

ORIGINE DU V7

En 1957, année où trois principales marques italiennes décidèrent de se retirer des courses de vitesse, Moto-Guzzi est au sommet de sa gloire mais aussi, comme ses concurrents, au bord d'une grave crise de marché.

Toute l'équipe du département "Corsa", depuis l'ingénieur Giulio Carcano, "père" du huit cylindres et des monocylindres double-arbre, à Umberto Todero, Enrico Cantoni et consorts, fut orienté vers la production de série. Mais la conception du Stornello et du Trotter ne pouvait pas, on s'en doute, occuper et satisfaire une telle concentration de génies !

Ce fut donc, un peu par hobby, un peu pour sortir de la routine quotidienne, que fut créée puis ensuite développée petit à petit l'idée d'un moteur bicylindre en V. De cylindrée "cossue", solide, puissant et de structure simple, il devait de plus être suffisamment économique à construire : à distribution culbutée, avec vilebrequin et bielles sur coussinets en bronze ; un angle de 90 degrés entre les cylindres pour obtenir un bon équilibre des masses et, par conséquent, une limitation des vibrations.

À cette époque, il paraît hasardeux de s'engager dans l'étude d'une moto lourde, et l'idée fut donc écartée. On pensa plutôt adapter l'efficace moteur de la Fiat 500, apparue depuis peu sur le marché. Le moteur, tout d'abord de 500 cc, puis de 650 cc, était évidemment prévu pour l'utilisation d'une transmission d'automobile. En version plus puissante, il fournissait environ 34 CV, ce qui permettait de dépasser les 140 km/h. Mais l'accord avec Fiat ne se fit pas et le programme fut donc abandonné.

LE "3X3"

Peu de temps après, Guzzi se vit confier par le ministère de la défense la réalisation d'un véhicule original à trois roues, capable de transporter une charge d'au moins 500 kg même en tout-terrain, en particulier en montagne. Il s'agit du "3x3" conçu par General Garbari et développé par l'usine de Mandello del Lario par Antonio Micucci (père de la 65 et du Zigolo), Soldavini et Carcano. Fabriqué à seulement 200 exemplaires, il se montra d'une piètre utilité pratique, mais reste toutefois comme une complexe et intéressante réalisation mécanique, avec sa traction intégrale aux trois roues, sa boîte de vitesses à 6 rapports, deux différentiels et la possibilité de monter des roues chenillées.

Le moteur de 750 cc a une courbe de puissance plate, avec tout juste 20 CV à 4000 tr/min mais un couple de 4,7 kg.m à seulement 2400 tr/min. Il est doté d'un carburateur de 26 mm, d'un distributeur d'allumage, d'une lubrification par carter sec avec pompe d'envoi et de récupération actionnée par les deux arbres à cames latéraux.

LA PREMIÈRE V7

Au début des années 60, un autre concours ministériel, cette fois pour la fourniture à la police d'une moto plus puissante et rapide que l'ancienne Falcone, donna l'occasion à Guzzi de concevoir une véritable moto dotée du moteur en V : la V7. Selon le cahier des charges, il devait s'agir d'une machine très solide, d'entretien facile et capable de parcourir au moins 100.000 km sans grosse intervention.

Tout en restant fidèle au schéma initial, le moteur, monté transversalement, fut complètement revu, adoptant, entre autres, un seul arbre à cames au centre du V et une lubrification par huile dans le carter. La cylindrée de 703,7 cm³ fut obtenue avec un alésage et une course de 80 mm x 70 mm. Le vilebrequin en acier, monobloc, pivotait toujours sur des coussinets en bronze. Il possédait des tourillons de 38 mm à l'avant et de 54 mm à l'arrière, ainsi qu'un maneton unique pour les deux bielles, de 44 mm. L'alimentation était confiée à deux carburateurs Dell'Orto SSI de 29 mm.

L'allumage était à distributeur, activé par une dynamo placée, elle aussi, au centre du V et actionnée par une courroie.

L'embrayage doté de deux disques lisses était à sec. Deux engrenages de 16 x 22 dents transmettaient le mouvement à un arbre avec flector à ressort hélicoïdal et ensuite à la boîte de vitesses longitudinale. La boîte était à quatre rapports en cascade, alors que la transmission finale était à arbre à double joint de cardan homocinétique – contenu dans le bras droit du bras oscillant – et couple conique.

Le cadre double-berceau continu en tube était de schéma traditionnel et assez haut. La fourche et les amortisseurs arrière, à ressorts non protégés, étaient télé hydrauliques, les roues de 18 pouces et le frein avant à double came. Avec tous ces accessoires, les poids totalisait 250 kg. Enfin, avec environ 35 CV à sa disposition, la première V7 approchait les 150 km/h.

VERSION CIVILE

Les premières études sur la V7 commencèrent en 1954. Presque en même temps, Guzzi proposa aussi une version civile, développée de façon opportune. Exposée pour la première fois au Salon de la Moto de Milan en novembre 1965, avec une puissance de 40 CV à 5800 tr/min, la vitesse atteignait 160 km/h pour un poids de 230 kg.

La V7 fut également la dernière œuvre de Carcano puisqu'il quitta Moto-Guzzi et le milieu du deux-roues [en 1966]. Le développement de la nouvelle machine revint donc à Lino Tonti, un concepteur qui avait déjà à son actif plusieurs réalisations – tourisme et course – pour Aermacchi, Bianchi, Gilera, Paton, ainsi que sa Linto.

Sous la direction technique de Tonti naquit la V7 Special de 1969, dotée d'un moteur de 757 cc et de 45 CV, puis la California et la V 850 GT de 843,5 cc.

LA V7 SPORT

Elle fit sa première apparition en juin 1971 à l'occasion des "500km" de Monza, où elle termina en 3^e position. Cette moto – son moteur fut ramené à 748 cc pour rentrer dans les limites réglementaires de la cylindrée – était basse, aérodynamique et ramassée. Elle était dotée d'un nouveau cadre compact, de nouvelles suspensions, d'un frein avant à quatre cames, d'un carter moteur abondamment nervuré, d'un alternateur dans le prolongement du vilebrequin pour réduire la hauteur du bloc propulseur, de carburateurs de 30 mm et d'une boîte de vitesses à 5 rapports. Ses 52 chevaux lui permettaient d'atteindre les 200 km/h.

La V7 fut accueillie avec enthousiasme par les passionnés, à une période où l'intérêt pour les compétitions de motos de série avait le vent en poupe. Du reste, Guzzi semblait vouloir revenir aux courses de vitesse, surtout après les records obtenus en 1969 au guidon de machines dérivées de la Special. En effet, une équipe Guzzi, comprenant entre autres Les frères Ernesto et Vittorio Brambilla, Raimondo Riva, Gino Carena, Bruno Scola et Abbondio Sciaresa, se présenta au départ de plusieurs courses d'endurance dont le Bol d'Or au Mans, et y recueillit des résultats non négligeables.