

MV AGUSTA 750 S HONDA CB 750 FOUR

La vérité sur le mythe

Par Michel Cottureau

Peut-on comparer la madone à une vulgaire geisha ? Non, bien sûr ! C'est pourtant ce que nous faisons en opposant ce que nous faisons en opposant une MV Agusta 750 S, le quatre-cylindres le plus vénéré de tous, à celle qui a popularisé ce type de motorisation, la CB 750 Honda. En route pour un comparatif au parfum de sacrilège.

Accessoirisée dès l'origine, la Honda CB 750 de Daniel dispose de tous les "goodies" d'époque. Avec son ensemble complet en polyester, ses commandes reculées, ses quatre pots peints en noir, etc., elle semble vraiment échappée des années 70. Sans y mettre de connotation péjorative, c'est plus que jamais "la MV du pauvre" car cette dernière revendique "de série" tous ces attributs sportifs. Habillage sport, bracelets, commandes reculées, selle à dossier, mégaphones... rien ne manque à sa panoplie. Son cadre et sa selle rouge flirtent même avec le charme pompier mais, avec un tel logo sur le réservoir, la belle transalpine peut tout se permettre. Et quel moteur ! Si le quatre-cylindres Honda a largement eu le temps de s'imprimer sur nos rétines depuis 1969, la vision du bloc massif de la MV provoque toujours la même émotion. Normal, ce n'est pas tous les jours qu'on en croise un sur son chemin ! Sculptée dans l'alliage, cette magnifique pièce de fonderie moulée au sable respire la noblesse et la force et l'on pourrait rester des heures à la détailler. Mais,

ce n'est pas tout de s'extasier, il serait peut-être temps de les réveiller, ces belles mécaniques.

TITILLER... Sur la MV, il faut impérativement titiller abondamment avant d'actionner la commande du Dynastart caché sous le moteur ; cette exigence satisfaite, le beau double-arbre résonne aussitôt. Du fait de sa conception (roulements et engrenages en abondance), il n'est pas avare en bruits mécaniques mais le grondement de ses échappements s'emploie — avec succès — à les couvrir. La Honda, plus civilisée, se contente d'un peu de starter et d'une pression sur le démarreur pour se faire entendre. Et pour une fois, côté musique, la nipponne concurrence la diva. Son propriétaire a en effet choisi de la doter de pots plus libres empruntés à une K0, premier modèle et, pour faire bonne mesure, il a ôté les chicanes situées à leur extrémité. Le temps de chauffe se transforme donc en récital et il devient difficile de trancher entre le son rauque et puissant de la Honda ou les hurlements de la MV, évoluant du grave à l'aigu selon les régimes. ➤

ÉCLECTIQUE !

Grand amateur de deux-roues, Daniel Langanay marche sur les traces de son père, lui-même collectionneur d'automobiles et fervent motocycliste en son temps. Pour lui, le choix entre les deux motos de ce face à face ne se pose même pas : il les possède toutes les deux.

Achetée neuve chez Urvoas, le grand concessionnaire de Rouen, la 750 Honda fut en 1972 sa première grosse cylindrée après une CB 125 et une 350 Kawasaki Avenger. Elle affiche aujourd'hui 31 000 km au compteur.

Six ans plus tard, la MV a rejoint à son tour le garage familial après avoir fait l'objet, toujours chez Urvoas, d'une reprise à un client désireux de s'acheter une 1000 CBX. A peine rodée, la belle transalpine n'accusait alors que 2.000 km ; elle en compte maintenant à peine le double. Autant dire qu'elle est toujours à l'état neuf ! Interrogée sur la question de sa préférée, Daniel m'a avoué une petite faiblesse pour la Honda

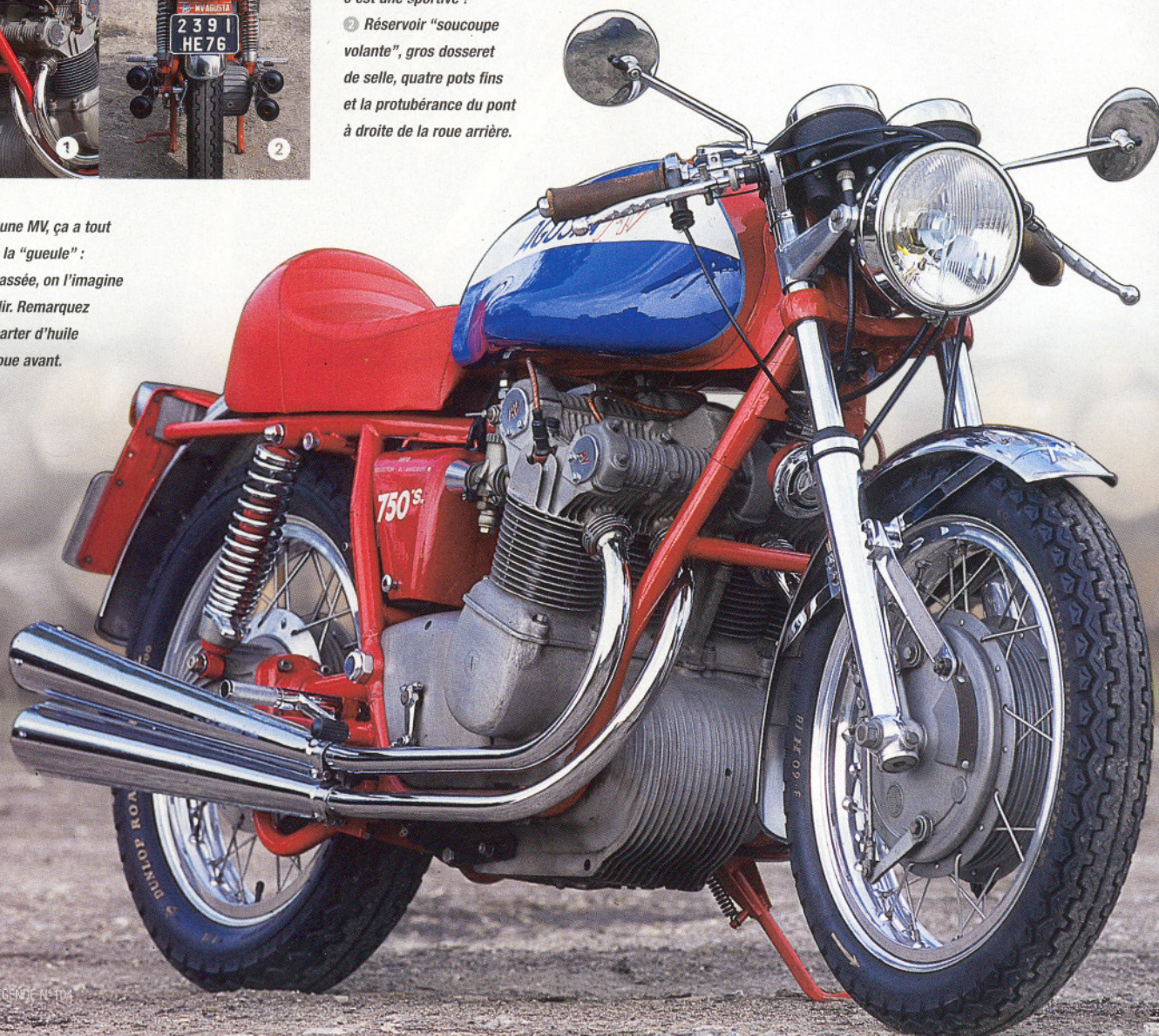
qui lui a toujours laissé d'excellents souvenirs sur les routes de montagne... Mais quand il s'agit de se faire prendre en photo, devinez derrière laquelle il se range immédiatement ?!



① Les guidons-bracelets, le cadre double-berceau tout rouge, le gros tambour quatre-cames, pas d'erreur, c'est une sportive !

② Réservoir "soucoupe volante", gros dossier de selle, quatre pots fins et la protubérance du pont à droite de la roue arrière.

Ci-dessous, une MV, ça a tout de même de la "gueule" : large et ramassée, on l'imagine prête à bondir. Remarquez l'imposant carter d'huile derrière la roue avant.



AGUSTA



NGANAY

0"s

Les quatre carburateurs
Dell'Orto partagent une cuve commune
deux à deux, selon la technique
course. De même, on jurerait la culasse
fièrement marquée "MV" directement
empruntée à la MV de Mike Hailwood.

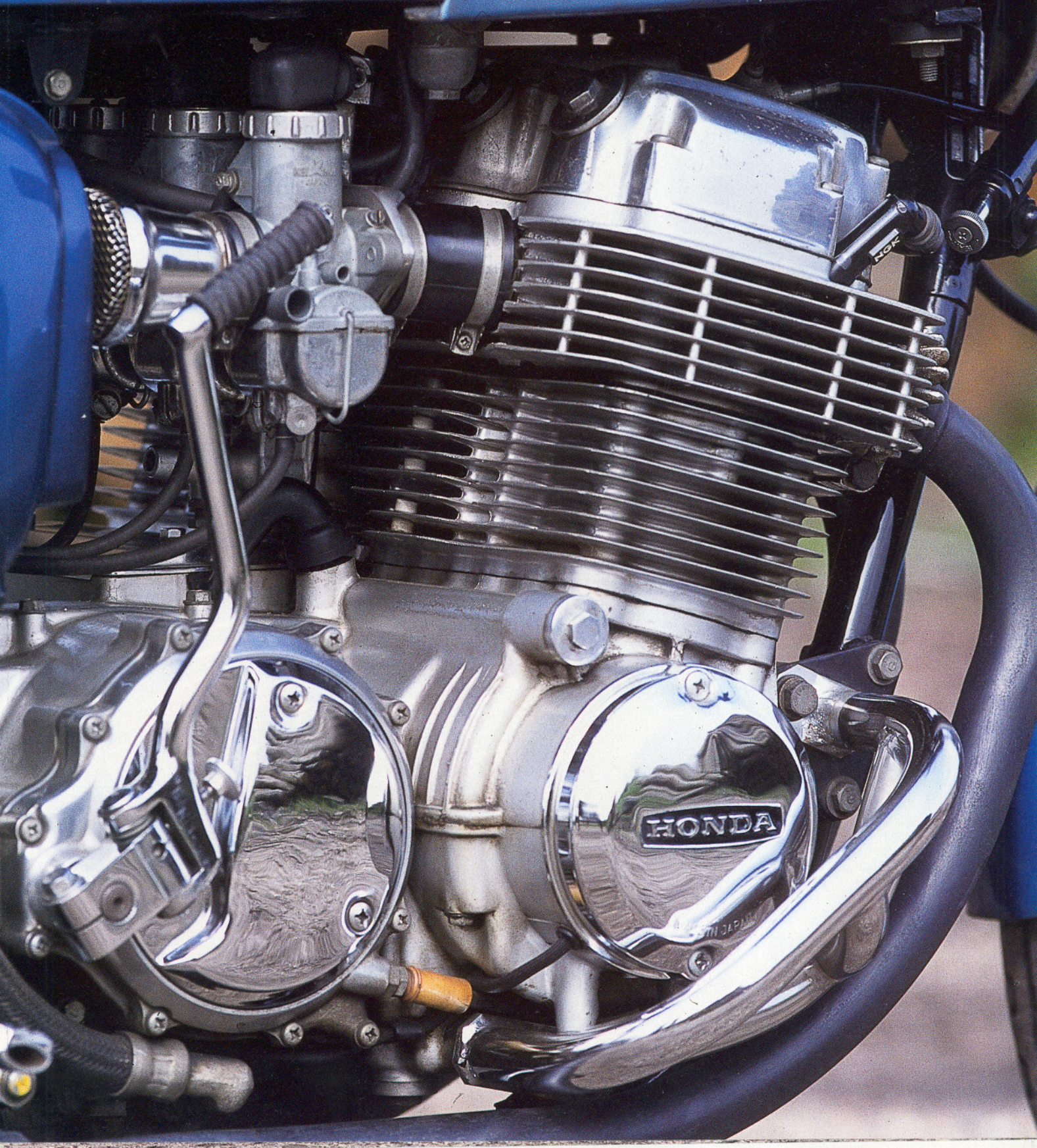
1972

HONDA

Le bien connu moteur
de la Honda a ici connu
quelques modifications :
cornets d'admission
au lieu du filtre à air,
ligne d'échappement
peinte en noir mat.

PREPARATION

D.
R.



TRADITION CONTRE MODERNITÉ

Si les deux machines de notre essai arborent un quatre-cylindres transversal alimenté par quatre carburateurs, les similitudes entre leurs motorisations s'arrêtent quasiment là.

En 1969, Honda jugeait l'argument quatre-cylindres assez fort à lui seul pour subjuguier les foules et c'est pourquoi la "Quatre-Pattes" se contente d'un simple-ACT commandé par chaîne. Dans le camp japonais, on construisait moderne (bielles à chapeaux, pompe trochoïde...) mais on pensait aussi efficacité à moindre coût. Chez MV Augusta en revanche, la logique était tout autre. Il s'agissait de commercialiser une machine à la hauteur de l'image prestigieuse de la firme. Pour cela, l'usine puisa sans compter dans son héritage compétition et la 750 S dispose d'une mécanique très inspirée des moteurs de course de la marque. Double-ACT commandé par pignons, cotes super-carrées (65 x 56 mm contre 61 x 63 pour la Honda), bielles forgées d'une seule pièce... La MV privilégie donc les solutions "nobles". Construite à la main, elle ne recourt à aucune chaîne et compte moult engrenages et roulements dans ses entrailles. Seul problème — de taille — par rapport à la Honda, son prix de revient n'a rien de comparable et, sur le plan commercial, on sait à qui l'histoire a donné raison !

Pas étonnant que le café-racer de Daniel Langanay "fasse" si authentique : la transformation de la 4-Pattes date de 1972, avec carénage de tête de fourche, selle monoplace et deuxième disque de frein à l'avant.

PREMIÈRES IMPRESSIONS. La boîte de la Honda claque un peu au passage de la première mais l'embrayage comme la sélection se révèlent ensuite sans soucis sur les deux machines. Curieusement, aucune ne se fait même prier pour trouver le point mort. La poignée de gaz Japauto montée sur la Honda permet un tirage autrement plus rapide que la poignée d'origine avec laquelle il faut souvent s'y reprendre à deux fois mais, en contrepartie, elle est du style "on-off" : pas l'idéal pour doser les gaz en sortie de courbe ! Celle de la MV se montre à l'usage beaucoup plus souple et agréable.

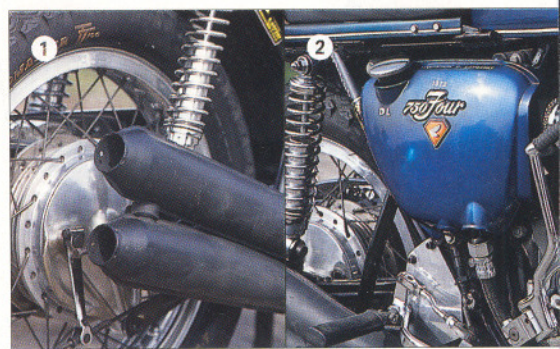
En selle, les positions sont similaires sinon directement comparables. Z'avez vu la longueur du réservoir Dunstall ? Fatalement, on se retrouve plus allongé sur la Honda ! Les deux motos sont lourdes (autour de 230 kg pour chacune) mais la MV présente l'avantage d'être plus basse et ça se sent. La Honda est aussi pesante à manœuvrer qu'à béquiller, surtout avec cette paire de bracelets bien refermés qui lui confèrent un rayon de braquage typiquement "racing".

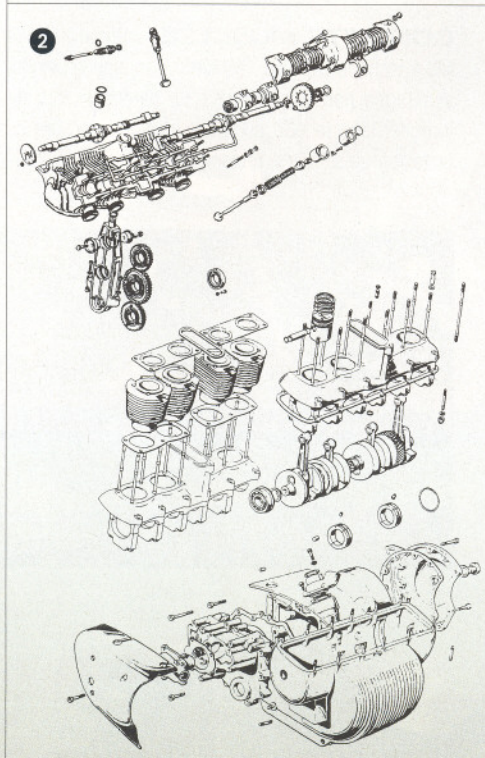
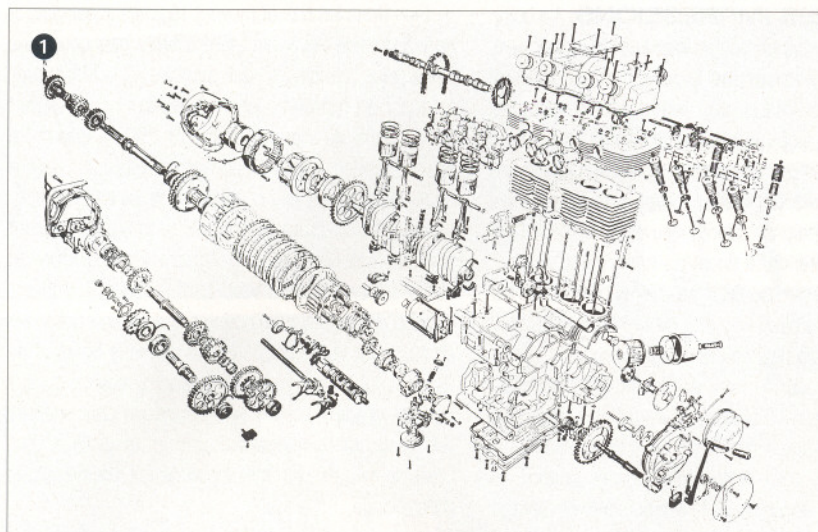
Dès les premiers tours de roues, une autre différence se fait jour entre les deux machines : le comportement

moteur. Dans les bas et moyens régimes, c'est clair, la Honda domine les débats. Elle s'avère beaucoup plus pleine, plus "coupleuse" que sa rivale. Si la MV accepte aussi de reprendre en 4^e à 60 km/h, elle repart avec moins de vigueur et la CB 750 "l'enterre" à chaque reprise. Pour être pleinement efficace, l'italienne réclame en fait une conduite dans les tours, conséquence sans doute des choix techniques qui ont prévalu à la Meccanica Verghera (double-arbre et cotes super-carrées). Vers 5 000 tours, le moteur change de son, miaule, hurle et la cavalerie débarque en force. En face, "notre" Honda continue pourtant de rivaliser ! En configuration standard mais avec ses cornets d'admission et un réglage de carburateurs adapté (aiguilles relevées d'un cran et gicleurs plus gros), le quatre-cylindres japonais fait preuve d'une belle allonge.

CONDUITE MUSCLÉE. À fond de 5^e, la MV franchit le cap des 180 km/h... quand la Honda, avantagée par le montage d'un carénage tête de fourche, tape le 200 compteur. À l'abri derrière sa bulle, on peut même croiser sans effort à 180 ➤

- ① *Non seulement les pots sont peints en noir, mais en plus les chicanes amovibles ont été ôtées : le son authentique des "70's" !*
- ② *Le graissage par carter sec impose un réservoir d'huile et des durits d'alimentation, placés derrière le cache latéral droit.*





① Les bielles de la Honda tournent sur coussinets, technique plus moderne qui impose une pompe à huile à fort débit et une bonne filtration (cartouche à l'avant). Sinon le moteur n'a rien de révolutionnaire avec son simple ACT entraîné par chaîne et ses deux soupapes par cylindre.

② Comme sur les MV de Grand Prix, le moteur est un noble double ACT entraînés par cascade d'engrenage. Mais l'embellage tourne "à l'ancienne" sur roulements.

tandis qu'il est difficile de soutenir plus de 160 au guidon de la MV en raison de la pression du vent. Surtout, avouons-le, on éprouve toujours davantage de crainte à pousser l'italienne dans ses ultimes retranchements, ne serait-ce qu'en raison de la rareté (et du prix !) des pièces de rechange. Alors, rendons la main et intéressons-nous aux parties-cycles...

Premier constat, avec leurs guidons bracelets, les deux machines sont aussi physiques l'une que l'autre. Leur direction s'avère plutôt lourde et si leur tenue de route ne souffre pas de critique en virages serrés, les y inscrire ne s'effectue pas sans quelques efforts. Grâce à ses combinés Ceriani à l'arrière, la Honda se montre très rigide et frotte rarement, la MV, elle, se laisse parfois aller à signer le sol de sa béquille centrale. Quand l'horizon s'élargit, cette dernière avoue d'autres limites, se mettant à louvoyer gentiment dans les grandes courbes. En comparaison, c'est un comble, la Honda semble plus saine. Avec les deux machines, il est toutefois prudent de ne pas rentrer trop vite dans les virages afin de pouvoir les négocier en accélération. Règle de base : surtout, ne pas couper !

Au freinage, les duettistes se rejoignent. L'imposant quatre-comes de la MV exige certes plus d'effort au levier que la commande du double-disque optionnel qui a pris place sur la Honda mais son efficacité est tout aussi bonne... et son frein arrière beaucoup plus



CARRIÈRE CONTRASTÉE

Apparue en 1969, la Honda CB 750 Four va connaître 10 ans d'un formidable succès sans jamais s'éloigner du concept initial. La MV Agusta 750 S en revanche évoluera davantage, bénéficiant notamment au fil du temps d'un freinage par disques, d'une esthétique remaniée et de deux hausses de cylindrée successives. Malgré cela, sa diffusion restera à jamais marginale en raison d'un prix de vente prohibitif qui la condamnait par avance. Résultat, ses ventes totales ne dépasseront pas les 2 000 exemplaires pour le monde entier contre 20 000 pour la Honda... rien qu'en France !

exploitable. Sous l'eau, la progressivité du double-disque creuserait sans doute l'écart... mais la belle italienne n'a de toute manière jamais connu la pluie depuis qu'elle est née !

ÉTONNANTE MV. Là où la MV prend l'avantage, par contre, c'est sur le registre du confort. Une fourche un poil plus souple que celle de notre Honda d'essai (durcie par de l'huile plus épaisse), un bon amortissement arrière et une selle moelleuse, il n'en faut pas plus pour prodiguer un confort... qu'on n'attendait pas

sur un tel café-racer. Ajoutez à cela une transmission secondaire par cardan qui sait se faire oublier (à l'usage comme à l'entretien) et vous conviendrez avec moi que la MV brouille les pistes, à mi-chemin de la sportive pure et dure et de la routière... de prestige.

Reste l'éternelle question, une 750 MV vaut-elle le prix demandé ? Si l'on s'en tient à ses qualités objectives, évidemment non. La Honda offre aussi bien voire mieux pour beaucoup moins cher. À l'époque de sa commercialisation, une CB 750 coûtait 9 000 F environ contre 21 000 F pour une MV. On comprend pourquoi la seconde s'est si peu vendue ! Pourtant, presque 30 ans plus tard, le différentiel de prix s'est encore creusé entre les deux machines pour atteindre maintenant un ratio de 1 à 5 (comptez 150 000 F pour une MV). Le mythe a peu à peu pris le pas sur la logique commerciale. Les seuls acheteurs de MV qui ont eu tort sont donc ceux qui en ont acheté une dans les années 70 puis l'ont revendue avant même que sa cote n'explose, l'installant pour longtemps au pinacle des motos d'exception. Car aujourd'hui plus que jamais, pour les MV, la passion a ses raisons que la raison ignore. ●

Merci à Daniel et à Jacques, son complice de toujours, de s'être aimablement prêté au jeu de ce comparatif. Et merci à Hugues qui m'a une nouvelle fois accompagné pour me servir de chauffeur le temps de cette séance photos.

Une légende dit que Michel Rougerie, après essai d'une MV, aurait ainsi résumé ses impressions : "ça marche comme une 4-Pattes mal réglée !" En attendant, c'est la MV la plus belle.

FICHE TECHNIQUE

**Honda CB 750 Four K2 1972
(MV Agusta 750 S 1973)**

Moteur. Quatre-cylindres en ligne simple-ACT commandé par chaîne (double-ACT commandé par cascade de pignons à taille droite) comprimé à 9 à 1 (9,5 à 1). 736 cm³ (743 cm³). 65 ch à 8 000 tr/mn (65 ch à 7 900 tr/mn). Allumage batterie/bobine (batterie/bobine et distributeur). 4 carburateurs Keihin Ø 28 mm (4 Dell'Orto Ø 24 mm). Lubrification par carter sec (carter humide). Transmission primaire par deux chaînes simples juxtaposées (par pignons à taille hélicoïdale). Embrayage multidisque dans l'huile. Boîte de vitesses à 5 rapports au pied gauche (5 rapports au pied droit). Transmission secondaire par chaîne (par arbre et couple conique).

Partie-cycle. Cadre tubulaire double-berceau en acier. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante à deux amortisseurs hydrauliques. Frein avant double-disque Ø 296 mm simple-piston optionnel (double-tambour double-came Ø 230 mm), arrière par tambour simple-came Ø 177 mm (Ø 200 mm). Pneus Av./Ar. : 3,25 x 19/4,00 x 18 (3,50 x 18/4,00 x 18). 236 kg pour environ 185 km/h (230 kg pour environ 175 km/h).

POUR	CONTRE
MV AGUSTA • Moto d'exception • Esthétique hors norme • Caractère moteur • Confort	MV AGUSTA • Acquisition coûteuse • Entretien onéreux • Performances • Tenue de route
HONDA • Charme de la "Quatre-Pattes" • Coût d'achat et d'entretien • Fiabilité avérée • Utilisation quotidienne possible	HONDA • Hauteur de selle • Maniabilité • Freinage (avec un seul disque) • Tenue de route

