

HORS-SÉRIE MOTOS MYTHIQUES & D'EXCEPTION - 7,50 €

Moto revue **Classic** #21H

HORS-SÉRIE

- NORTON COMMANDO
- DUCATI 900 MHR
- YAMAHA V-MAX
- RICKMAN MÉTISSE
- SUZUKI RG 500

HONDA CB 750



MOTO GUZZI
850 LE MANS

MOTOS MYTHIQUES & D'EXCEPTION



BMW R69 S ET R90 S
LES ALLEMANDES SPORTIVES



BSA 500 GOLDSTAR
LE GROMONO ANGLAIS



KAWASAKI
500 MACH III ET 750 H2



BELUX : 8,30 €
 CH : 13,50 FS
 ITALY/PORT. CONT. : 8,60 €
 DOMS : 8,30 €
 CAN : 12,40\$ CAN
 N. CALS. : 11,60 CFP
 POLS. : 12,80 CFP

MOTO GUZZI 850 LE MANS II ORANGE, VITAMINÉE



Petit tour sur le circuit routier de Montlhéry
avec une Moto Guzzi Le Mans pleine
de vitamines. Normal, elle est orange.

Texte : Christophe Gaime - Photos : Alexandre Nicolas



Quand j'ai vu arriver Thierry Guidoum (*voir encadré Twin Concept*) sur sa Guzzi orange, mon sang n'a fait qu'un tour : « *Il me la faut* », que je me suis dit. Enfin, façon de parler, il n'était pas question de dépouiller le pauvre garçon mais que celui-ci me la prête pour un essai dans *Moto Revue Classic*. Car je me doutais bien que le lascar ne s'était pas contenté d'une peinture. Le connaissant, je me disais qu'il avait dû vitaminer le bestiau. Et il n'a pas mis longtemps à se mettre à table le Guidoum : « *Cette moto, je l'ai achetée en 1994 chez YE Motori à Paris. Elle était en dépôt-vente, roulante, mais en piteux état et totalement poncée.* » Même si Thierry est plus connu pour sa passion des Ducati, il n'en est pas à sa première Guzzi : à 19 ans, il se rendait à Rungis avec une V7 Sport. Bref, il « négocie » cette Le Mans II auprès d'Eddie, le patron, et l'échange contre 20 000 F de l'époque environ, il n'est plus trop sûr. Peu importe, toujours est-il qu'il va refaire le V-twin avec ses petites mains. Illico, il passe le moteur en 1 000 cm³ grâce à un kit acheté chez Moto Bel. Il monte aussi un volant moteur en ergal pour gagner de l'inertie, un radiateur d'huile (sans oublier l'entretoise sous le carter d'huile). Pour que ça respire, une paire de carburateurs de 40 mm (au lieu des 36), et nous voilà en présence d'un moteur qui doit bien cracher ses 80 chevaux. Du coup, il a fallu aménager la partie-cycle. D'abord, Thierry a monté une fourche de 38 mm de diamètre plus rigide que celle de 35 qui équipe la Le Mans d'origine. À l'arrière, on trouve une paire d'amortisseurs Öhlins. « *Il faudrait faire fabriquer un cadre plus léger en 25CD4S* », lâche Thierry, un brin provocateur. Certes, les Guzzi ne sont pas réputées pour être légères mais pour le moment, on se contentera de l'élément d'origine.

De Mandello à la Côte Lapize

Et c'est sur le circuit routier de Montlhéry qu'on est allé faire un tour (ou deux) avec l'italienne. Si l'on vous cause très souvent du fameux anneau, on évoque moins souvent le routier (*voir encadré*). Comme le dit un site qui vante les mérites de l'endroit : « *Ce circuit offre un terrain d'expression hors du commun. Un tracé riche et technique dans un cadre verdoyant. Ce lieu magique ravira tous les passionnés avec sa fameuse Côte Lapize.* » C'est vrai que le lieu est magique et bien loin de la froideur des infrastructures modernes. Le revers de la médaille, c'est qu'à moto, toute sortie de piste sera immédiatement sanctionnée par un contact violent avec





3

1- La Guzz' file entre les rails qui ceinturent le circuit. 2- Tableau de bord de classique et bracelets sportifs : Le Mans Touch ! 3- Malgré les renvois, la sélection reste précise.

Monthéry Le routier, c'est sympa

Le circuit routier de Monthéry a été construit un an après l'anneau, en 1925 donc, pour accueillir le Grand Prix de l'Automobile Club de France. À l'origine d'un développement de 9 km, le camp militaire en a annexé une partie. Il ne fait aujourd'hui plus que 6,5 km à partir du virage des Deux ponts. Pour notre essai, nous sommes partis de la bretelle de Couard qui vous emmène à la Côte Lapize que l'on prend en sens inverse, donc en descente, et qui est constituée d'un droite à grand rayon. Arrive ensuite l'épingle des Bruyères, un petit bout droit, suivi du virage Caroline. Re-bout droit pour se jeter dans un droit rapide, le virage de la Forêt, puis un enchaînement rapide droite-gauche-droite et gros freinage au virage du Gendarme avant une petite ligne droite et nous voilà à la bretelle de Couard. Outre la variété du tracé, c'est sa topographie qui est intéressante avec des dénivelés importants. www.utac.com



le rail de sécurité, si vous voyez ce que je veux dire. Sans parler du revêtement très dégradé par endroits. Mais ne boudons pas notre plaisir, au moins, il n'y a pas de voitures qui arrivent en face, comme sur la route ! Les longs bouts droits permettent de juger de l'allonge impressionnante de la Guzz' : c'est bien simple, ça me rappelle la machine que m'avait confiée Moto Bel pour les premiers Bol d'Or Classic ! Et puis il me semble que la boîte n'a pas un étagement

d'origine. « T'as raison, Gaston, me dira plus tard Thierry. Y a une boîte racing avec des pignons à taille droite. Elle était montée comme ça lors de son achat et Jacques Ifrah me l'a confirmé lorsqu'il a fait la grosse révision. » Car si Thierry a beaucoup roulé avec durant les premières années, il l'a ensuite laissé dormir pendant plus de 10 ans dans son garage sous des couvertures. « C'était pratiquement ma moto de tous les jours et puis il y a 12 ans, en revenant de Brands Hatch, le joint spi

de sortie de boîte s'est mis à fuir et l'embrayage patinait. En plus, je me suis remis à rouler sur circuit et je l'ai lâchement abandonnée dans un coin... » Pourtant, au printemps, sans doute rongé par le remords, il décide de la remettre en route. Direction Moto Bel donc, avec au programme, un changement du disque d'embrayage, mais aussi du volant moteur, des durites de carburateurs, et un réglage des culbuteurs. Une vidange et roule ma poule. Sauf que comme le dit

THIERRY N'A PAS FAIT CHANGER LES PNEUS. LES GOMMES SONT DONC D'ÉPOQUE, C'EST-À-DIRE EN BOIS



1



1- Ce carénage de tête de fourche permet de reconnaître la Le Mans entre mille. 2- Radiateur d'huile pour le moteur, pontet de fourche et amortisseur de direction pour la tenue de route. 3- Les carburateurs sont dépourvus de filtre à air : il faut que ça respire.

Boutique Twin Concept

Après 30 ans passés dans la grande distribution, Thierry Guidoum plaque tout et crée Twin Concept en 2006. Amoureux des Ducati, il vend évidemment des pièces détachées pour la marque de Bologne mais pas que. Il peut aussi faire fabriquer des pièces spéciales réalisées en découpe laser, il peut vous conseiller si vous souhaitez des designs spécifiques sur votre moto ou votre scooter et il est distributeur des casques Bell. Et ce n'est pas tout : il crée de l'ameublement pour les grands concessionnaires et des stands « clés en main » pour les salons. Pour ces deux derniers secteurs, son activité ne se limite d'ailleurs pas au monde de la moto puisqu'il œuvre aussi dans le secteur médical. thierry.guidoum@free.fr. Tél. : 06 61 76 36 82.

MOTO GUZZI 850 LE MANS

année 1977

► Moteur, transmission

Bicylindre en V face à la route, 4-temps, refroidi par air, **844 cm³**. Alésage x course : **83 x 78 mm**. Couple : 7,3 Nm à **6500 tr/min**. Taux de compression : **10,2 à 1**

► Puissance

70 ch à 7000 tr/min
(origine)

► Partie-cycle

Cadre : double berceau tubulaire

Suspensions : AV : fourche télescopique **ø 38 mm**,

AR : 2 amortisseurs **Öhlins**

Empattement : **1 470 mm**

Poids à sec : **215 kg**

le vieil adage, ce sont les cordonniers les plus mal chaussés. Entendez par là que Thierry n'a pas fait changer les pneus. Les gommages sont donc d'époque, c'est-à-dire en bois. Un peu comme les arbres que l'on retrouve autour du circuit... Du coup, vous comprendrez que je ne suis pas allé chercher un chrono. D'autant que la raideur des suspensions et la mauvaise qualité de la piste ne font pas bon ménage : sur certains raccords de goudron, les coups de raquette sont tels que mes pieds décollent des repose-pieds. Dommage, la Guzz' ne demande qu'à emmancher les courbes gaz en grand. Maintenant, il est vrai que dans les petits virages

comme l'épingle des Bruyères, la Le Mans reste physique : en fin de roulage, je dois avouer que je les ai bien sentis dans les bras les 200 kg de métal !

« Une Guzz', ça ne ressemble à aucune autre »

Retour chez Thierry dans les bouchons parisiens. Les Lafranconi Competizione sont bien pratiques pour faire écarter les voitures. En juillet dernier pour la (re)baptiser, Thierry s'est rendu à Chimay et à part un mano de pression d'huile qui a lâché, il n'a rencontré aucun problème :

« J'ai retrouvé les sensations inimitables des Guzzi. J'ai roulé sur pas mal de motos mais une Guzz', ça ne ressemble à aucune autre. Ce qui est bizarre, c'est que la cote de cette machine a explosé mais qu'on en voit rarement, alors qu'elles sont faites pour rouler. »

Il en profite aussi pour revenir sur les modifications esthétiques qu'il avait réalisées à l'époque. « J'ai viré la trappe de réservoir pour adapter un bouchon en alu style aviation. Et puis j'ai décidé de la repeindre dans ce magnifique orange Laverda, sans oublier les jantes noires. »

Il a bien fait, sans cette teinte exubérante, je ne me serai peut-être jamais intéressé à sa moto. C'eut été dommage. ♦