

# MOTO Chroniques

L'ACTUALITE DE LA MOTO CLASSIQUE

N° 49 - JUIN 1993

PRIX : 26 F

**NOUVELLE  
FORMULE**



Indian Scout 1942



Terrot "Cuzeau" 1920



Harley-Davidson 1942

## MOTO GUZZI 1972

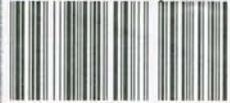
Naissance d'une  
légende appelée "Le  
Mans"



**LA  
CHRONIQUE  
DU SCOOTER**



L 5387 - 49 - 26.00 F



# MOTO-GUZZI AU MANS EN 1971 ET 1972

Textes et photos  
Thierry Teinturier

En 1971 et 1972, la firme italienne **MOTO-GUZZI** marquait de son empreinte l'histoire du Bol d'Or, au Mans, mais sans arriver à remporter l'épreuve. Thierry Teinturier a réussi à retrouver non seulement la machine de cette époque, qui préfigurait les "Le Mans", mais aussi un des acteurs principaux de cette fabuleuse épopée et toujours heureux possesseur de sa moto : Roger Chevalier.

## NAISSANCE D'UNE LÉGENDE APPELÉE LE MANS



Dépourvue du titre suprême qui couronne le vainqueur de cette course, Moto Guzzi n'en manque pas moins l'occasion d'orner les flancs d'un de ses fleurons du nom magique du circuit où elle se déroulait, "Le Mans". Cela veut-il dire pour autant que ce nom magique fut usurpé ? Assurément non, car si une firme, une moto en fait, méritait plus que tout autre ce label, c'est bien le V twin de Mandello del Lario. En effet, si les lauriers d'une victoire dans cette épreuve terrible qu'est le Bol d'Or propulsent acteurs et machines au rang de stars, il est des défaites qui, injustement attisées par une malchance noire venue droit de l'enfer, finissent par avoir le goût de victoires.

D'ailleurs, presse et spectateurs d'alors ne s'étaient pas trompés en élisant Moto Guzzi vainqueur moral des éditions 71 et surtout 72.

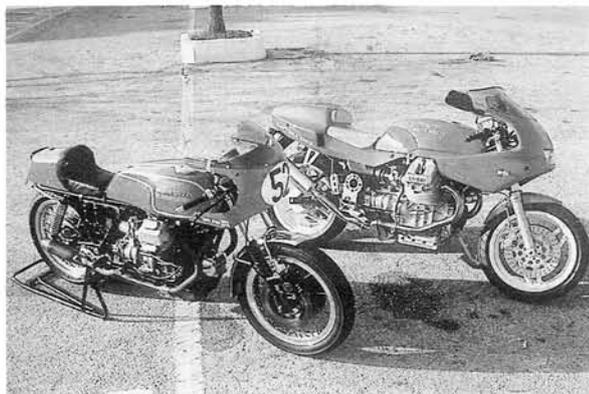
### LE MANS, NOUVEAU THÉÂTRE DU BOL D'OR.

En 71, le "Bol d'Or" prend une nouvelle dimension. Poussé par un succès croissant, il déménage de Monthlery où il revit le jour en 69, vers le circuit Bugatti du Mans, plus grand et plus apte à recevoir une masse de spectateurs et de concurrents toujours plus nombreux. De fait, les constructeurs prennent alors pleinement conscience de l'ampleur d'une victoire sur ce terrain et vont

désormais s'impliquer directement, engageant leur nom et leur réputation. Rappelons que cette course élira, aux yeux des spectateurs, la meilleure machine, la plus rapide, la plus solide. Ainsi à l'aventure humaine s'ajoute une nouvelle dimension dynamique industrielle qu'entraînera la victoire. Pour certains, il s'agira de dorer une image avec des motos de courses relativement assagies et civilisées comme les Honda Four ou Triumph -BSA 3 cylindres étroitement dérivées des courses US de Daytona. Pour d'autres, il s'agira de tester, grandeur nature, les modèles de demain à l'image de Laverda avec les SFC (quoique pour le cas il s'agit de série

ultra limitée) ou 3 ses cylindres (apparus au Mans en 72) et de Guzzi avec le V-Twin.

Avec le Bol, Moto Guzzi renoue avec ce qu'elle délaissa au terme de la saison 57, la compétition internationale, un domaine où jadis elle excella par ses performances et ses techniques tous azimuts qui en fit une des firmes les plus inventives de son époque. Il est loin, cependant, le temps où une 250 (1953) remporta le Bol au classement scratch, loin le temps des extravagantes V8, et c'est beaucoup plus sagement que Guzzi réapparaît en compétition avec le nouveau V Twin.



Raccourci de l'histoire. Côte à côte, le Prototype des futures Le Mans et le fleuron de la gamme d'aujourd'hui 1000 cm3 8 soupapes. 20 ans séparent ces machines, 20 ans et à peine un soupçon de rides pour la vieille.



Guzzi s'engage d'abord dans de diverses tentatives de records mondiaux sur l'anneau de Monza en 69 puis en vitesse pure, toujours en 69, au niveau international en 71 à Rouen où les machines firent grosse impression. Contraintes à l'abandon suite à une surchauffe entraînant le grippage du palier arrière, ces Guzzi se révélèrent extraordinairement rapides, elles valaient 250 à l'heure. De cette démonstration et ce demi-échec vint l'idée de les engager dans le Bol dans la foulée.

Cette initiative revient en fait au dynamique importateur français Teston. Cependant si l'idée est française les maîtres d'oeuvre resteront les Italiens trop contents de renouer avec l'odeur et l'ambiance de la course. A commencer par Lino Tonti qui, en responsable du projet, mettra tout son talent et son expérience dans la préparation des machines.

### DES MACHINES ORIGINALES.

Après l'épisode de Rouen, les machines regagnèrent l'Italie pour y subir une cure de jouvence en vu des 24 heures. Celles qui revinrent en France, au mois de septembre, ne différaient guère, seul le carénage trop enveloppant à l'origine des problèmes de surchauffe et des casses avait été changé.

Les motos se distinguaient de leur aînée, la V7 spéciale, par un nouveau cadre au dessin différent, plus bas, plus compact. Le moteur, utilisait une nouvelle fondrière de carter, augmentant le nervurage extérieur typiquement Guzzi et acceptait à la place de la dynamo des V7, un alternateur. En fait, cette machine de course 71 ressemblait beaucoup au futur fleuron de la marque, que l'on commençait à apercevoir : le V7 sport.

La moto qui illustre cet article est une ultime version usine de

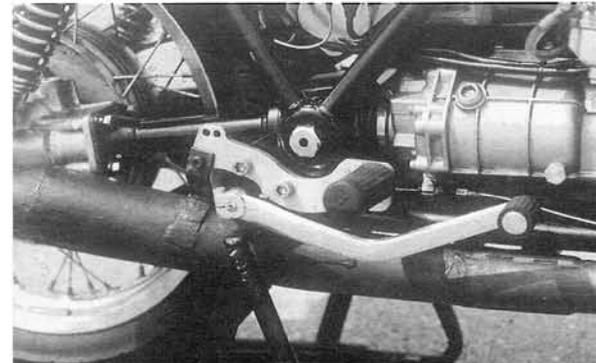
1972. Elle diffère de la version 71 par l'adoption de frein à disque, Lockheed racing ici (ou Brembo PO8 sur les machines de pointe), à la place des Fontana 4 cames 250 mm de la première version vue au Mans.

Cependant intérieurement tout est semblable: Alors que le commerce s'appropriait à recevoir des Guzzi sportives de 750 cc, l'usine opta pour une cylindrée de 850 cc pour le Bol. D'ailleurs, contrairement à ce qu'annonçait l'usine, via Teston, toutes les Guzzi vues ces années-là étaient des 850 cc et non, pour des versions dites "semi usine", des 750 cc.

Les 78 mm de course étaient obtenus en reprenant le vilebrequin de la 850 GT que l'usine retravailla pour la puissance, certes, mais aussi pour accepter le nouvel alternateur de 240 Watts (160 sur les premiers modèles) au lieu des dynamos moins performantes pour ce type d'épreuve. L'alésage de 83 mm reprenait, quant à lui, sa valeur des 750 cc, comme pour les grosses GT. On utilisait des pistons à vocation racing comprimant 10,5 à 1.

Outre les inévitables préparations du type allègement, polissage des pièces en mouvement... le gros du travail portait sur les culasses qui malgré leur apparence extérieure étaient totalement différentes des V7 spécial, GT ou futurs (proche) V7 sport. En effet, en place des petites soupapes équipant ces dernières, les machines d'usine étaient dotées de grosses soupapes, respectivement 43/39 pour l'admission et l'échappement. Les conduits étaient agrandis pour recevoir les gros carbus et la chambre de combustion légèrement revue.

L'alimentation fut tout d'abord confiée à une paire de Dell'Orto racing double cuve pour, l'année suivante, se voir remplacée par les tout nouveaux PHB de 40 mm à pompe de reprise plus moderne et nettement plus facile à régler. Ces



Le long sélecteur placé à droite adopte la grille suivante : premier en haut, les autres en bas. Ces commandes ayant évité la chute sont strictement d'origine "usine". Le pont adopté pour Le Bol est un pont de V7 spécial, muni de sa flasque. Il permettait un démontage rapide de la roue et dispensait bien sur un arrêt au stand rendu obligatoire pour changement de chaîne pour la concurrence.



pompes seront démunies de leur mécanisme dans un souci d'économie d'essence, allongeant de ce fait les relais. Avec la contenance d'environ 25 litres de ce magnifique réservoir en alu d'origine, les relais s'espacient d'une heure et demi, longs relais facilités par la conduite reposante de la moto assurant 177 Kgs seulement sur la balance. (Le buffle d'origine se transforme en gazelle, comme disait alors Christian Bourgeois.). Notons au passage que sur la moto photographiée aujourd'hui, le réservoir est une copie en polyester que l'usine avait faite pour le Bol, mais s'en est vu refuser le montage, car à l'époque, cette matière était encore interdite en compétition. Il s'agit donc d'un vrai-faux, en quelque sorte.

Sur la culasse, des tubes d'échappement sont fixés par une bride au lieu du gros écrou d'origine des V7 spécial ou sport contemporaines. Ayant eu de gros soucis de ce côté en 71, Guzzi remplaça l'écrou par une bride sur la version course 72.

La boîte est la toute nouvelle "5 rapports" qui équipera les V7 sport. L'étagement en est cependant revu, usant pour la course d'une première à 48%.

Le sélecteur est placé à droite. La première est en haut, les autres en bas. Ces boîtes seront le véritable talon d'Achille de ces motos entamant par deux fois, en 71 et en 72, toute chance de victoire. Un ressort poussant un petit axe cylindrique lequel verrouille le rapport est à l'origine des soucis de Guzzi au Mans. Le seul remède étant de taper à l'endroit suspect pour faire

agir le ressort, jusqu'à ce qu'il déclare forfait ou, coincé en position, il laisse le pilote sur un rapport sans pouvoir en changer. Alors, le remplacement de la boîte est obligatoire, avec toute les conséquences que ça implique surtout lorsqu'on est en tête, et sur le point de gagner.

La cale située sous le carter moteur ne sert pas contrairement aux apparences, à recevoir une plus grande quantité d'huile, mais a pour but de réduire les pressions internes dues à l'augmentation sensible de régime 8000 tr/min du vénérable 850 GT dont est en fait issue cette moto de course.

Cependant, dopés par le talent de Lino Tonti, les 60 et quelques chevaux de ce vénérable GT se transformeront en 80-90 pur sang selon les versions. Les machines des Brambilla ou Mandraci avouant en effet un surplus de puissance (8 à 10 cv) sur les machines emmenées par les dits "semi privés" d'alors, comme celle que nous avons sous les yeux.

Côté partie cycle, tout a été dit. Le cadre de Tonti servira pour la course et tel quel équipera toutes les versions sportives des Guzzi longtemps après le Bol d'Or. Connaissant l'excellente réputation de ces motos en la matière, on peut dire que le premier coup de crayon fut le bon, témoignant s'il en était besoin du génie de Tonti. La seule évolution notable d'une année sur l'autre est, comme il est dit plus haut, l'abandon des tambours Fontana au profit d'un double disque sur les 72. Lockheed racing au pour celle-ci et nouvelle différence,

Brembo PO8 pour les machines de pointe des Brambilla et Mandraci. Le choix des Lockheed pour cette moto vient du fait que Guzzi avait vraisemblablement déjà pensé son nouveau prototype avant que les Brembo ne fassent leur apparition. Ils renforcent l'aspect unique de cette machine, mais il est inutile de préciser que la moindre chute ruinerait les fourreaux et obligerait son propriétaire à faire le deuil de ces freins, les dits fourreaux étant de fabrication "maïe" en 1972, et donc irremplaçables, parce que fabriqués à l'unité. La course de cette fourche est de l'ordre de 100 mm. Le freinage arrière est confié au double came de 180 mm que l'on retrouvera sur les V7 sport.

Il est à noter que, toujours dans l'esprit usine, certaines machines du Bol 72 seront équipées d'un disque arrière. Les amortisseurs sont des Koni et, preuve de leur extraordinaire qualité, sont toujours en place, malgré un Bol, de longs kilomètres sur la route et des courses AFAMAC.

### C'EST AU MANS QUE SE FORGE LE MYTHE.

La simple lecture d'une fiche technique ne suffit pas à forger la réputation d'une moto. Son histoire active, par le biais de la compétition en est l'aboutissement surtout si celle-ci est couronnée par les lauriers d'une victoire. Guzzi n'en eut pas. Désespérément, par deux fois, remis sur le métier l'ouvrage fondit comme un morceau de métal trop longtemps resté sur les charbons ardents de la forge. L'artisan s'était-

il endormi? Non, loin de là, et c'est certainement cela qui a valu au twin de rentrer dans le cercle des moto mythiques, celles pourvues d'une histoire remarquable.

En 71, les V-twin de Mandello del Lario menèrent la course dès la 4ème heure pour rester à cette place 10 heures durant. Un cultivateur cassa sur la machine de l'équipage Brambilla-Mandracci reléguant la moto à la deuxième place qu'elle occupera durant six heures. Puis, suite à une chute de Mandraci et à l'ultime supplice que fut la crevasion de Brambilla, la Guzzi de pointe se classa finalement 3ème dans une épreuve qu'elle domina. Tous s'accordaient alors à dire que la Guzzi méritait mieux, mieux que de se voir reléguer au rang de challenger à cause de problèmes d'échecs d'échappement, de carbu

récaltitrant qui voyait un de ses flotteurs se noyer désespérément, d'un vulgaire ressort empêchant son pilote de passer les vitesses, ou à cause d'une banale crevasion qui clouait définitivement la Guzzi à la troisième place. Cependant une chose était sûre : à l'image de l'aigle symbolisant la firme, le V-twin survolait tout ce qui bougeait. Il restait à saisir sa proie : la chance... en l'occurrence.

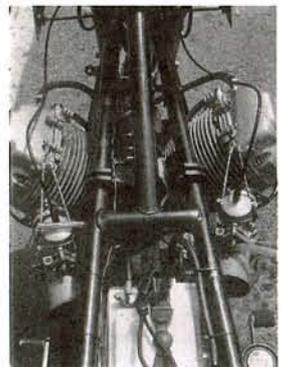
Apparemment fort des enseignements tirés de la "défaite" de 71, Guzzi revint au Mans en 72 avec des motos évoluées. Les V-twin italiennes font alors figure de grandis-simes favoris et le confirment en prenant d'emblée la tête de la course, roulant de concert aux premières places après s'être débarrassé au court d'un mano à mano palpitant de la Kawasaki de Findlay.

Puis vint le drame de ces 24 heures, le nouveau départ d'un cauchemar pour Guzzi qui semblait parti pour connaître la même mésaventure que l'année précédente. Au moment où Vittorio Brambilla doit prendre le relais de son frère, la pluie a envahi le circuit manceau, des consignes de prudence sont alors prodiguées à Vittorio afin de maintenir le capital de 5 tours. Brambilla ne bouclera même pas un tour, pulvérisant la moto sur une cabane dans le virage du musée. Brambilla était un pilote très rapide, (il s'essaya par la suite en F1 chez Alfa Romeo) mais comme le résuma simplement un responsable de la firme en levant son pouce au ciel et vissant son index sur la tempe, le pilote italien ne savait pas doser son trop plein d'énergie, bref il ne réfléchissait pas beaucoup. Tout reposant à présent sur la Guzzi placée en embuscade, celle de Mandraci-Riva.

Mais pendant qu'aux avant postes la seconde Guzzi essayait de rattrapper l'erreur de Brambilla en reprenant le flambeau, une autre machine de l'usine remontait doucement mais sûrement vers les sommets du classement. Naviguant avec régularité dans les dix premiers, la Guzzi de l'équipage Dotorri-Chevalier semblait bien partie pour s'assurer une place honorable dans ce bol frémissant.



Une des rares, sinon la seule à adopter un freinage confié à des Lockheed racing. Les fourreaux spécialement conçus pour ces freins et par Guzzi sont uniques et interdisent la moindre chute.



Vue sur l'oeuvre de Lino Tonti, la partie supérieure du cadre enserrant au plus près les cylindres du V twin



Superbe réservoir en poly de 25 litres. Pour le Bol, il était en alu. Le deuxième bouchon servait à surveiller le niveau pendant le remplissage.



Les caches culbus ne sont pas d'origine empruntés pour le cas à une Le Mans. Initialement issue des V7 spécial.



Vue sur le frein tambour double comes 180 mm des V7 spécial, sur les Koni restés en place depuis lors et de la formidable source de son que sont les petits mégaphones.



Le V-twin engagé au Bol 72 ressemble en tous points (freinage excepté) au futur Le Mans. 850 cc 80 cv à 7800tr/mn. Il manque à cette moto de course le carénage et la couleur d'origine, le fameux (et pas très heureux) vert racing Guzzi.

## CHEVALIER, SANS PEUR ET SANS REPROCHE.

Roger Chevalier, à qui appartient la moto illustrant l'article, se souvient très bien des péripéties qui ont marquées l'engagement des Guzzi au Mans. En 71, cet ex-champion de France de vitesse, en 1963, frise la quarantaine lorsqu'il s'engage dans l'épreuve. Le Bol, il connaît, faisant partie de ces pionniers qui ont plus ou moins animé la résurrection de l'épreuve en 69, d'abord sur Ducati 450 dans la première réédition, puis rapidement sur Guzzi l'année suivante pour en 71 et 72 faire partie du giron des officiels via l'importateur Teston.

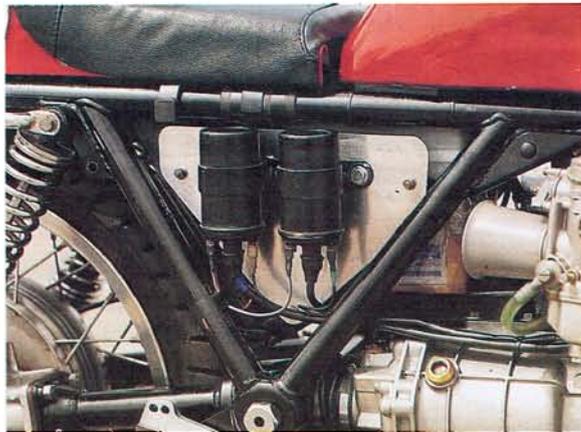
En 71, il fait équipe avec Mallet qu'il connaît bien, puisqu'il fut son compagnon d'infortune en 70 à Monthléry avec une 750 cc. Ils finirent 19ème de l'épreuve, connaissant alors des problèmes d'embrayage les contraignant à finir sagement la course. En 71 l'équipage, inaugure avec tous les élus Guzzi les nouvelles versions (l'année précédente ils étaient sur des V7 spécial) mais, malheureusement il ne sera pas classé.

C'est un bonheur rare que d'être aujourd'hui sur le Paul Ricard avec Chevalier et Mallet, de les écouter

évoquer le passé et surtout continuer à se défoncer sur la même moto. Car Mallet, lui aussi, reprend le guidon de la Guzzi pour quelques tours sur le circuit du Castellet. Roger visiblement ému lache "c'est la première fois que je la vois partir seule depuis 20 ans" sous entendu sans lui dessus. Mais dans ce cas, la présence de Mallet avec qui il fit équipe me semble plus à l'origine de son émotion, car nous voici projeté, en trois coups de gaz, 21 ans en arrière. Mais Roger n'est pas homme à se laisser aller au vague à l'âme. Il regrette juste de n'avoir pu, en 72, aller se frotter aux titans.

Roger Chevalier se souvient bien de cette fin de course du Bol 72, Brambilla avait chuté, Mandracci était aux prises avec d'interminables problèmes de boîte (qu'il fallut changer dans les dernières heures, en 35 mn chrono). Chez Guzzi, on préféra jouer la carte de la sagesse recommandant aux hommes de têtes de d'assurer une place. "A chaque fois que les chronos descendaient, un panneau "piano" giclait des stands", me dit Roger. "Alors que nous pouvions encore aller chercher des places, la moto et les hommes le pouvaient, ils ne demandaient que ça".

Mais les consignes étaient là, rendre la main et s'insérer sans



Facile d'accès la partie allumage en bonne place. A l'instar du régulateur tous les éléments sensibles sont placés de façon à faciliter une intervention rapide.

risque dans les dix premières places, au mieux garder les positions acquises. Ce qu'ils firent, (1000 tr/mn en dessous du régime maxi de 8000 tr/mn) Mandracci-Riva se classeront 4ème et Chevalier-Doroti 6ème dans un bol rappelons le, dominé quand au résultat final par Honda avec sept Four dans les dix premiers.

## UNE MOTO FAITE POUR DURER.

Conservée par le hasard et les méandres, d'une histoire typiquement italienne, c'est donc bien la même moto que Roger pilote aujourd'hui. Pourtant il ne l'a pas ménagée. Tout d'abord il l'a mise sur la route (une véritable moto de course sur la route est certainement le rêve secret de beaucoup de passionnés). Puis, il lui a permis de renouer avec ses origines en la

remettant sur les circuits, par le biais des courses AFAMAC, où notre jeune pilote, flirtant avec la soixantaine, n'y fit pas de la figuration, loin s'en faut. Fâché avec quelques points du règlement, il mit un terme à sa longue carrière sur piste et aujourd'hui se contente de profiter du soleil et de l'occasion où le circuit du Paul Ricard est ouvert à tous pour entretenir la forme de la machine et du pilote.

Hélas, je ne pus essayer la bête, cela pour plusieurs raisons. La plus convaincante étant la promesse qu'il fit à Mallet de le tuer si ce dernier chutait avec sa moto. Même dites avec un accent pagnolique, ces paroles m'impressionnèrent, je ne me suis donc pas hasardé à lui demander de peur de me retrouver au fond d'un puits, un virage mal négocié est si vite arrivé.

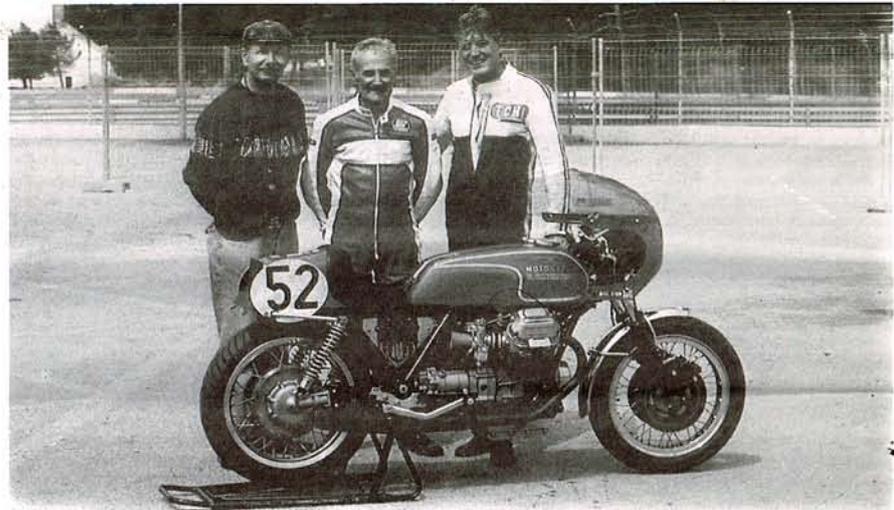
Cependant, j'ai pu apprécier l'effet d'un "buffle au grand galop" mené par un pilote qui, outre le fait d'être dans son jardin, n'a rien perdu de la fougue de ses 20 ou 40 ans. L'air médusé des petits jeunes en motos récentes se faisant passer dans le double droit du Beausset par un homme de 60 ans aux cheveux blancs en témoigne.

Entre ces petites escapades dominicales, cette moto se repose dans l'ancre de Roger qui depuis longtemps tient boutique à l'enseigne de sa passion dans le quartier "temple de la moto" à Marseille, le cours Lieutaud. Il y propose entre autres services, la restauration, la préparation et la vente de... Moto Guzzi neuves ou d'occasion.

Ainsi, trônant en bonne place à côté de la petite dernière 1000 cm3 8 soupapes, cette 850 du Mans nous donne un formidable raccourci de l'histoire des V-twins de la marque. Vingt ans ! Vingt ans pendant lesquels l'aigle a, semble-t-il, replié ses ailes à l'affût d'une proie.

Même si les héritières de cette machine eurent du succès, car, outre le V7 sport, elle donna en fait naissance à l'une des stars des seventies, la "Le Mans", identique en quasiment tous points à son illustre soeur ici décrite. A charge pour la splendide "8 soupapes" de montrer que l'aigle plane et rôde à nouveau. Le Bol lui est désormais inaccessible mais pourquoi pas les superbikes, un domaine où des cousins italiens s'y sont forgés une nouvelle légende. "Notre passé à un grand futur", disait un T-shirt-Ducati.

Textes et photos  
Thierry Teinturier



L'équipage 71 de la N° 76 au grand complet. De droite à gauche Hyppo Malle, Roger Chevalier propriétaire de la moto et un des chronométreurs officiel du team JC Blanck.



Roger Chevalier n'a, à l'orée de la soixante (tout juste) rien perdu de son sens de l'attaque qui le fit champion de France de vitesse 1963 et 6ème d'un Bol où il fallut se battre le couteau entre les dents. A la question "Quand vous arrêterez vous ?" il change de sujet pour répondre.



Les premiers pas d'un retour aux sources en l'honneur de cet article, Mallet renoue non sans émotion avec la machine qu'il pilota 21 ans plus tôt.