

MV AGUSTA GT 750 Belle et rare

P. 24



GUY BASTER
L'incroyable
musée



O'LD RACE
Des twins US
dans les champs P. 30



FANTIC CHOPPER
Easy Rider
sauce milanaise P. 18

ISSN 1147-3355
L 19655-346 S F 5,50 € - RD
www.edition-lf.com



SOMMAIRE

N° 348 OCTOBRE 2022

**EN
COUVERTURE**



MV Agusta 750 GT
Rareté absolue

24



- 3 Édito
- 6 Cliché
- 8 Actus
- 16 Shopping
- 18 Essai

**LES M
DANS CE**

Fantie Chopp
MV Agusta 7
Honda Monke



PRÉSENTATION

MV 750 GT

ultra-li

Malades, les MV en 1972 ?
de notre 750 s'affic
aux titres récoltés par la marqu
Mais la Meccanica Verghera Ag
profit de ses victoires
à l'image de cette G

es de la MV Agusta 750 S
elle se concentre tout juste
cristalline, la version GT
se dit même justice.



D'
une Laver
Trident q
750 à mor
ment une
Quelq
pays d'or
quatre-c
Honda a
aussi. De
pour la
un pote
techniq
de celle
ent avec
Eusebi
appelle
tandis
lronie
négoc

Un
Notre
dans
mém
les à
N
Stuc
mai
rion
blo
ave
cor

MV 750 GT

Série

ultra-limitée

Malades, les MV en 1972 ? Vous rigolez : sur le réservoir de notre 750 s'affichent 34 étoiles correspondant aux titres récoltés par la marque en championnat du monde. Mais la Meccanica Verghera Augusta ne tirera jamais vraiment profit de ses victoires pour ses productions en série, à l'image de cette GT construite à 33 exemplaires.

PAR THIERRY LERAUD - PHOTOS MAËL KERNEIS

D'où vient la GT ? 1970 : consultation des catalogues papier du Salon. Quelles sont les "grosses" cylindrées au moins équivalentes à 750 cm³ ? Une BMW série 5, une confidentielle Munch 1200 à moteur auto NSU, une Laverda S, une BSA Rocket 3 et sa copine de classe Triumph Trident qui ne fait rien qu'à copier... ou l'inverse... ou les deux.

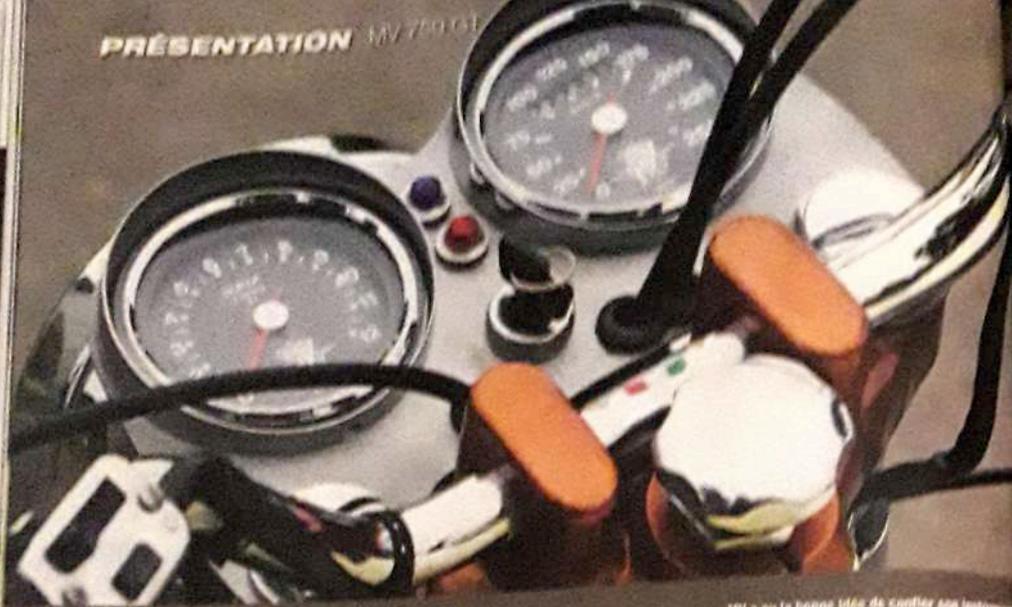
D'où vient la GT ? 1970 : consultation des catalogues papier du Salon. Quelles sont les "grosses" cylindrées au moins équivalentes à 750 cm³ ? Une BMW série 5, une confidentielle Munch 1200 à moteur auto NSU, une Laverda S, une BSA Rocket 3 et sa copine de classe Triumph Trident qui ne fait rien qu'à copier – ou l'inverse –, une Indian 750 à moteur Royal Enfield, une Moto Guzzi V7 spécial, forcément une Harley-Davidson Electra et... une Honda 750 Four.

Quelques pages avant, classement par ordre alphabétique par pays d'origine oblige, MV aligne sa 750 S. La présence d'un quatre-cylindres dans cette dernière s'explique par le fait que Honda a tiré profit de cette architecture en Grand Prix, et MV aussi. Du reste, leurs puissances sont presque identiques : 67 ch pour la geisha et 69 ch pour celle venue de la Botte. Au final, un potentiel acquéreur peut hésiter face aux caractéristiques techniques assez similaires, mais les tarifs vont jouer en faveur de celle qui a remporté le Bol d'Or l'année précédente, qui plus est avec deux pilotes français, Michel Rougerie et Daniel Urdich. Pensez, une MV c'est plus de deux fois le prix de celle que l'on appelle désormais "quatre pattes" : 9 953 F pour cette dernière tandis que la belle italienne se fait désirer à plus de 22 000 F ! Ironie du sort, à l'heure où vous lirez ces lignes, une MV se négocie quatre fois plus qu'une Honda. Jolie revanche ?

Une moto de GP domestiquée

Notre MV "GT" arrive en 1971 et elle voit ses origines puisées dans la S, une moto de course à peine civilisée. Son moteur ? Le même que celui de la S et c'est un bonheur, quelle gueule ! Adieu les aluminiums polis d'une japonaise, voici du brut.

Nous avons déjà parlé de cette machine dans la rubrique *Studio du Moto Légende* n° 102 et d'un moteur assez similaire mais qui avait pour cadre un autre patronyme, Gilera-4, dans le numéro suivant... Et pour cause, l'ingénieur à l'origine des deux blocs est Pietro Remor, qui passa chez MV, las des altercations avec Giuseppe Gilera qui le trouvait trop novateur. En outre, comment ne pas comparer l'œuvre de Massimo Tamburini,



MV a eu la bonne idée de confier ses instruments à Smith. L'airain conçoit la face des Veglia Italiana, le choix n'est pas anodin.



Signé Matador pour les leviers ergonomiques. Aprilia pour les commandes et Tomoselli pour la poignée de gaz. Ces éléments chromés ou polis ont mieux traversé le temps que les peintures apposées sur les japonaises.

la HD1, qui est vraiment très proche de notre MV GT : rien que de l'essentiel.

Reste qu'en 1972, Honda a fait la rade sur tous les marchés commerciaux. Bel d'Or, Daytona, Champs Élysées, rallyes des Chamonix : la "Four" est omniprésente et séduit, avec une kyrielle d'accessoiristes qui vont la transformer en racer affiné. Pour ne rien arranger, la Four coûte moitié moins que la GT : 11 800 F contre 26 300 F - notons que ces chiffres sont identiques en 2012, mais en euros.

Notre italienne ne déborde pas d'accastillages superflus. Point de digipoints, d'arbres de Noël ou tableaux de bord... mais en fait, elle n'est pas simple à griser aisément. "GT" dit-elle ! Bien, admettons, mais comment installer un porte-bagages à l'arrière de cette selle en forme de chaise inversée ? Un porte-bagages ! Seriez-vous devenu fou ? Madame, assise à l'arrière, se ravis des accélérations prismatiques en direction de l'Hotel Negresco à Nice ou du Ritz à Paris, lognant à chaque arrêt du côté des vitrines des bijoutiers. Une Honda avec son Botolin-Nasoulin et son bouton accroché aux tendons : ce n'est pas pour elle ! Mais alors, pour qui cette GT ?

La 750 GT voit sa production s'étaler entre 1971 et 1974. Elle n'est pas à son premier coup d'essai pour un quatre cylindres de route de "grande diffusion". À la fin des années 1960, la R 19 était déjà apparue au Salon de Milan. Affichée dans la plus chère que ses concurrentes, elle reste à l'état de prototype. Nouvelle tentative en 1965 avec une extrapolation en 600 cc. L'enthousiasme est pour le moins curieux, mais les technologies sont d'avant-garde et seront reprises bien plus tard et même par les Japonais, à l'image de la distribution commandée par câble de pignons (notamment sur la Honda 750 VFR) ou l'allègement à l'arrière des cylindres pour réduire la largeur du bloc.

Forcément, notre 750 a conservé ces atouts, encore renforcés en 1972. Mais la GT alimente maigrement les chaînes de production et MV jette l'éponge pour cette version après moins de quatre années de fabrication. Les évolutions seront minimes, tout au plus avec des différences d'accastillage, la plus notable étant l'adoption d'un frein à disque à l'avant pour le Salon d'Amsterdam 1974, laquelle n'entrera toutefois jamais en série.

D'une arrière-cour à la route

L'exemplaire photographié dans ce reportage a eu une existence pour le moins houleuse. Au début des années 2010, Arnaud qui était en quête d'une Munch Mammuth, en trouve une et se rend des arbes. Mais le vendeur se renseigne sur les prix, s'aperçoit sans doute qu'il peut en tirer plus et casse la vente. C'est ainsi qu'Arnaud apprend que l'un de ses amis a acquis ladite MV 750 GT. Son état n'est pas celui d'aujourd'hui car la belle a nagé longtemps dans une arrière-cour, boulevard Raspail à Paris. S'agit d'une seconde main, l'ancien propriétaire n'ayant pu pourvoir son intention de la restaurer.

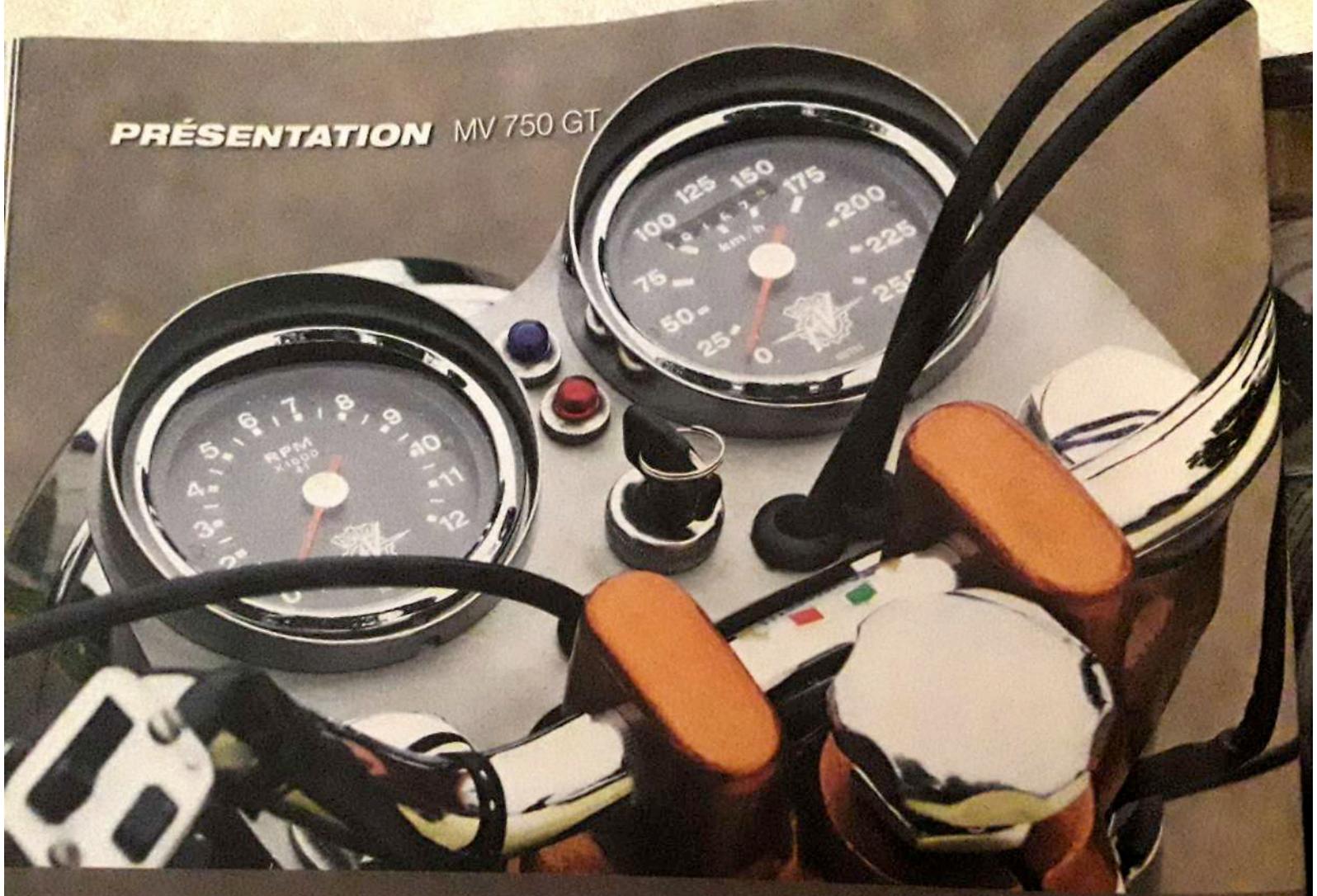
L'argent prévu pour la Munch passe donc dans le panier de l'italienne. Deux points importants : la moto est complète et ne totalise que 7 314 km d'origine. Pas question cependant de la

Sous la selle se trouve une boîte à outils. Notez la compatibilité des éléments électriques.



Fantaisie de proportions sur cette peinture rouge au front des aluminiums ? Bah, c'est parfaitement d'origine !

PRÉSENTATION MV 750 GT



MV a eu la bonne idée de confier son instrument
à Smiths. Lorsqu'on connaît la fiabilité
des Veglia italiens, le choix n'est pas étou

La 750 GT voit sa production s'étaler entre 1971 et 1974
n'en est pas à son premier coup d'essai pour un quatre-temps
de route de "grande diffusion". À la fin des années 1950,
R 19 était déjà apparue au Salon de Milan. Attachée de
plus chère que ses concurrentes, elle reste à l'état de prot
Nouvelle tentative en 1965 avec une extrapolation en 650
l'esthétique

MV a eu la bonne idée de confier son instrumentation à Smiths. Lorsqu'on connaît la faiblesse des Veglia italiens, le choix n'est pas étonnant.



Signé Matador pour les leviers ergonomiques, Aprilia pour les commodos et Tommaselli pour la poignée de gaz. Ces éléments chromés ou polis ont mieux traversé le temps que les peintures apposées sur les japonaises.

la HB1, qui est vraiment très proche de notre MV GT : rien que de l'essentiel.

Reste qu'en 1972, Honda a fait la razzia sur tous les marchés commerciaux. Bol d'Or, Daytona, Champs Élysées, rallyes des Chamois : la "Four" est omniprésente et séduit, avec une kyrielle d'accessoiristes qui vont la transformer en racer affûté. Pour ne rien arranger, la Four coûte moitié moins que la GT : 11 800 F contre 26 300 F – notons que ces chiffres sont identiques en 2022, mais en euros.

Notre italienne ne déborde pas d'accastillages superflus. Point de clignotants, d'arbres de Noël au tableau de bord... mais en fait, elle n'est pas simple à gréer autrement. "GT" dit-elle ? Bon, admettons, mais comment installer un porte-bagages à l'arrière de cette selle en forme de chistera inversée ? Un porte-bagages ? Seriez-vous devenus fous ? Madame, assise à l'arrière, se ravit des accélérations prometteuses en direction de l'Hôtel Negresco à Nice ou du Ritz à Paris, loignant à chaque arrêt du côté des vitrines des bijoutiers. Une Honda avec son Bottelin-Dumoulin et son haluchon accroché aux tendeurs : ce n'est pas pour elle ! Mais alors, pour qui cette GT ?

La 750 GT voit sa production s'étaler entre 1971 et 1974. MV n'en est pas à son premier coup d'essai pour un quatre-cylindres de route de "grande diffusion". À la fin des années 1950, la 500 R 19 était déjà apparue au Salon de Milan. Affichée deux fois plus chère que ses concurrentes, elle reste à l'état de prototype. Nouvelle tentative en 1965 avec une extrapolation en 600 cm³. L'esthétique est pour le moins curieuse, mais les technologies sont d'avant-garde et seront reprises bien plus tard en série par les Japonais, à l'image de la distribution commandée par cascade de pignons (notamment sur la Honda 750 VFR) ou l'allumage à l'arrière des cylindres pour réduire la largeur du bloc.

Forcément, notre 750 a conservé ces atouts, encore novateurs en 1972. Mais la GT alimente maigrement les chaînes de production et MV jette l'éponge pour cette version après moins de quatre années de fabrication. Les évolutions seront minimalistes, tout au plus avec des différences d'accastillage, la plus notable étant l'adoption d'un frein à disque à l'avant pour le Salon d'Amsterdam 1974, laquelle n'entrera toutefois jamais en série.

D'une arrière-cour à la route

L'exemplaire photographié dans ce reportage a eu une existence pour le moins hors normes. Au début des années 2010, Arnaud qui était en quête d'une Munch Mammuth, en trouve une et vend des arrhes. Mais le vendeur se renseigne sur les prix, s'aperçoit sans doute qu'il peut en tirer plus et casse la vente. C'est alors qu'Arnaud apprend que l'un de ses amis a acquis ladite MV 750 GT. Son état n'est pas celui d'aujourd'hui car la belle a toupillé longtemps dans une arrière-cour, boulevard Raspail à Paris. S'agit d'une seconde main, l'ancien propriétaire n'ayant poursuivi son intention de la restaurer.

L'argent prévu pour la Munch passe donc dans le rachat de l'italienne. Deux points importants : la moto est complète et totalise que 7 314 km d'origine. Pas question cependant de

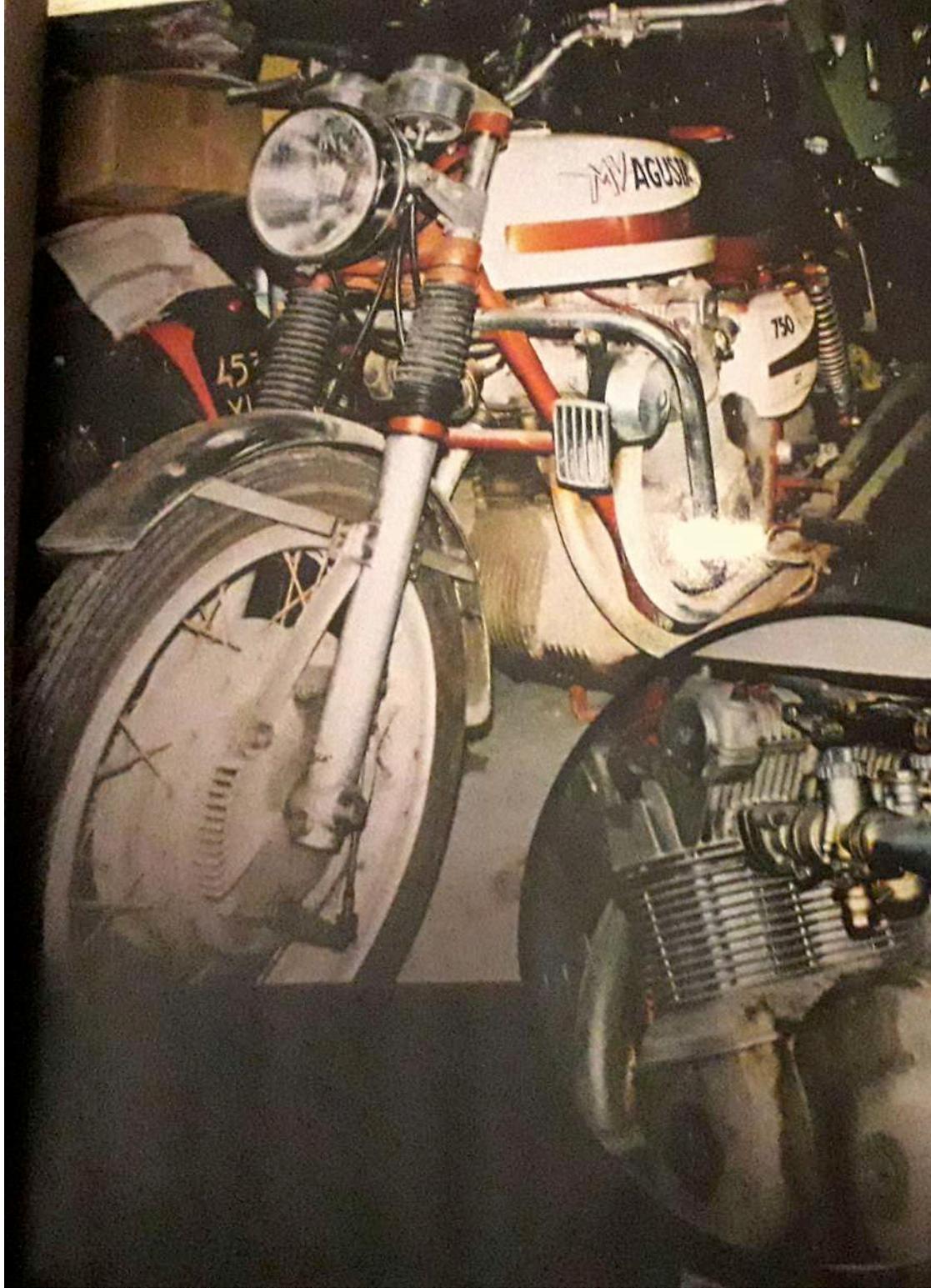


**« UNE HISTOIRE
EXCEPTIONNELLE »**

**Jean-Louis Rigouste,
de l'Officina à Argenteuil**

« Cette machine est exceptionnelle, de par son histoire aussi. Le premier propriétaire l'a acquise chez Clément Garreau, qui était l'importateur MV, et l'a emportée lorsqu'il est parti aux États-Unis. À son retour en France, il m'a contacté pour envisager une restauration. Face à la dépense prévue, son épouse l'a forcé à vendre la moto. J'ai malgré tout commencé les travaux pour le compte du deuxième propriétaire qui finit par céder la MV à Arnaud.

La restauration ne m'a pas posé de problèmes car beaucoup de "S" sont passées chez moi et les pièces sont communes entre les deux modèles. Mais la moto était dans un sale état, avec mécanique bloquée. Je pense que j'ai dû y passer une centaine d'heures. »



« UNE HISTOIRE EXCEPTIONNELLE »

Jean-Louis
de l'Officina à

« Cette machine est excep-
aussi. Le premier proprié-
Garreau, qui était l'impor-
est parti aux États-Unis.

contacté pour envis

à la dépense pré

la moto. J'ai m

pour le com

qui finit pa

La restau

de probl

passée

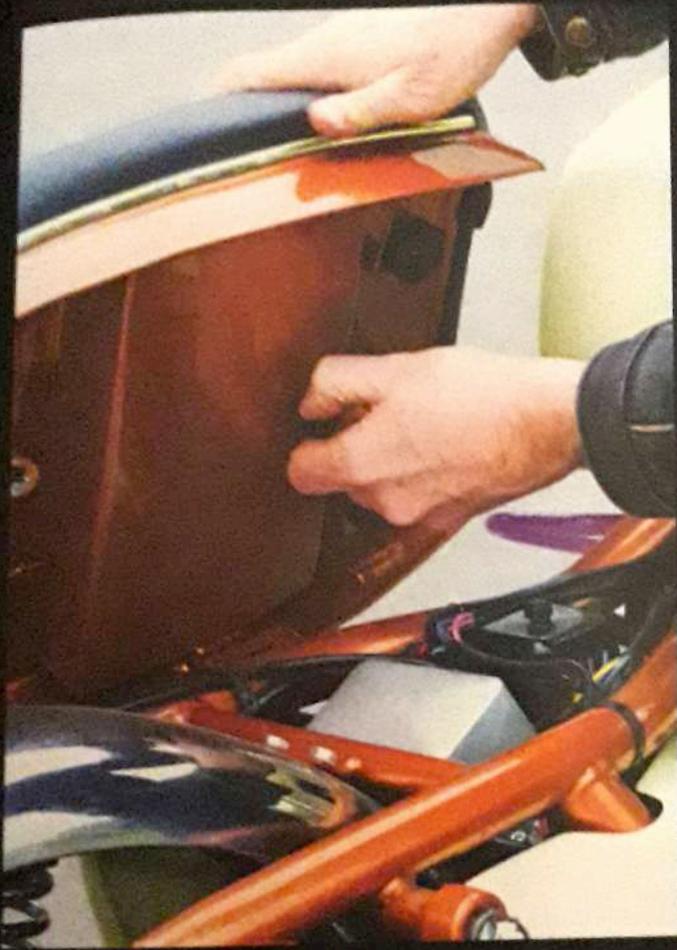
comme

Mais la

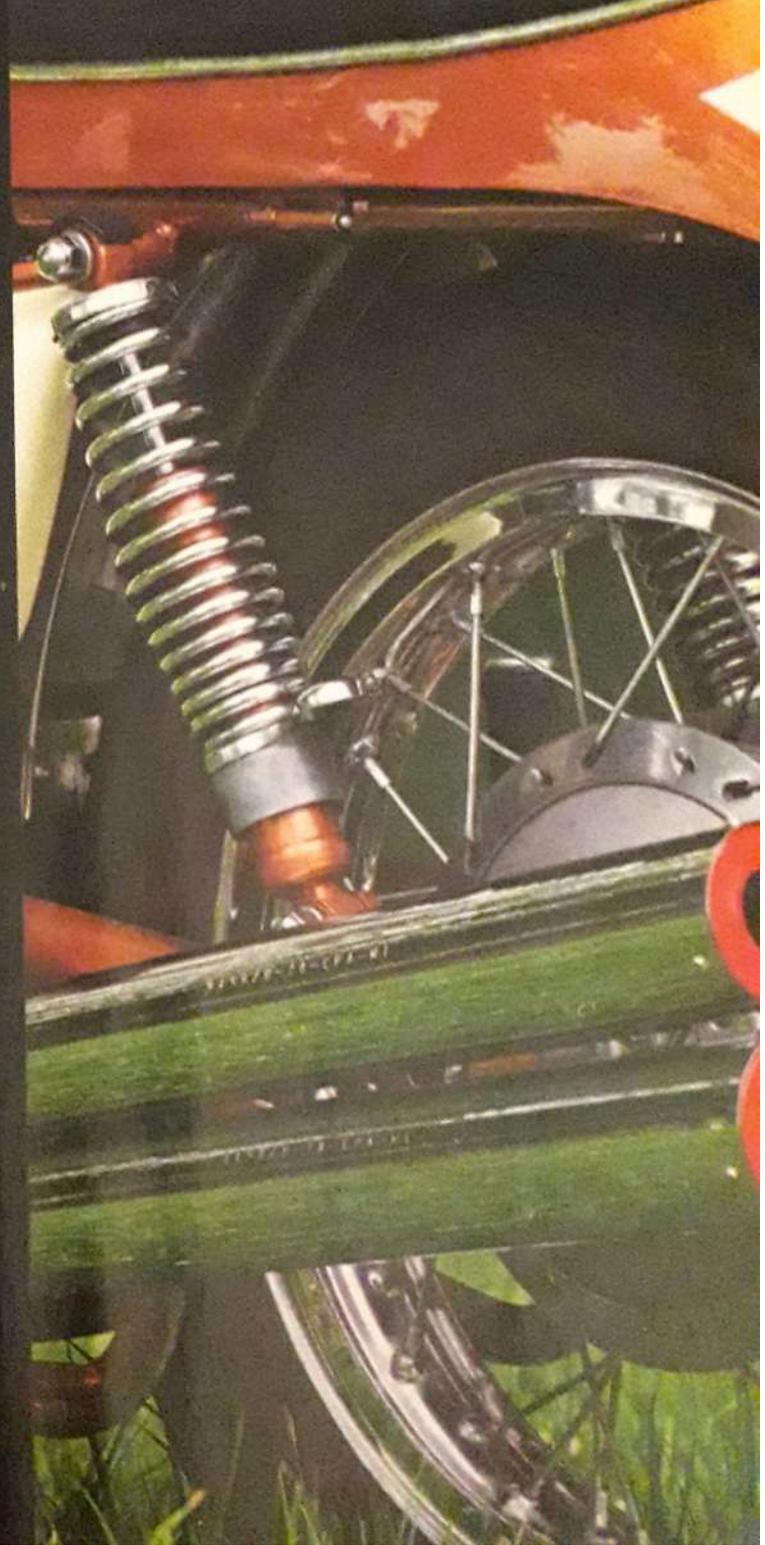
avec m

j'ai dû y

Notez la compacité des éléments électriques.



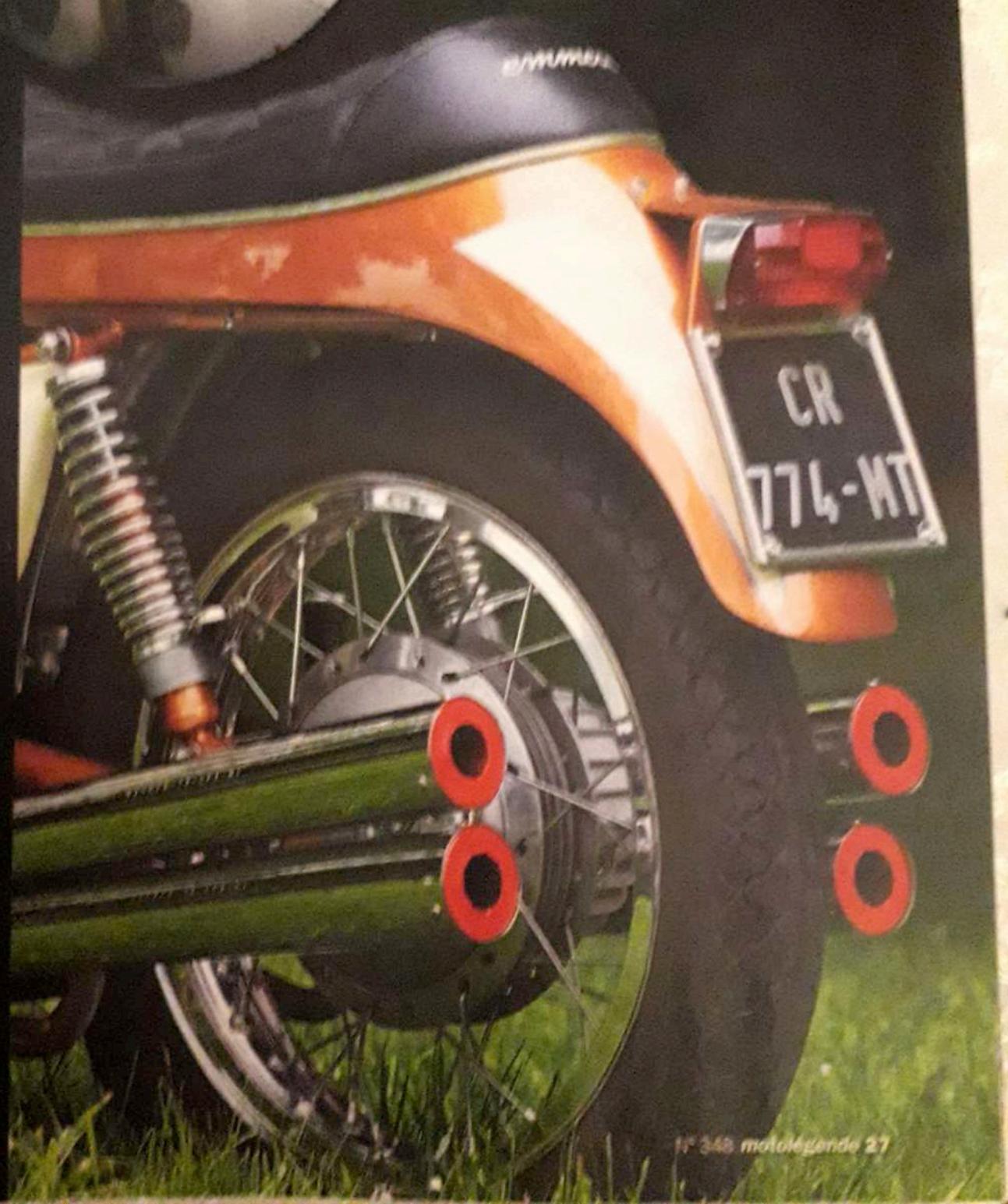
Fantaisie du propriétaire
que cette peinture rouge
au bout des silencieux ? Raté,
c'est parfaitement d'origine !



ne boîte à outils.
éléments électriques.



Fantaisie du propriétaire
que cette peinture rouge
aut des silencieux ? Raté,
et parfaitement d'origine !



N° 348. motolégende 27

PRÉSENTATION MV 750 GT

L'ailette externe est échancrée pour passer le capuchon de bougie (Magneti Marelli), donc c'est une des particularités. Les fils de bougies sont rouge et vert. Ils seront rouge et bleu par la suite.

FICHE TECHNIQUE

MV 750 GT 1972

MOTEUR

Quatre cylindres quatre-temps double arbre à cames en tête et deux soupapes par cylindre.

Cylindrée : 743 cm³.

Alésage x course : 65 x 56.

Carburateur : quatre Dell'Orto UB24BS.

Puissance : 68,4 ch à 8 450 tr/min.

Boîte de vitesses : à cinq rapports, sélecteur à droite.

PARTIE-CYCLE

Cadre double berceau

Suspensions av./ar. : fourche télescopique non réglable / oscillante à deux amortisseurs réglables en deux positions.

Freins av./ar. : double tambour double Grimeca Ø 228 mm / simple came Ø 200 mm.

Pneus av./ar. : 3,50 x 18 / arrière 4,00 x 18.

Réservoir : 24 l.

Poids : 240 kg.

Vitesse maxi : 190 km/h environ.

Côte actuelle : nc.

En savoir plus : master_docs.php (thebigbike.com) article studio de Moto Légende et où trouver les pièces recensées en remontant l'arborescence.

Les
à deux

L'ailette extrême est échancrée pour laisser passer le capuchon de bougie (Magneti Marelli : introuvable), donc c'est une des premières GT. Les fils de bougies sont rouge et vert, ils seront rouge et bleu par la suite.

FICHE TECHNIQUE

MV 750 GT 1972

MOTEUR

Quatre cylindres quatre-temps double arbre à cames en tête et deux soupapes par cylindre.

Cylindrée : 743 cm³.

Alésage x course : 65 x 56.

Carburateur : quatre Dell'Orto UB24BS2.

Puissance : 68,4 ch à 8 450 tr/min.

Boîte de vitesses : à cinq rapports, sélecteur à droite.

PARTIE-CYCLE

Cadre double berceau

Suspensions av./ar. : fourche télescopique Ceriani non réglable / oscillante à deux amortisseurs Sebag réglables en deux positions.

Freins av./ar. : double tambour double cames Grimeca Ø 228 mm / simple came Ø 200 mm.

Pneus av./ar. : 3,50 x 18 / arrière 4,00 x 18.

Réservoir : 24 l.

Poids : 240 kg.

Vitesse maxi : 190 km/h environ.

Côte actuelle : nc.

En savoir plus : master_docs.php (thebikemuseum.com), article studio de Moto Légende et où toutes les MV sont recensées en remontant l'arborescence du site.

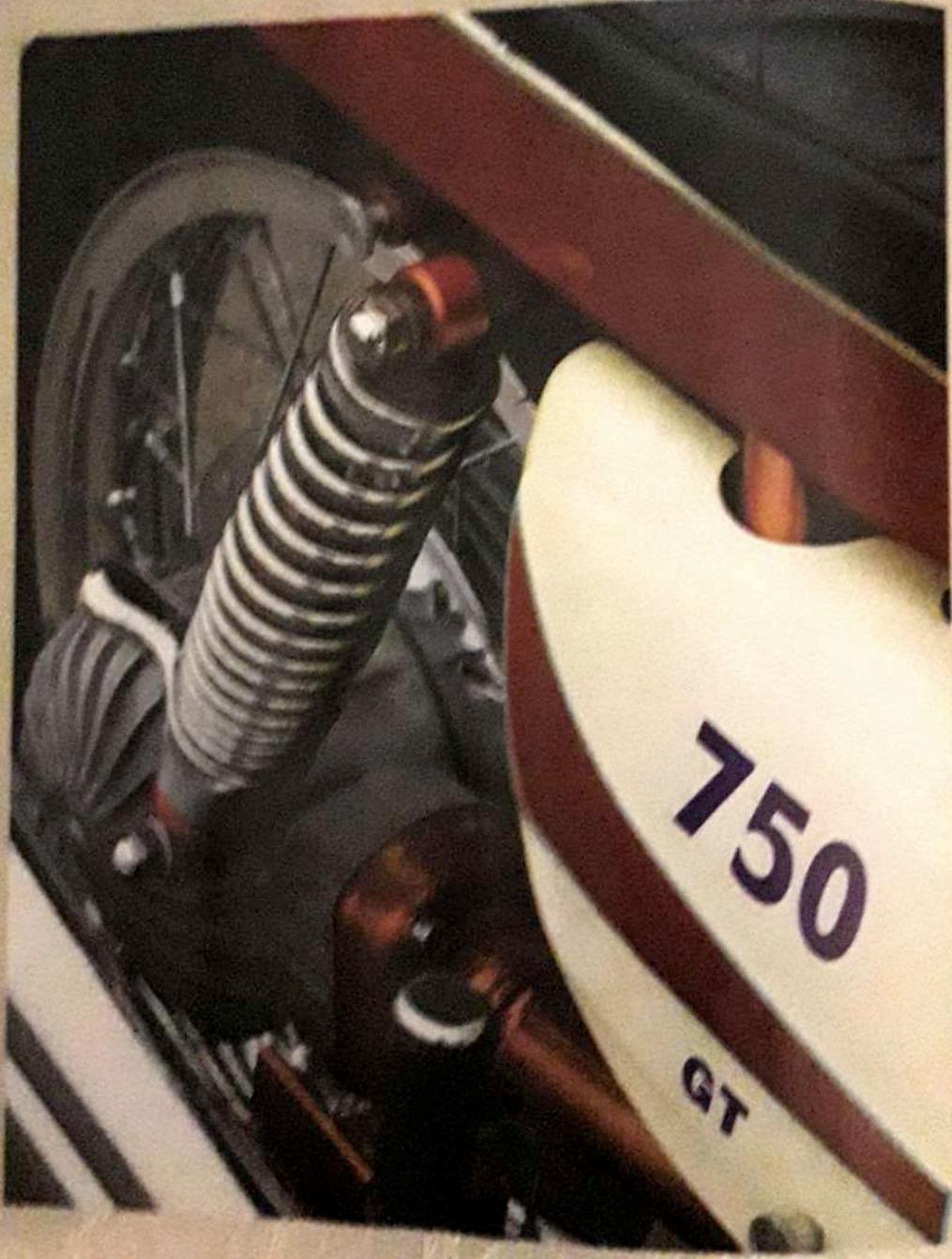
“ LE
MÉ
IRR

Arnaud a le so
la fierté - légi
d'être parven
de restaurati

Les amortisseurs Behag
disposent de leviers
à deux réglages incorporés,
façon MZ.

éc à l'Office à
e, procède à un
ce qui ne va pas
lément qui ne
s. La recherche
si de mettre des
grées, les capu-
ables et les scab-
rigine MV !
e sortie d'usine,
rodage avec ses
tendre un deux
s Four, l'origine
e, tout en hési-
structure à tout
Un autre son
e carburateurs

e, difficile d'en
notre collègue
et nous a livré



PO
Lors
derni
MV A
colle
d'urg
en al
en "
envi
moir
mod
MV A
prop
en t
Mak
com
épo
Les
à re
de l
réco
de l

mettre en route instantanément. Elle est envoyée à l'Officina à Argenteuil, où le patron, Jean-Louis Rigouste, procède à un démontage total pour la contrôler et remplacer ce qui ne va pas. De son côté, Arnaud se met en quête des éléments qui ne peuvent pas être restaurés, tels les échappements. La recherche est exemplaire car il n'est pas question pour lui de mettre des pièces "adaptables", notamment pour les poignées, les capuchons de bougies, les colliers de maintien des câbles et les soufflets de protection de ceux-ci : tout doit être d'origine MV !

Au bout d'un an, la GT retrouve son aspect de sortie d'usine. Considérons donc qu'elle est encore, un peu, en rodage avec ses 9 170 km actuels. En revanche, n'espérez pas entendre un doux feulement de sa part, comme celui d'une Honda Four, l'origine course du bloc MV fait qu'il dégage un son rauque, tout en hésitant à rester dans les bas régimes, même si le constructeur a tout fait pour assagir la version S dont la GT dérive. Un autre son saute aux oreilles : celui de succion des quatre carburateurs démunis de filtres.

Et en selle ?

Au regard de la valeur financière de la machine, difficile d'en faire un essai de nos jours. Cependant, en 2005, notre collègue Michel Cottureau a eu la chance d'en essayer une et nous a livré

UNE GT POUR L'UKRAINE

Lors d'une vente aux enchères caritative, le 22 avril dernier, la maison RM Sotheby's a fait don d'une MV Agusta 750 GT des années 1970. Objectif : collecter des fonds pour le comité anglais d'urgence des catastrophes (DEC) en vue de venir en aide à l'Ukraine. Au final, cette GT transformée en "Sport" a été adjugée 48 000 £, soit 56 000 € environ. La machine était estimée 60 000 €, bien moins que les enchères connues pour une GT non modifiée (200 000 €). Livrée neuve au pilote d'usine MV Agusta Gianfranco Bonera, qui en est resté propriétaire jusqu'en 1978, la moto a été fabriquée en tant que "GT" puis convertie en "Sport" en 1974. Malgré ses 69 ch, cette moto était considérée comme une pure sportive, avec un look époustouflant.

Les organisateurs se sont également engagés à reverser 20 % de la recette des billets d'entrée de l'événement pour la même cause. L'argent récolté sera utilisé pour fournir de l'eau, de la nourriture et des abris au peuple ukrainien.

ses impressions dans le n° 154 de Moto Légende : « Avec son poids coquet de 230 kilos, la GT n'a rien d'un dragster. Le moteur est plus souple que sur la S avec un taux de compression plus élevé (9.7 à 1). Il ne ratatouille pas comme sur la S. L'inertie est très faible, à 3 000 tr/min, le moteur tire déjà bien, mais à 6 000, on change de registre et l'aiguille du compte-tours fonce vers la zone rouge... [sourire de Michel, il n'y en a pas : NDLR]. Le chant de la mécanique est irrésistible, transformant cette chevauchée en un moment magique et unique. La position relevée autorise un bien meilleur contrôle de la machine, notamment sur petites routes, car à vitesse soutenue, la tenue de route est assez perfectible. Autre défaut, la machine est inconfortable, tant au niveau des suspensions que de la selle, un comble pour une GT qui au demeurant freine remarquablement et possède un cardan qui se fait oublier ».

Michel terminait son essai en précisant, comme défaut, qu'il n'y avait pas de machines à vendre. Autant dire que les choses ne se sont pas arrangées en presque 20 ans ! Et quand il y en a une, comme celle qui était récemment inscrite au catalogue des ventes de Car and Classic, avec 30 000 km au compteur et à aller chercher à Palma en Espagne, elle affiche un prix de... 200 000 € ! ■

Merci à Arnaud de nous avoir présenté cette rareté et aussi son impressionnante documentation inhérente à la marque MV qu'il affectionne au regard de leurs performances sportives et de Giacomo Agostini, rencontré aux Coupes Moto Légende, à Montlhéry, et à la course du Château aux Andelys.

“LE CHANT DE LA MÉCANIQUE EST IRRESISTIBLE

Arnaud a le sourire : la fierté – légitime ! – d’être parvenu à ce degré de restauration.



UNE GT POUR L'UKRAINE

Lors d'une vente aux enchères caritative, le 22 avril dernier, la maison RM Sotheby's a fait don d'une

ses impressions dans le n° 154 de Moto Légende : « Avec son poids coquet de 230 kilos, la GT n'a rien d'un dragster. Le moteur est plus souple que sur la S avec un taux de compression plus élevé (9,7 à 1).