

Dès sa sortie en 1965, la Guzzi V7 est considérée comme grande routière par excellence, quelque part entre une Harley "à l'européenne" et une BMW.

En rupture totale avec le glorieux passé sportif de la firme, la V7 puis la "Spécial" se veulent en tout cas beaucoup plus chevaux de trait que pur-sang. Comme lui, elles en imposent par leur stature et leur endurance. La partie-cycle est... disons, massive, avec un robuste cadre dont le gros tube supérieur de 45 mm est dissimulé sous un volumineux réservoir, une paire de garde-boue très enveloppants, une large et longue selle, etc. L'ensemble dégage, sinon de la grâce, du moins une impression de robustesse indéniable d'autant que le moteur apparaît lui aussi surdimensionné et infatigable.

La machine se caractérise aussi par son inspiration très automobile. Ça commence avec le puissant démarreur électrique, la dynamo de 300 watts, la grosse batterie de 32 Ah et ça continue avec l'allumage par distributeur (piqué à la Fiat 500) ou le lourd vilebrequin entièrement monté sur paliers lisses.

Simple et fiable, la moto semble également pensée pour faciliter sa maintenance. L'axe du bras oscillant, par exemple, est monté sur des roulements coniques, un système quasi-inusable. De même, on peut inspecter l'embellage par simple dépose du carter inférieur ou démonter culasses, cylindres, pistons et bielles, moteur toujours dans le cadre.

Enfin, la Guzzi est, avec les BMW, l'une des seules grosses cylindrées du moment à se rallier au cardan, un atout non négligeable pour le roule-toujours ! Bref, c'est un outil, pas un jouet.

EN SELLE

L'impression de lourdeur ressentie face à la bête au repos se manifeste essentiellement lors des manœuvres. Heureusement, la hauteur de selle raisonnable est là pour rassurer les petits gabarits et le béquillage-débéquillage reste assez facile, beaucoup plus que sur certaines machines de poids équivalent.

La mise en route s'effectue en tournant la clé de contact, au centre du tableau de bord. En cas de batterie déchargée, on regrette certainement l'absence d'un kick mais, aujourd'hui, la Guzzi s'ébranle sur le ralenti du premier coup.

René-Paul affiche un air satisfait et me confie dans un sourire : *« J'ai toujours autant de plaisir à la démarrer. Elle vibre, elle s'ébroue, on l'imagine bien vivante. »*

En dépit de son kilométrage conséquent, le moteur se fait remarquer (si l'on peut dire) par son silence de fonctionnement. Tintement des culbuteurs mis à part, les bruits mécaniques restent très discrets et le bruit de succion des carburateurs l'emporte sur celui de l'échappement.

Sur ce modèle, les vitesses sont à gauche, première en haut. Il y a du jeu dans la tringlerie et la course du sélecteur est hyper-longue mais la pédale double branche pallie cet inconvénient. Un bon coup de talon et c'est parti. L'embrayage à sec (très endurant puisqu'il revendique plus de 200.000 km !) est en revanche assez peu progressif et la moto fait un bond en avant. Seconde, 3^e, 4^e ... la boîte a de l'âge et ça se sent ; il faut peser franchement sur le sélecteur pour éviter les faux points morts.

Le moteur fait preuve d'une telle souplesse que cela a conduit l'usine à se satisfaire d'une boîte à quatre rapports... une erreur qui sera réparée avec la commercialisation de la 850 GT. Si l'on croise à 90 km/h, en effet, il ne faut pas hésiter à rétrograder en 3^e pour doubler, idem si ça monte ! N'empêche, les chevaux répondent présents dès les bas régimes et l'on peut facilement se contenter de passer les rapports à 3.000 tr/min. Certes, la zone rouge est à 6.500 mais cela semble si loin. Pour accélérer le rythme, mieux vaut tout enrouler sur le régime de couple maxi (6 mkg à 5.200 tr/min).

FAUTEUIL RELAX

Sur route, on savoure véritablement la position sénatoriale offerte par la V7, surtout avec le pare-brise "Cuppini" qui renforce encore l'impression de sérénité ressentie à son guidon.

Les aiguilles des instruments se balancent doucement devant mes yeux et me chargent d'effectuer moi-même la moyenne. À en croire la presse de l'époque, la vitesse maximale s'élève à 180 km/h couché sur la machine mais je n'ai pas infligé un tel test à cette vénérable grand-mère. Son propriétaire ne me l'aurait pas pardonné.

Je roule à environ 110 km/h et le gros bicylindre ronronne gentiment. *« À cette vitesse, tu peux faire le tour du monde, presque sans escale »* m'a prévenu René-Paul. *« Avec le plein dans le réservoir (22,5 L), tu peux tabler sur des étapes de presque 400 km dans un confort absolu, en solo comme en duo ! Ses suspensions dignes d'une vraie GT la rendent même supérieure à une Guzzi 1000 SP, beaucoup plus raide ».*

Familier de Guzzi plus sportives, j'ai du mal à être objectif. La selle est effectivement moelleuse mais l'amortissement de la fourche, très souple, engendre un balancement continu ; sur route sinueuse, elle me semble "taillée" pour la randonnée exclusivement. René-Paul, lui, la défend avec énergie. *« Elle est paresseuse de l'avant »* admet-il, *« mais sa tenue de route est honnête au regard des vitesses atteintes. C'est une moto qui te prévient gentiment et te permet de repousser ses limites. Elle tortille bien un peu en grande courbe mais sans jamais devenir vicieuse. T'es pas en catastrophe. Côté garde au sol, ça frotte des deux côtés, surtout en duo, mais là encore, vu la vocation de l'engin, on a des scrupules à lui reprocher »* Le seul reproche grave qu'il lui adresse concerne le freinage. *« Le gros double-came de 220 mm est totalement insuffisant. C'était déjà vrai il y a 20 ans mais, dans les conditions actuelles de circulation, cela devient vraiment dangereux. Et avec le cardan plus la boîte quatre, on ne peut guère tenter de rétrogradages en force ».* C'est à vrai dire la principale raison pour laquelle René-Paul hésite à l'utiliser pleinement et à s'en servir au quotidien.

Au guidon de sa Special, René-Paul a tout connu : les concentres et les Grands Prix, les balades et les vacances. Il a même conduit une fois sa belle jusqu'à son lieu de naissance, à Mandello del Lario, une destination choisie pour son voyage de noces en 1982.

Peu après son achat, il s'est fait forcer la main par un réparateur qui voulait remplir son tiroir caisse à ses dépens et le moteur a été refait de fond en comble. Mais, depuis, aucun ennui ne l'a jamais laissé sur le bord de la route même si un barillet de sélection cassé l'a contraint à revenir de Normandie jusqu'en Bretagne en seconde.

LA MOTO D'UNE VIE

Il a bien sûr connu quelques problèmes électriques sans lesquels une italienne des années 70 ne saurait être fidèle à sa réputation. En dehors de la réfection de la dynamo (usure normale vu le kilométrage), des faux contacts dans les commodos l'ont conduit à les remplacer par des éléments japonais. *« J'en ai eu un d'origine en réserve mais il est vraiment digne d'un cyclomoteur. »* Cela fait longtemps également que les clignotants montés par le premier propriétaire ne fonctionnent plus.

Les échappements ont constitué une autre source de soucis. Faute de retrouver les flûtes d'origine, notre homme a d'abord opté pour des Lafranconi qui se sont avérés peu durants dans le temps puis il a adopté des pots anglais Campbell. *« Ça fait maintenant longtemps qu'ils sont là. »*

D'autres organes ont fait preuve d'une longévité étonnante. Le démarreur, par exemple, est d'origine, de même que le cardan !

Enfin, la peinture a été refaite il y a deux ans. Par le biais de son revendeur favori. René-Paul a même réussi à se procurer les décalcomanies d'origine. Une réfection de la selle a suivi mais l'ajout de bourrelets lui a ôté son aspect standard.

À l'heure actuelle, s'il avoue que sa Guzzi *« dort plus qu'elle ne sert »*, il n'envisage pas de la revendre pour autant. *« J'en ai eu envie au début des années 80 »,* avoue-t-il, *« mon frère possédait une 1000 SP et je voulais en acheter une mais, maintenant, je ne m'en séparerai pour rien au monde ! »*