

Maurizio Guzzi

1-10-71

LA GUZZI V7 EN COURSE

L'insoupçonnable évolution d'un paisible moteur Guzzi né pour équiper le lourd utilitaire "3 x 3".

Par Robert Patrig - photos Lorenzo Alisio

S'il y a une marque qui aurait pu choisir comme emblème le moteur bicylindre en V, c'est bien Moto Guzzi ! Déjà il y avait eu la 500 qui arpentait les pistes de 1933 à 1951, l'une des plus longues carrières pour une moto de course, conquérant une extraordinaire série de victoires, dont le Tourist Trophy de 1935 avec Stanley Woods, et qui eut le premier rôle dans la légendaire carrière d'Omobono Tenni. Pour-

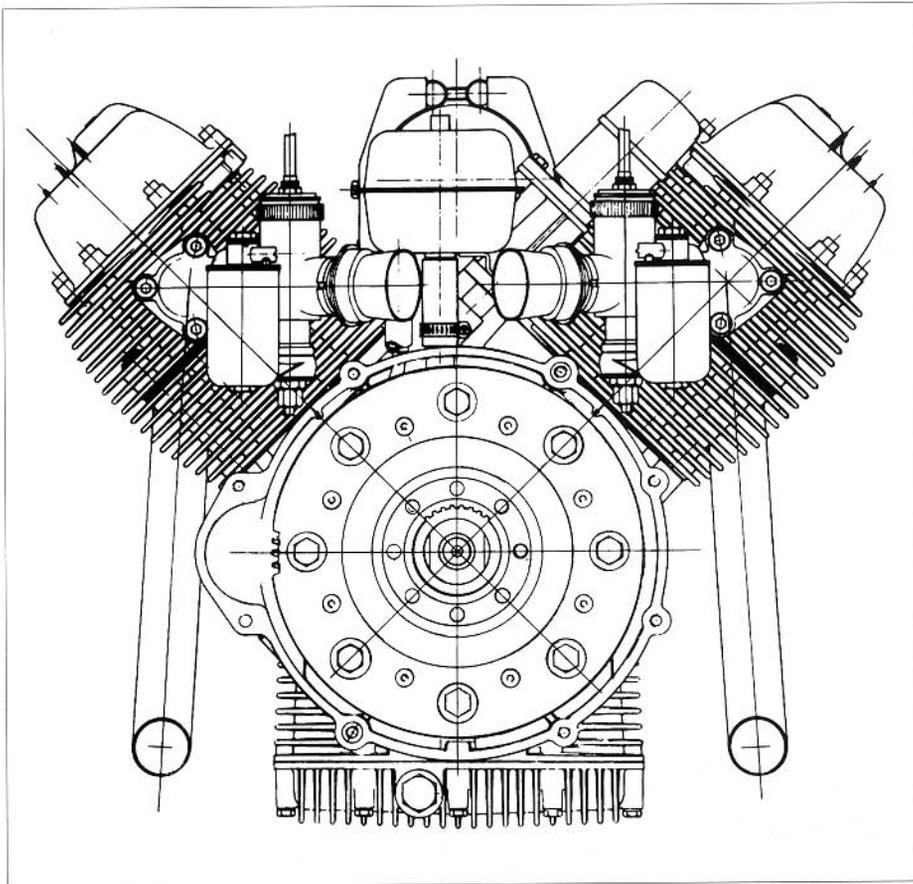
tant, quand il s'est agi de produire en série un bicylindre digne de la nouvelle ère qui s'ouvrait vers le milieu des années 60, Guzzi ne s'est pas servi de la prodigieuse expérience acquise avec le bicylindre à 120° longitudinal, mais est repartie de zéro avec un bicylindre en V à 90° installé transversalement dans le cadre, et qui aujourd'hui encore représente son cheval de bataille. Ici, nous ne nous préparons pas à par-

courir à nouveau l'histoire de la Guzzi V7 et à nous balader dans cette considérable épopée, mais nous goûterons seulement à la "cerise sur le gâteau", constituée de la participation de cette moto aux compétitions. Une esquisse des origines de ce moteur est cependant utile pour glorifier un peu plus encore son adaptabilité, que bien peu de personnes aurait pu prédire au début de l'aventure.

Du militaire à la course

Commençons donc par dire qu'il s'agit d'un moteur automobile, étudié pour équiper une voiturette utilitaire, et dans ce but longuement expérimenté à la fin des années 50. Le projet cependant ne fut pas mené à terme, c'est pourquoi le moteur fut destiné à un véhicule militaire "3 x 3", d'une cylindrée de 754 cm³ et produit de 1960 à 1963.

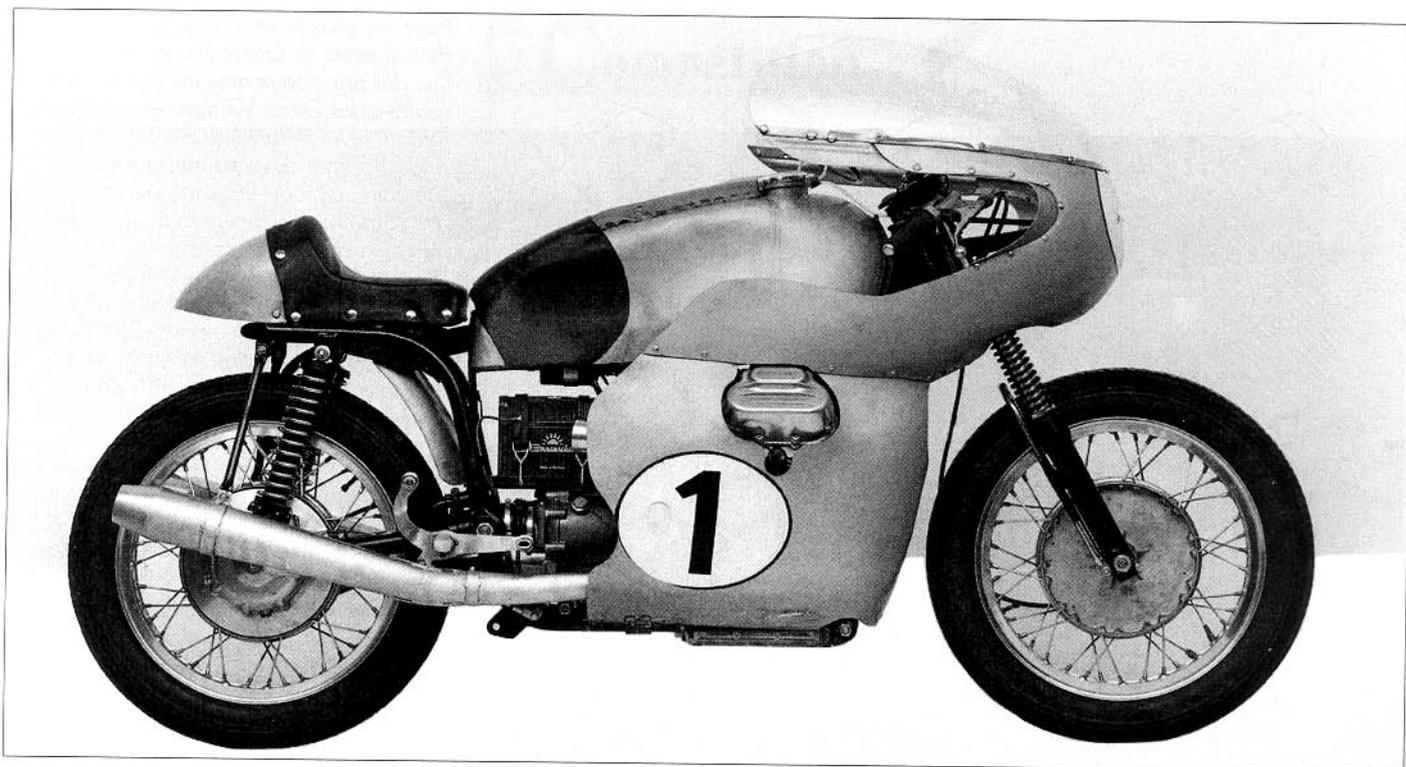
Il fut ensuite "transféré" sur des motocyclettes pour les corps d'armée et seulement en 1965 présenté en version civile, puis commercialisé à partir de 1967. Le V7 de 700 cm³ (précisément 703,7) était né avec 40 ch à 5 800 tours,



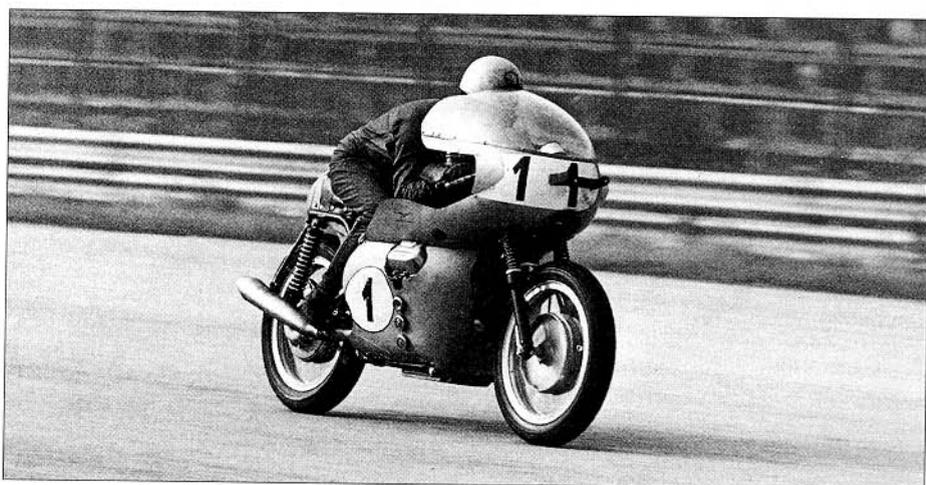
Page précédente et ci-dessous, deux images de Guido Mandracci, l'un des principaux artisans de l'histoire sportive des Guzzi V7 dans les années 60. Avec le n°53 durant le Bol d'Or 1971 sur la 850 qui donnera par la suite son nom au modèle Le Mans. En duo avec Brambilla, il amènera la machine à la troisième place, après avoir mené la course pendant 10 heures. Avec le n°46 aux 200 Miles d'Imola en 1972, où étaient alignées au départ deux autres machines confiées à Jack Findlay et Vittorio Brambilla. Cet exemplaire reste l'un des plus beaux de la "classe Lino Tonti". A gauche, un schéma de l'immortel V7 artisan de la récente histoire de Moto Guzzi.

un poids de 230 kg et une vitesse de 164 km/h. Le projet V7, à ses origines, est dû à l'ingénieur Giulio Cesare Carcano, collaborateur des ingénieurs Micucci et Soldavini. Carcano cessa cependant tout rapport avec Guzzi justement dans la période à laquelle sa dernière création fut produite en série. Lino Tonti lui succéda à la direction

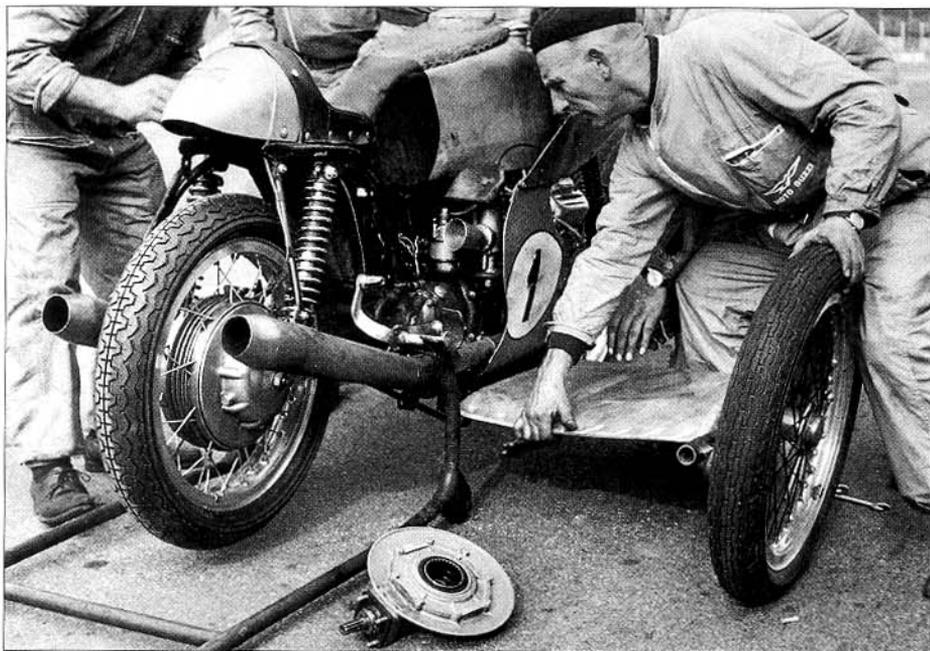




En haut et au centre, pour le lancement de la V7 Special des versions "gonflées" étaient choisies sur le circuit rapide de Monza avec cylindrée de 750 et 1000 (en réalité seulement 757,5) qui remportèrent plusieurs records mondiaux, parmi lesquels les 100 km à 218,426 km/h et les 1 000 km à la moyenne de 205,932 km/h. Ces records établis les 29 et 30 octobre 1969 avaient été précédés par un essai en juin, tentative vaine à cause de problèmes de pneumatiques. Sur les photos, la V7 1000 des records et l'un des six de l'équipe, Patrignani. En bas, l'envie de faire de la compétition avec les V7, grâce à la venue chez Guzzi de Lino Tonti, de l'ingénieur Michele Bianchi et de la "tolérance" du directeur général ingénieur Romolo De Stefani, se manifesta dans différents secteurs. Avec les V7 Special, en 1969, Guzzi participa avec sa propre équipe à la réédition du Motogiro (mélange de régularité et de circuit). Sur la photo Alessandro Gritti, classé neuvième, avec la Special adaptée à la compétition.



technique, lui aussi bien connu pour son origine sportive, ayant réalisé précédemment des véhicules de record : les premières Paton, avec Giuseppe Pattoni, les Bianchi bicylindres de Grand Prix, et le bicylindre horizontal Linto, en "accouplant" deux moteurs Aermac-



En haut, une phase des records de 1969. Une réparation de fortune exécutée sur le side-car (en réalité seulement une troisième roue lestée) piloté par Vittorio Brambilla, Dal Toè et l'Allemand Auerbacher. Avec le bérét basque Ettore Casadio, mécanicien "historique" du département course. En bas, la V7 Special qui, adaptée empiriquement à la nécessité, prit part au Bol d'Or 1970 à Montlhéry, sur l'insistance de l'importateur français, Charles Krajka, lui-même concurrent. Avec le numéro 18, la Guzzi de l'équipage De l'Escaille-Douniaux. Krajka-Riva se placèrent à la neuvième place d'une course gagnée par Dickie-Smart sur Triumph.



chi. A Lino Tonti est attribué le mérite d'avoir extrapolé à partir de la paisible V7 première facture, une série d'exemplaires aux insoupçonnables dispositions sportives.

La première étape est la V7 Special, produite vers la fin de l'année 1968 mais caractérisée dès l'année suivante comme une machine aux capacités plus que brillantes, grâce à une série de records mondiaux conquis sur le rapide circuit de Monza.

Les records de la V7 Special

En fait une première tentative se déroula au cours du mois de juin, avec les pilotes Remo Venturi, Angelo Tenconi, Vittorio Brambilla et Giuseppe Mandolini qui, toutefois, ne prit part qu'aux seuls essais. Les records devaient se prolonger sur les longues distances, mais ils furent interrompus à la demande de l'ingénieur Michele Bianchi dans le but de sauvegarder la sécurité des pilotes. Effectivement les pneumatiques (d'une célèbre marque, mais alors au stade expérimental) se réduisaient en lambeaux. Le pneu arrière de Venturi éclata à pleine vitesse, heureusement pas en virage, et tout le monde connut un moment de frayeur intense. Les tentatives furent reprises avec de nouveaux pneumatiques Dunlop Racing et furent couronnées de succès les 30 et 31 octobre. L'équipe était composée de Vittorio Brambilla, Franco Trabalzini, Guido Mandracci, Alberto Pagani, Silvano Bertarelli, Roberto Patrignani pour les catégories 750 et 1000. Plus la catégorie side-car avec Vittorio Brambilla, Giu-



En dehors de belles démonstrations au Bol d'Or, la Guzzi prit part aux 500 km qui se déroulèrent en Italie, soit officiellement, soit avec des équipes montées spontanément. Se distinguèrent dans ces préparations Duilio Agostini et Bruno Scola que, sur la photo, nous voyons sur une de ses machines au Bol d'Or 1975.

seppe Dal Toè et George Auerbacher. Les vitesses les plus élevées furent 218,426 sur 100 km et 205,932 sur 1 000 km.

La puissance tournait autour de 68/70 ch à 6 500 tours, le poids était de 158 kg avec une vitesse maximale d'environ 230 km/h.

Le Bol d'Or

Après cet exploit, devant la demande insistante de l'importateur français Charles Krajka, on décida de prendre le chemin du Bol d'Or 1970 avec plusieurs V7 Special en plus de celles de série. La première fois, la course se déroula à Montlhéry, avant d'aboutir, à

partir de 1971, au Mans. Il y avait aussi Franco Trabalzini qui tomba durant les essais, se fracturant une clavicule. Raimondo Riva et Charles Krajka se placèrent à la neuvième place.

La passion pour le Bol d'Or était née et l'on s'y prépara beaucoup plus sérieusement pour l'édition de 1971, avec les 850 cm³. Ces modèles prirent ensuite le nom de "Le Mans" et furent à l'origine de la série des Le Mans I, Le Mans II et Le Mans III, qui toutefois ne firent jamais tomber dans l'oubli le premier vrai grand amour de Moto Guzzi : la très réussie V7 Sport de 1971, un vrai chef-d'œuvre de Lino Tonti qui réussit à "encastrer" le volumineux moteur en V de 750 cm³ dans un splendide cadre de l'école sportive, de façon à ne pas créer une partie-cycle aux dimensions énormes. Le bras inférieur du berceau pouvait s'enlever (il était boulonné), ce qui était indispensable pour enlever et replacer le moteur en cas de réparations et d'interventions. Les premiers exemplaires de la V7 Sport étaient caractérisés par un cadre peint

en rouge et réalisé en acier au molybdène et il était monté au sein du département recherches plutôt qu'à la chaîne. Désormais cette série est très recherchée et très cotée. Beaucoup des V7 qui suivirent ont été repeintes en rouge et balancées comme "première série" dans des bourses d'échanges, donc attention ! Le molybdène "sonne" de façon

différente à la simple percussion avec l'ongle, par rapport à l'acier employé par la suite. Mais il faut certainement une bonne connaissance dans le domaine métallur-

gique pour se fier à un test empirique de ce genre...

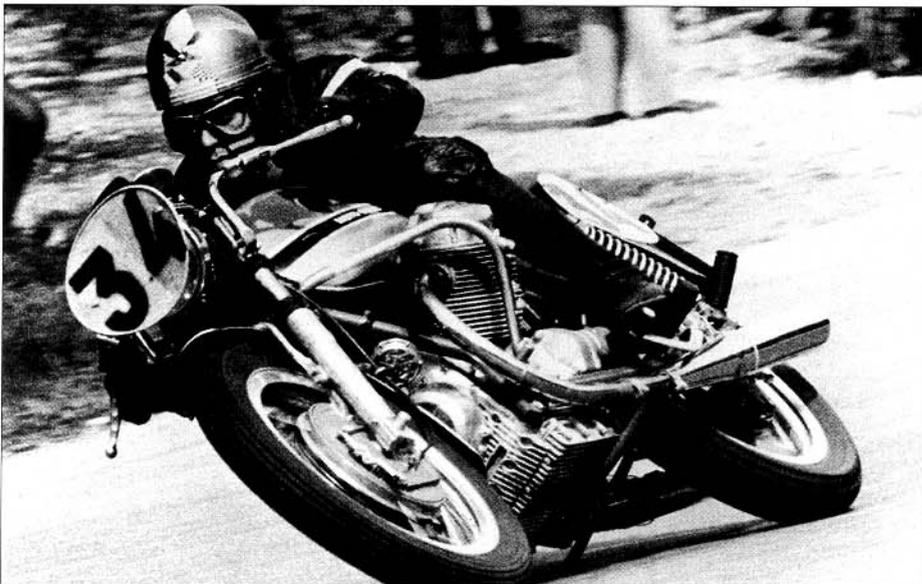
BSA, Laverda et... Guzzi

Le Bol d'Or 1971 fut un événement mémorable marqué par la tentative de Guido Mandracci qui, en équipe avec Vittorio Brambilla, avait mené la course pendant 10 heures, avant qu'ils ne soient retardés par une panne, puis par une chute de Mandracci lors de sa remontée. Ils finirent à la troisième place

**“ TRÈS COTÉS,
LES EXEMPLAIRES
À CADRE ROUGE, ”**



La V7 Sport, réalisée par Tonti en 1971, fut la moto qui fit prendre le virage décisif aux préparations course des bicylindres Guzzi, grâce au cadre très simple mais à la géniale architecture. Le moteur était bien encastré, grâce à la possibilité d'enlever la partie inférieure du berceau boulonné. La série des premières 200 machines avec le "cadre rouge" (en acier au molybdène) est aujourd'hui "légendaire" et... contrefaite sur le marché de l'occasion. Sur les photos, la ligne pure de la V7 Sport, puis avec le n° 34, le bolide Luciano Gazzola et avec le 82, Abbondio Sciaresa de Sondrio.



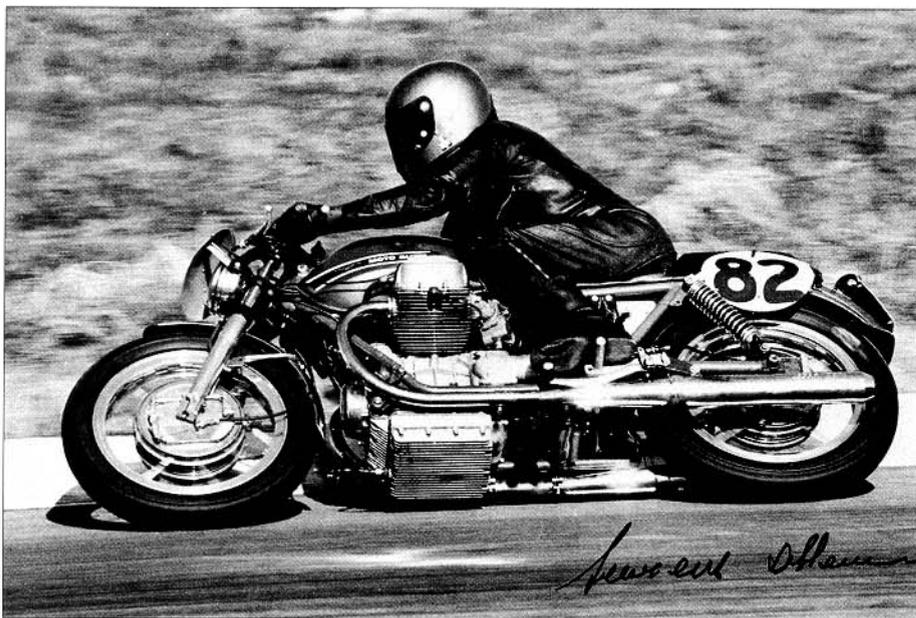
après Pickrell-Tait sur BSA et Brettoni-Cretti sur Laverda. L'engouement du public pour les Guzzi fut très grand, de même que celui provoqué l'année suivante par l'équipe Mandracci-Riva arrivé à la quatrième place après avoir été en tête pendant 18 heures dans le marathon remporté finalement par la Japauto 950 de Debrocq et Ruiz.

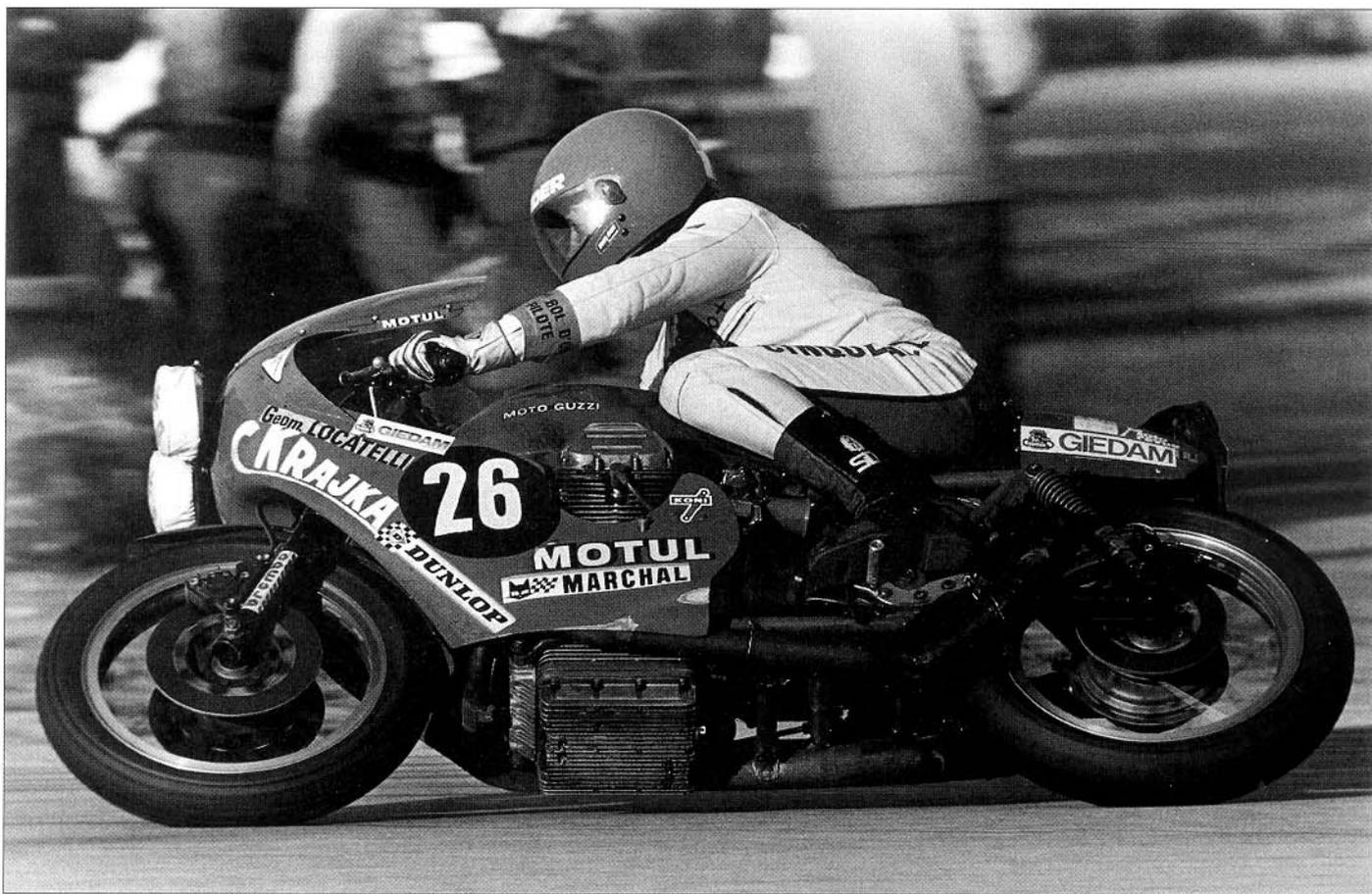
La participation au Bol d'Or continua pendant des années, même si ce fut principalement l'œuvre d'équipes Guzzi privées qui utilisèrent des pièces spéciales mises au point par différents préparateurs, parmi lesquels Duilio Agostini et Bruno Scola. Pendant ce temps en Italie se couraient les 500 km ; un cycle de courses unies par un comptage des points commun comme un véritable championnat, par la suite dédié à Gino Magnani (le "Trophée Magnani") fondateur de la revue Motociclismo. Ces courses furent très critiquées et surtout leurs résultats controversés amenèrent quelquefois à l'annulation : par exemple celle de la course de Vallelunga en 1971 à cause de la confusion élevée et de l'impossibilité de rédiger un classement vraiment digne de foi.

La Guzzi, première officiellement avec Mandracci, Brambilla, Riva, Sciaresa, et occasionnellement d'autres pilotes, puis laissant faire les privés, se distingua surtout avec les V7 Special.

1972 : la plus belle !

La victoire la plus médiatisée spontanément fut celle obtenue en 1974 par Abbondio Sciaresa à Monza dans deux éliminatoires et la finale en catégorie 750. Ce nouveau succès de Moto Guzzi à Monza, bien que moins important com-





Pendant des années, Guzzi a pris part aux courses d'endurance, sans que la chose soit amplifiée par la presse. Ici nous sommes au Bol d'Or 1977 et le valeureux Krajka continue à mettre ses machines en piste pour la grande course d'endurance. Pendant une bonne partie des 20 dernières années le nom de Guzzi est demeuré vivace grâce à l'initiative des nombreux passionnés.

paré à l'époque des Grand Prix des années 50, déclencha évidemment beaucoup de commentaires nostalgiques et de déclarations pompeuses. En 1972, toujours sous l'aiguillon de Lino Tonti, Moto Guzzi aligna trois machines au départ des premières "200 Miles d'Imola", confiées à Guido Mandracci, Vittorio Brambilla et Jack Findlay. Incidemment, cette occasion marqua aussi le retour au pays d'Umberto Masetti (qui était au Chili), inscrit avec

une Guzzi préparée de façon parfaite par le concessionnaire milanais Negrini. Ces trois Guzzi sont à retenir comme les plus belles de la série à moteur en V, également du point de vue esthétique. Couleur verte comme les monocylindres double-arbre de 1956 et 1957 (ainsi que la huit-cylindres de 1957). Elles se classèrent aux 8^e, 10^e et 11^e places (Brambilla, Findlay, Mandracci) et firent toutes de la même manière la meilleure impression qui soit. Avec l'arrivée de De Tomaso, à partir de 1973, les courses furent encore une fois mises à l'écart. Elles continuèrent toutefois de façon spontanée, en Italie et à l'étranger, grâce à de nombreux passionnés pressentant les dispositions infinies du bicylindre qui, réalésé à 1 000 cm³, arrivera plus tard à développer des puissances proches de 100 ch pour les exemplaires préparés pour les courses BOT (Battle Of Twins). Un coup de fouet à l'évolution des modèles Guzzi bicylindres en V

de compétition vint de façon inattendue des Etats-Unis, lorsqu'un certain Docteur John, révolutionnant entièrement l'architecture de la machine, réalisa un prototype d'avant-garde qui en 1984 et 1985 remporta l'Endurance Road Racing Championship et en 1987 gagna de façon inespérée la BOT de Daytona, pilotée par Doug Brauneck. A partir de 1988, le docteur John (dont le vrai nom

“ **A L'ARRIVÉE DE
DE TOMASO,
LES COMPÉTITIONS
SONT DÉLAISSÉES,** ”

était John Wittner) devint collaborateur fixe de Moto Guzzi et passa de longues périodes à Mandello pour mettre sur pied la première série des Daytona 1000, commercialisées à partir de 1992, avec une cylindrée

de 992,95 cm³, quatre soupapes par cylindre, distribution commandée par courroie et disposant d'un cadre ingénieux mixte en tube et plaques. Dans l'intervalle, les vieux moteurs à deux soupapes — utilisés dans les courses BOT — firent également des miracles. Incroyablement, grâce à la limitation à deux soupapes et autres restrictions



En haut, finalement, vers la fin des années 80 Moto Guzzi — encore sous la gestion de De Tomaso — a repris directement intérêt aux compétitions, grâce aux résultats obtenus par le Doctor John aux Etats-Unis, avec ses réalisations d'avant-garde. Celles-ci ont été par la suite reprises dans la récente gamme sportive, à commencer par le modèle Daytona. Sur la photo le Docteur John, avec les lunettes noires, accompagné de Santiago De Tomaso, fils d'Alejandro, aux Deux Jours de Monza de 1989, course organisée (et aujourd'hui regrettée) par le Moto Club d'Inverune. En bas, "l'envie de Guzzi" se manifeste de nombreuses façons et l'appel sportif est prépondérant. Sur les photos nous voyons deux célèbres participants à la Parade d'Honneur qui se déroule à l'occasion du Tourist Trophy, avec respectivement : n° 94 William Cavazzini avec la Guzzi version 200 Miles d'Imola, n° 16 Daniele Agrati et Sandro Faravelli avec une Guzzi "Sperimentale" (expérimentale) dérivée du type Record.

dans l'équipement du matériel de compétition, les Guzzi réussirent assez souvent à s'imposer, réalisant à chaque fois des prodiges de par leur potentialité... sans fin. L'ex-directeur sportif de MV Agusta, Arturo Magni, avec l'aide de ses fils, prépara pendant des années de belles versions spéciales sur une base Guzzi et un cadre totalement refait et doté d'une suspension arrière à parallélogramme.

Les plus récents succès des descendants



En haut, la belle Moto Guzzi-Magni, préparée sur les propres critères du célèbre technicien de MV Agusta, Arturo Magni et ses enfants, à leur siège de Samarate (Varèse). Cet exemplaire est particulièrement demandé à l'étranger mais les ventes sont ralenties par la fourniture au compte-goutte de la part de Moto Guzzi.

Au centre, comme nous l'avons déjà dit précédemment, Guzzi s'est souvent distingué, ces dernières années, grâce à "l'initiative privée". Sur la photo le préparateur Sergio Valentini de Forlì, auquel nous devons différents succès dans les courses BOT (Battle Of Twin) avec le pilote Domenico Jannetti, parmi lesquels le Trophée édition 1995. Depuis peu, ce cycle de courses s'appelle Super Twin et dispose d'un règlement plus libre.

En bas, Guzzi-Ghezzi : c'est un peu dissonant mais ce n'est pas... la faute de Giuseppe Ghezzi si seulement un "he" distingue son nom de celui de Guzzi. Ghezzi est le préparateur qui permit au pilote Samuele Sardi de s'adjuger le Trophée 1996 réservé aux bicylindres, avec un exemplaire capable de développer 105 bons chevaux à 9 200 tours. L'histoire des miraculeux et... impossibles V-twins continue.



du valeureux moteur en V du "3 x 3", sont dus au pilote Domenico Jannetti, vainqueur en 1995 du Trophée pour les bicylindres avec une Guzzi préparée par le spécialiste Sergio Valentini de Forlì. En ce qui concerne l'édition 1996, Guzzi fut de nouveau sur l'avant-scène, grâce à Samuele Sardi sur une Guzzi préparée par Giuseppe Ghezzi de Villasanta (à côté de Monza), un holide de 105 ch à 9 200 tours. La dénomination BOT est devenue Super Twin. Simultanément, on entend des bruits énormes et étranges jaillir des bancs d'essai du département Moto Guzzi à Mandelo. De nombreux indices laissent supposer que l'histoire sportive du bicylindre en V ne s'arrêtera pas là et continuera à aller de l'avant pour un bon moment encore.

