

16 pages de petites annonces

Rétro hebdo

12 F

Chaque jeudi



Essai :

MV 175

Disco Volante



Restauration

Mini 850

ACTUALITÉ
Salon du cabriolet
Rallye Lyon-Charbonnières

MAX LACASSE
Une casse extraordinaire
dans l'Essonne

RÉTRO STYLE
La première
Saab



Essai :
Renault Floride

N°6 Jeudi 3 avril 1997 - 12 F

Espagne : 390 ptas - Belgique : 84 BEF.

M 1437 - 6 - 12,00 F

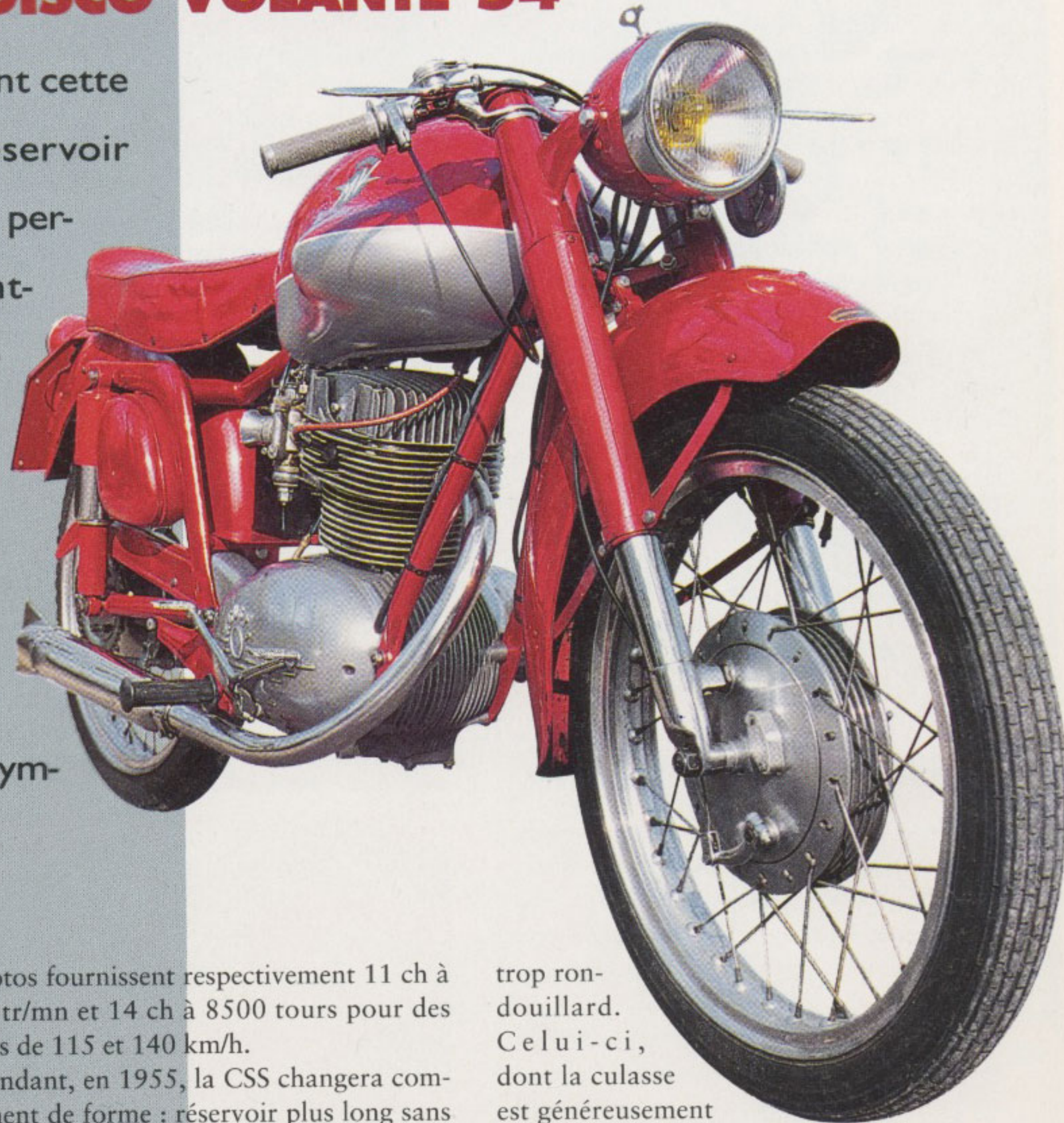


Soucoupe volante ou hamster ?

Par Didier Rousier - Photos : Richard André

MV AGUSTA 175 CS DISCO VOLANTE 54

Ce qui frappe tout de suite en regardant cette petite machine, c'est son superbe réservoir original dont les flancs sont aplatis pour permettre au pilote de reposer ses avant-bras lorsqu'il est en position de recherche de vitesse. Ce fameux réservoir a valu à cette MV le surnom de « Disco Volante » (soucoupe volante), mais elle fait penser aussi, et surtout, à un hamster ayant bien rempli ses bajoues. Le hamster est un animal amusant et fort sympathique, la 175 CS l'est tout autant.



La machine de notre essai est plus modeste que les célèbres motos de course de la marque qui glanèrent tant de victoires. D'un beau rouge italien, la CS n'est ni une moto utilitaire, ni une compétition-client, mais une machine de grand tourisme à l'allure sportive : c'est tout de même une 175 cm³ à arbre à cames en tête. A l'époque, cette cylindrée était reine de l'autre côté des Alpes et la concurrence était très importante.

Pour la firme du comte Domenico Agusta, la CS fait partie des premières 4 temps vraiment de série (les productions de la 250 de 1947 et de la 500 de 1950 furent confidentielles) et fut déclinée en plusieurs versions. Les CST et CSTL sont les versions tourisme : elles développent 8 ch à 5200 tr/mn et ne possèdent pas le réservoir Disco Volante.

La CS, dont il est question aujourd'hui, et la CSS, sont livrées dès 1954 avec ce réservoir particulier, mais la fourche Earles est en option ;

ces motos fournissent respectivement 11 ch à 6 700 tr/mn et 14 ch à 8500 tours pour des vitesses de 115 et 140 km/h.

Cependant, en 1955, la CSS changera complètement de forme : réservoir plus long sans excroissance, cadre ininterrompu, nouvelle fourche Earles, allumage par magnéto, boîte 5 vitesses et moteur remanié (15 ch à 8800 tr/mn, 148 km/h). C'est sur un tel modèle, la « Squalo », qu'un certain Mike Hailwood fit sa première course en 1957.

La qualité au rendez-vous

Mais revenons à notre CS Disco Volante-Hamster qui, outre son réservoir à bajoues, s'habille d'une ligne sport résolument transalpine : on devine une moto agile et maniable.

Certes, on eût sans doute préféré un garde-boue avant plus fin tel celui présent avec la fourche Earles optionnelle. La machine est toutefois très fine, malgré un bloc moteur un peu

trop rondouillard. Celui-ci, dont la culasse est généreusement ailetée, prend place dans un cadre double berceau interrompu en tubes et tôle pliée. Tout sur cette machine atteste une fabrication et une finition de qualité : guidon, moteur, cadre et bien sûr réservoir sont de bonne facture.

La mise en route s'avère facile. Le kick de cette moto n'a pourtant pas bonne réputation : son cliquet est très fragile.

Démarrage en douceur

Notre machine est en très bon état de présentation et de fonctionnement. Il a juste fallu régler le ralenti pour éviter de caler intempestivement. Le moteur, qui monte bien dans les tours, émet un son agréable, caractéristique des

petits monos 4 temps de cette époque. Les vitesses passent bien mais le sélecteur possède deux branches très longues et, pour changer de rapport, le pied droit doit quitter le repose-pied : pointe du pied pour monter les vitesses, talon pour les redescendre.

Pour un grand gabarit, la position n'est pas très longue à trouver : le guidon étant assez bas, si l'on s'assoit trop en avant, tout le poids du corps repose sur les poignets, ce qui fatigue inévitablement ; si l'on est trop reculé, et les avant-bras reposant sur les bajoues du réservoir, la situation est tout aussi peu confortable. On adopte rapidement, sur la selle biplace, une position intermédiaire qui donne toute satisfaction, d'autant que la moto est bien suspendue.

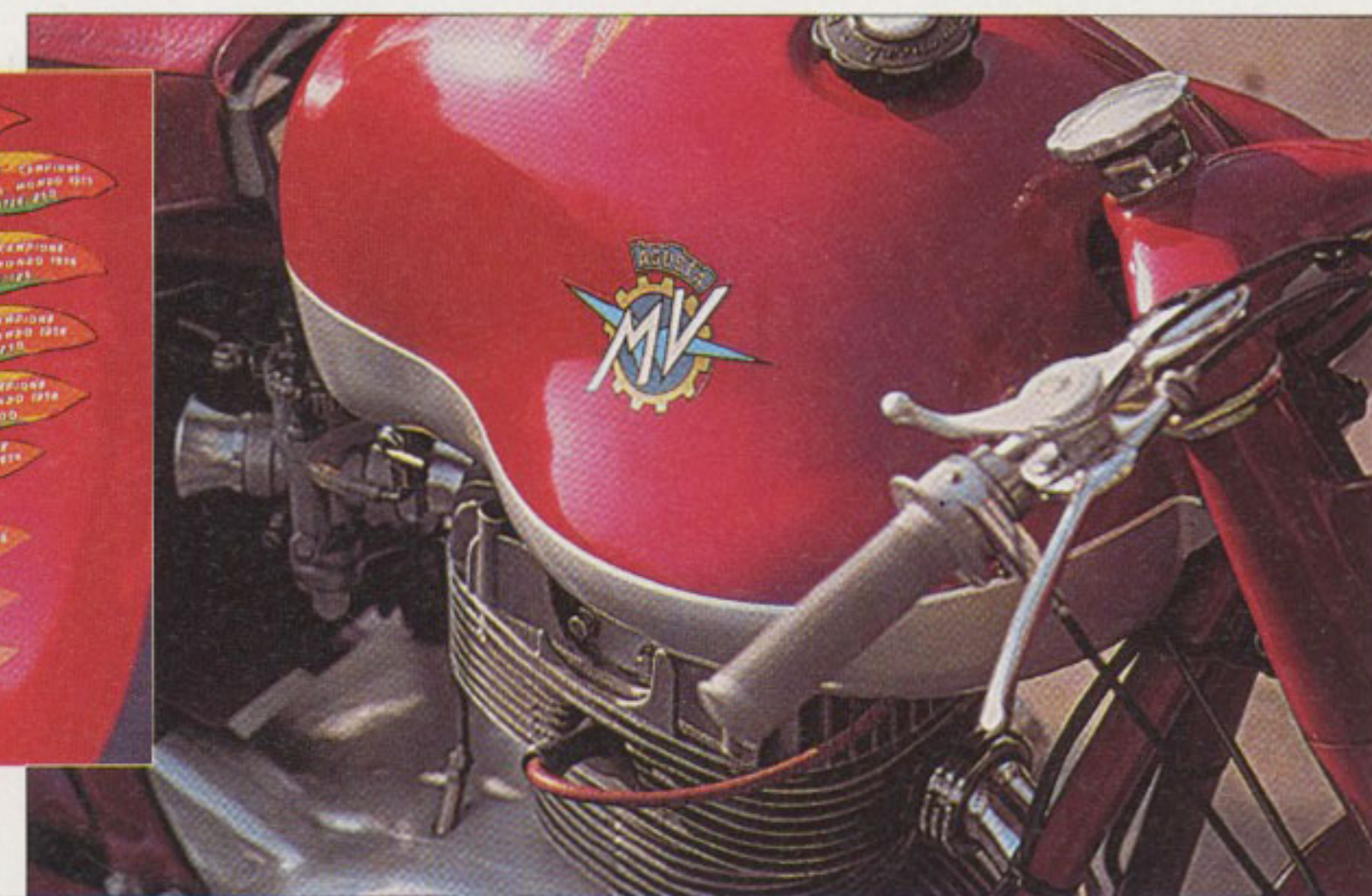
La suspension arrière est même très molle et, lorsque la route est un peu mauvaise, elle oscille de façon légèrement excessive, mais sans talonner ; cela ne nuit en rien au confort. La fourche télescopique, par contre, remplit son office de manière remarquable, et même sur fort freinage elle ne vient pas en butée et se montre d'une progressivité étonnante.

Il faut vraiment doser le frein avant car il est efficace, trop peut-être ; une surprise obligeant

à une réaction rapide pourrait engendrer le blocage de la roue. Le frein arrière, quant à lui, est bien plus doux.

Sur route : un régal...

Cette moto est légère et maniable, sa tenue de route paraît excellente, un régal ! Sur les routes bien asphaltées de l'Essonne, les virages s'enchaînent avec une facilité déconcertante :



De bons freins, une excellente fourche rendent la conduite de cette petite moto particulièrement agréable. Dommage que sa puissance soit limitée à 11 ch. Les oriflammes sur le réservoir à la gloire de MV ont été rajoutées après coup.

MV, un passé récent

Constructeur d'avions depuis 1907, la famille Agusta ne s'est intéressée à la moto qu'à la fin de la dernière guerre. En effet, le 12 février 1945 est constituée officiellement la « Meccanica Verghera », du nom d'une petite bourgade du nord-ouest de Milan. Ne produisant tout d'abord principalement que des « moto leggere » de 80 à 175 cm³ en 2 temps, cette firme viendra ensuite au 4 temps, de 50 à 800 cm³. Les versions 4 puis plus tard 3 cylindres seront tout d'abord réservées aux légendaires machines de compétition 350 et 500 cm³ des années 50 à 70. Mais MV commercialisera aussi des routières 4 cylindres. Peu de catalogues, peu de prospectus, pratiquement pas d'articles dans *Motociclismo*, revue moto italienne ; les résultats en course étaient pour ainsi dire la seule publicité de l'usine.

Le club

Ital Club de France, 3 chemin de la Grande Cour, La Roncière, 91680 Courson-Monteloup. Tél. : 01.64.58.85.05 (de 19 h à 20 h).

Fiche technique

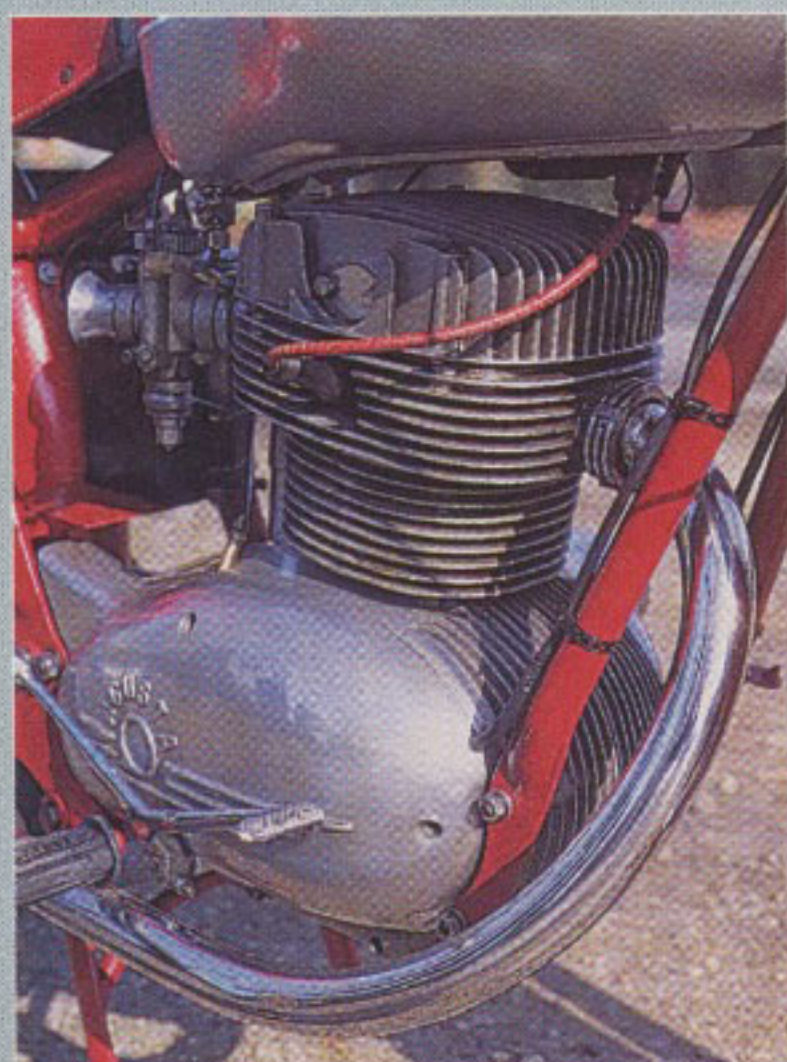
MV Agusta 175 CS Disco Volante 1954

Période de fabrication : 1953-1955.
Moteur : bloc moteur 4 temps simple ACT entraîné par chaîne.
Alésage x course : 59,5 x 62.
Cylindrée exacte : 172,3 cm³.
Puissance : 11 ch à 6700 tr/mn.
Taux de compression : 6,7 à 1.
Allumage : par volant magnétique.
Boîte de vitesses : 4 rapports.
Cadre : double berceau interrompu.
Suspensions : AV : fourche télescopique ; AR : oscillante.
Freins : AV et AR : tambours à simple came.
Pneus : AV et AR : 2,75 x 19.
Poids : 110 kg.
Vitesse maxi. : 115 km/h.

aucune réaction bizarre, la moto se place dans la courbe comme on le lui demande et garde la trajectoire qu'on lui donne. On aimerait un moteur plus brillant pour profiter au maximum de cette très bonne tenue de route.

Les reprises sont honorables mais on souhaiterait quelques chevaux de plus : ils sont présents sur la CSS et la Squalo qui furent des motos très performantes permettant à maints pilotes de s'exprimer pleinement. La fin de l'après-midi approche et c'est à regret que je

Ce n'est qu'en position couchée que le réservoir « Disco Volante » offre toute son utilité. En position tourisme, les grands gabarits doivent s'asseoir largement au milieu de la selle pour être confortablement installés.



L'arbre à cames en tête de ce monocylindre est entraîné par chaîne. Esthétiquement cette moto surprend, agréablement par la forme si particulière de son réservoir, tandis que le profil du garde-boue avant laisse sceptique.

Les plus

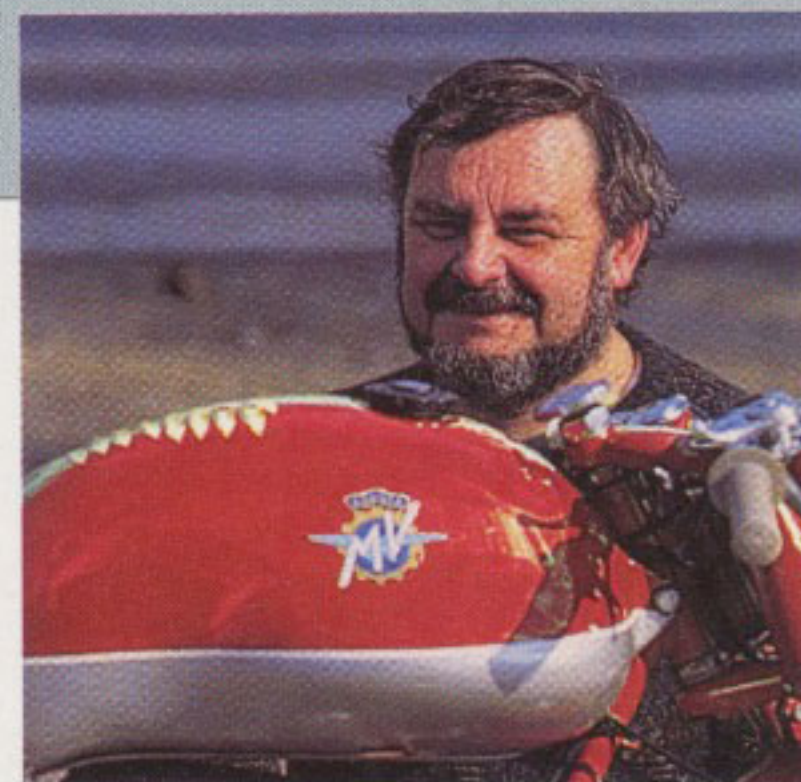
Marque prestigieuse.
Modèle peu courant et original par son réservoir.
Bon freinage et bonne tenue de route.

Les moins

Garde-boue avant peu élégant.
Puissance limitée.
Entretien suivi (comme la plupart des italiennes).

L'avis du propriétaire

Dominique Martin collectionne les petites cylindrées italiennes ; il lui fallait une MV, la plus prestigieuse des marques. « L'essentiel de la production routière ne me plaisant pas, nous explique-t-il, j'ai flashé sur le réservoir de celle que je trouve la plus esthétique d'une marque devenue un mythe. » Il apprécie cette moto et il précise : « On a l'impression d'être beau sur ce truc-là ! ».



dois rendre cette MV à son propriétaire avant qu'il ne s'inquiète. C'est vrai, la marque MV Agusta est devenue un mythe et j'ai été heureux d'en piloter une durant quelques heures.

Certes celle-ci est une petite moto populaire vouée au grand tourisme plutôt qu'aux grands circuits. Elle demande, comme la plupart de ses consœurs, un entretien suivi que tout un chacun n'est pas forcément apte à effectuer. La chaîne de distribution, par exemple, doit être retendue régulièrement pour éviter de frotter sur l'intérieur des carters et former de la limaille que le circuit d'huile n'apprécie guère.

