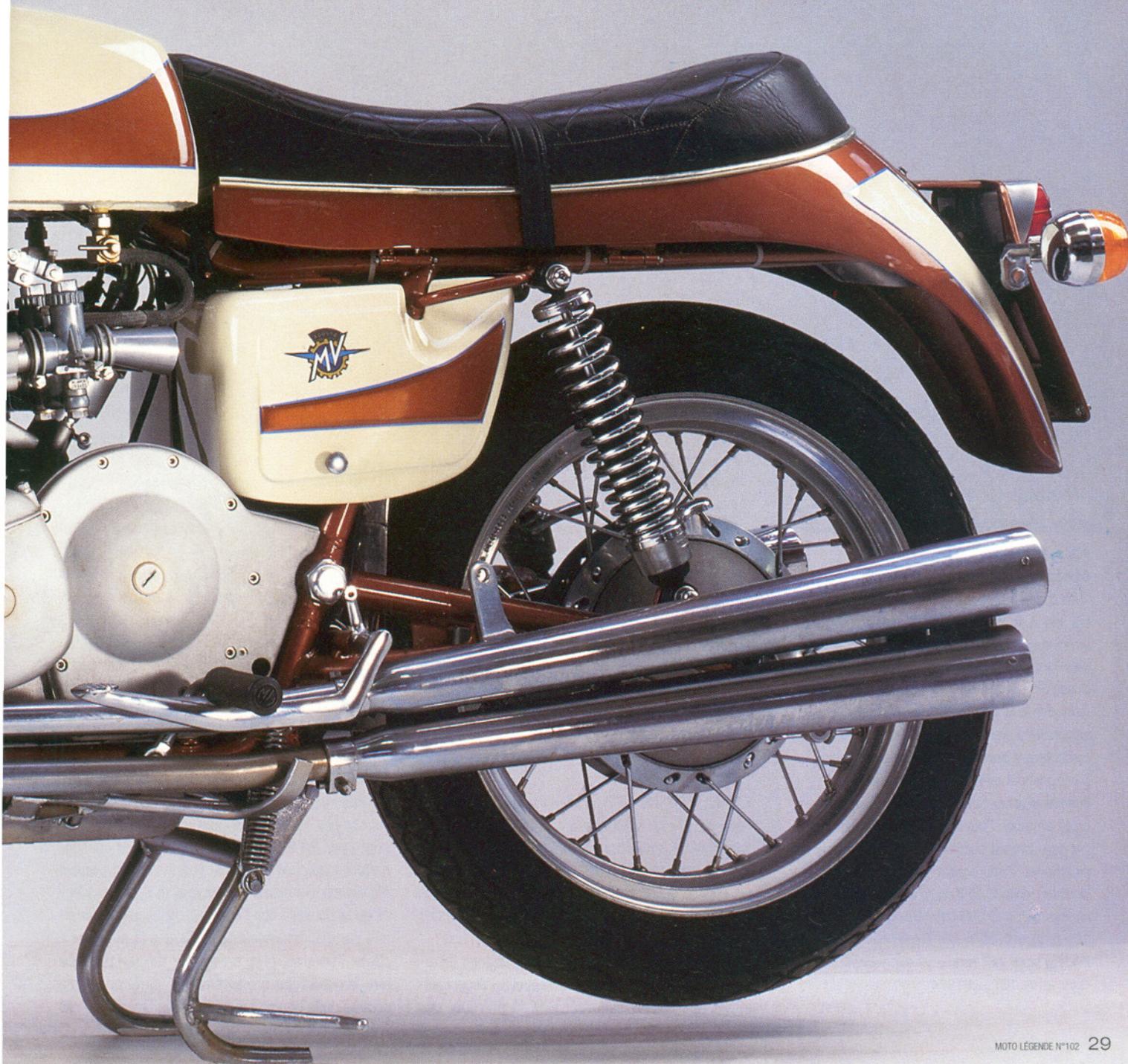
Plus originale, mais très controversée, l'optique de phare carrée en provenance de chez Fiat avait pour fonction de conférer une forte image à ce modèle, afin qu'il soit identifiable de face sans erreur. Les designers qui travaillent de nos jours sur les poudres des sportives ont le même souci !

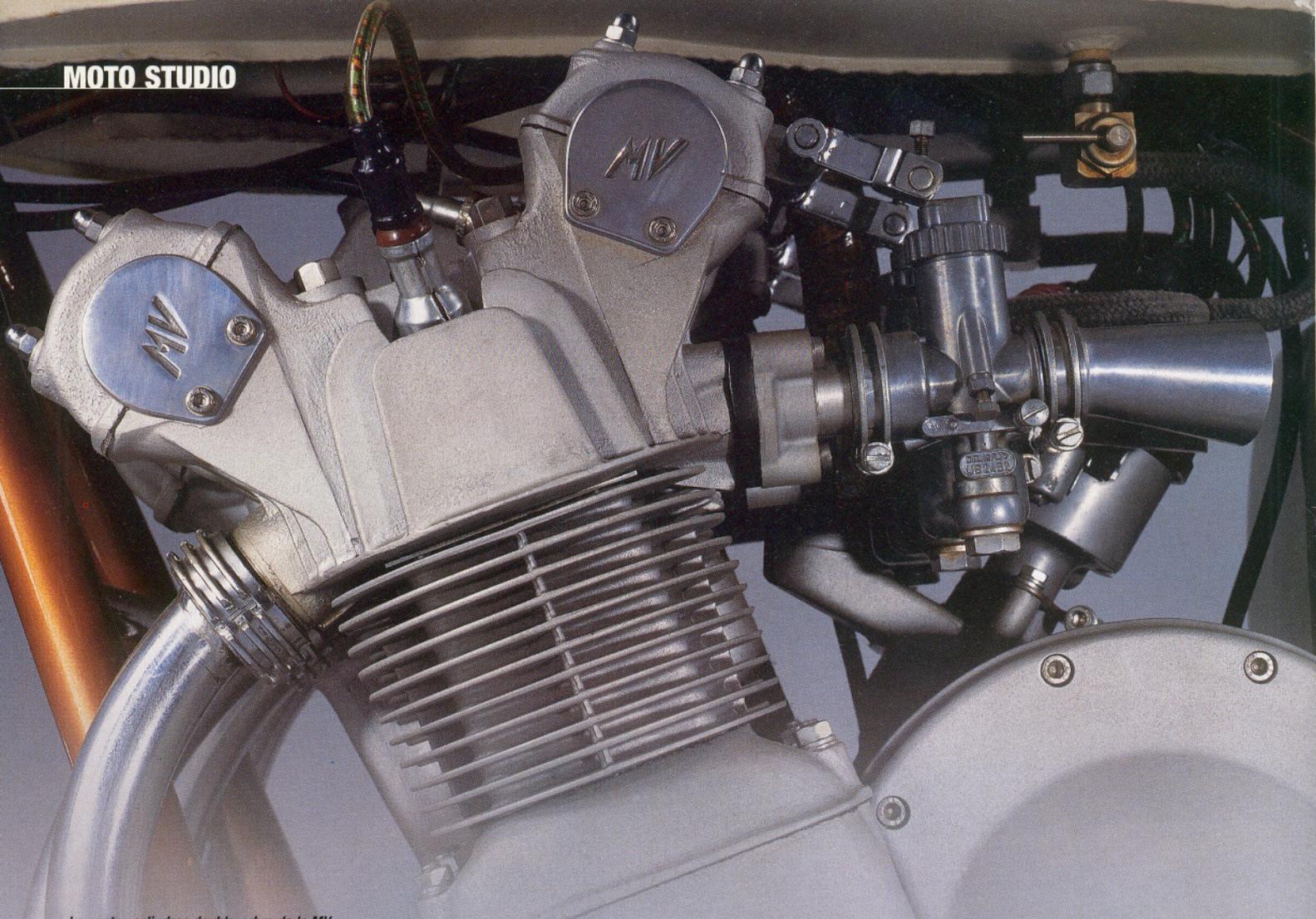
Malgré, ou à cause de toutes ces innovations forcément coûteuses, la 600 reste sur les bras de ses géniteurs. Son prix presque égal à deux fois celui de ses concurrentes, un freinage et une tenue de route très moyens ajoutèrent à la difficulté de se positionner. Point positif : les suspensions sont souples et bien amorties, sans commune mesure avec la tradition italienne.

Cette aventure finira par un triste bilan commercial : 35 exemplaires vendus ! Ce "Four" en est donc un bien réel, dans toute l'acception du terme...

UNE GRANDE SŒUR SALVATRICE.

Chez MV on digère mal cet échec. Monsieur Agusta est décédé en 1971, l'usine partiellement nationalisée n'a donc plus à respecter ses choix pour le moins originaux. Elle met en chantier, quatre ans plus tard, une 750 de sport dérivée de la 600 : la ►





Le quatre-cylindres double-arbre de la MV est très inspiré esthétiquement des 350 et 500 de Grand Prix de la marque dans les années 50. Il est tout de même dommage que les quatre carburateurs Dell'Orto de cette GT ne soient pas équipés de filtres à air. Quant au robinet d'essence, il est à peine digne de figurer sur un cyclo.

FICHE TECHNIQUE

MV Agusta 750 GT 1972-1974

Moteur. 4 cylindres double-ACT de 743 cm³ (65 x 56 mm) comprimé à 9,7 à 1. 69 ch à 8 500 tr/mn. 4 carburateurs Dell'Orto UB 24S Ø 24 mm. Allumage batterie/bobine et distributeur. Graissage sous pression par carter humide. Transmission primaire par pignons à taille hélicoïdale, secondaire par arbre et cardan. Embrayage multidisque dans l'huile. Boîte de vitesses à 5 rapports et sélecteur au pied droit.

Partie-cycle. Cadre tubulaire double-berceau en acier. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante réglable sur deux positions. Frein avant à double-tambour double-came Ø 228 mm, arrière à tambour simple-came Ø 200 mm. Pneu avant 3,50 x 18, arrière 4,00 x 18. Réservoir de 24 l. 240 kg pour 187 km/h. 50 exemplaires produits entre 1972 et 1974.

mythique 750 S. Lourde, pas très fiable, chère (trois fois le prix de la 750 Honda !), la 750 S demeure très éloignée de la course, mais bénéficie d'une forte image qui lui assurera quelques ventes.

Profitant de ce petit élan, il est décidé d'exhumer les stocks de pièces (notamment le cadre qui servira pour tous les modèles ultérieurs) de feu la 600 afin d'extrapoler une GT de la 750 S : la machine que vous avez sous les yeux.

En dehors de toute considération mécanique ou pécuniaire, c'est une très belle moto qui apparaît au printemps 1972. Elle est originale dans ses coloris ivoire et bronze métallisé, sobres mais "classieux". On va même jusqu'à assortir la couleur des poignées et des soufflets de fourche à celle du cadre (accessoires absents sur nos clichés). Cas presque unique dans la production motocycliste, si l'on exclut les Mobylette, la selle repose sur une coque faisant office de garde-boue et de support de la signalisation arrière.

UNE VRAIE GT ? Quelques détails donnent l'aspect GT. Le sélecteur est un double-branché, sans doute pour faciliter la recherche du point mort... impossible à enclencher à l'arrêt. En outre, les repose-pieds sont classiquement implantés, ce qui permet au sélecteur d'abandonner les biellettes de renvoi.

Les amortisseurs ont des leviers de réglage incorporés "à la MZ" et, histoire de rappeler l'aspect utilitaire des petites cylindrées de la marque, des

commandes de cyclos, franchement incongrues sur un objet de ce prix, font office de leviers.

Côté freinage, on passe des disques de la 600 aux tambours double-came. Explication : ils sont bien plus efficaces mais, comme pour tout organe de ce type, réclament des réglages fréquents et soignés ainsi que des garnitures fraîches. Un des défauts de la 750 S était de présenter un moteur un peu avare en sensations jusqu'à 3 000 tr/mn. Histoire de ne pas entrer dans des frais trop importants pour palier cet aspect inacceptable sur une GT, le taux de compression est désormais plus élevé (9,7 contre 9,5). Le but est atteint, car effectivement la GT répond franchement à bas régimes. Curieusement, les quatre carburateurs Dell'Orto demeurent à cornets. En réalité, bien peu de points diffèrent entre une S et la GT, pas même leur prix respectif ! Le grand tourisme imposant sacoches et carénage, auriez-vous eu le courage d'en affubler cette beauté ? Assurément : non !

RARE ET CHÈRE. Dès lors, il n'est pas étonnant que MV enfile de nouveau une veste avec ce modèle. Seulement 50 exemplaires trouvent preneur. Pour ajouter au malheur de l'amateur qui souhaiterait aujourd'hui en acquérir une, la plupart d'entre elles ont été transformées en S ou en racer ! Ainsi, la nouvelle MV F4 est-elle aujourd'hui parrainée par Giacomo Agostini. Plutôt que la moto, on a choisi l'homme, plus synonyme de performance que les produits qui furent ses contemporains, comme cette pourtant belle 750 GT. ●