

## LA GUZZI V7 EN COURSE

*L'insoupçonnable évolution d'un paisible moteur Guzzi né pour équiper le lourd utilitaire "3x3".*

*Par Robert Patrig*

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 arpenta les pistes de 1933 à 1951, l'une des plus longue carrière 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. Pourtant quand il s'agit 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 reparti 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 parcourir 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 par 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 auraient pu prédire au début de l'aventure.

### **DU MILITAIRE À LA COURSE [1950-1967]**

---

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 "3x3" d'une cylindrée de 754 cm<sup>3</sup> et produit de 1960 à 1963.

Il fut ensuite transféré sur des motocyclettes pour les corps d'armée et seulement 1965 présenté en version civile puis commercialisé à partir de 1967. Le V7 de 700 cm<sup>3</sup> (précisément 703,7) était né avec 40 CV à 5.800 tours, 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.

*[NDLR : en réalité, en 1966, Moto Guzzi est en déconfiture et passe sous le contrôle de l'IMI. Carcano est viré...]*

Lino Tonti lui succéda à la direction 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 Aermachi.

À Lino Tonti est attribué le mérite d'avoir extrapolé à partir du paisible V7 première facture, une série d'exemplaires aux insoupçonnable 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 [1969]**

---

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 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 records furent repris avec de nouveaux pneumatiques Dunlop Racing et furent couronnés de succès les 30 et 31 octobre. L'équipe était composée de Vittorio Brambilla, Franco Trabalzini, Guido Mandracci, Alberto Pagani, Silvano Bertarelli et Roberto Ptrignani pour les catégories 750 et 1000. Plus la catégorie side-car avec Vittorio Brambilla, Giuseppe Dal Toè et George Auerbacher.

Les vitesses les plus élevées furent 218,426 km/h sur 100 km et 205,932 sur 1000 km.

La puissance tournait autour de 68-70 CV à 6500 tr/min, le poids était de 158 kg avec une vitesse maximale d'environ 230 km/h.

### **LE BOL D'OR [1970]**

---

Après cet exploit, devant la demande insistante de l'importateur 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 Trabazini, qui tomba durant les essais, se fracturant une clavicule. Raimondo Riva et Charles Krajka se placèrent à la 9<sup>e</sup> place.

La passion pour le Bol d'Or était née et on s'y prépara beaucoup plus sérieusement pour l'édition de 1971, avec les 850 cc. 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 cependant ne firent jamais tomber dans l'oubli le premier 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 de la V7 de 750 cc 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 d'intervention.

Les premiers exemplaires de la V7 Sport étaient caractérisés par un cadre peint en rouge et réalisé en acier au molybdène, qui était monté au sein du département recherche plutôt qu'à la chaîne. Désormais, cette série est très recherchée et très cotée.

Beaucoup des V7 Sport qui suivirent ont été repeintes en rouge et proposées 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 une bonne connaissance dans le domaine métallurgique pour se fier à un test empirique de ce genre.

### **BSA, LAVERDA ET ...GUZZI ! [1971-1972]**

---

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 après Pickrell-Tait sur BSA et Brettoni-Vretti sur Laverda.

L'engouement 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 finalement remporté 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 parfois l'annulation : par exemple celle de la course de Vallenga en 1971 à cause 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 de la catégorie 750. Ce nouveau succès de Moto-Guzzi à Monza, bien que moins important comparé à l'époque des Grands 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 Masette (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 des moteurs en V, également du point de vue esthétique. Couleur verte comme les monocylindres double-arbre de 1956 et 1957.

Elles se classèrent aux 8<sup>e</sup>, 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> 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 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, réalisé à 1000 cc, arrivera plus tard à développer des puissances proches de 100 CV pour les exemplaires préparés pour les courses de B.O.T. (Battle Of the Twins).

Un coup de fouet à l'évolution des modèles Guzzi bicylindres en V de compétition vint de façon inattendue des États-Unis, lorsqu'un certain Docteur John, révolutionnant complètement l'architecture de la machine, réalisa un prototype d'avant-garde qui en 1984 et 1985 remporta l'"Endurance Road Racing Championship" et gagna de façon inespérée la BOT de Daytona, pilotée par Doug Brauneck.

À partir de 1988, le Docteur John (de son vrai nom 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 cc, quatre soupapes par cylindre, distribution 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 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 du valeureux moteur en V du "3 x 3" sont dûs 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 à l'avant-garde, grâce à Samuele Sardi sur une Guzzi préparée par Giuseppe Ghezzi de Villasanta (à côté de Monza), un bolide de 105 cv à 9200 tr/min. 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 Mandello. De nombreux indices laissent supposer que l'histoire du bicylindre en V ne s'arrêtera pas là et continuera d'aller de l'avant pour un bon moment encore.