

La sportive agricole

Moto Guzzi V7 Sport

Saluée pour sa ligne superbe, ses bonnes performances et sa partie-cycle dont le grand Mike Hailwood en personne dira qu'elle est la meilleure qu'il ait jamais vue sur une moto de route, la V7 Sport va redorer le blason de Moto Guzzi et marquer le début d'une longue lignée de sportives envoûtantes, les S2, S3 et Le Mans.

TEXTE: ERIC MAURICE

PHOTOS: FABRICE BERRY & ARCHIVES MR

La V7 Sport va provoquer une vraie révolution en démontrant qu'une moto de série pouvait tenir la route.





Il fallait une sacrée dose d'optimisme pour imaginer qu'il était possible de transformer la V7 Special, sorte de cheval de labour courageux mais sans grâce, en une athlète longiligne capable de damer le pion aux plus brillantes motos du moment. C'est pourtant le coup de magie que va réussir Lino Tonti avec la V7 Sport. L'ingénieur, qui dirige depuis peu le département technique de Moto Guzzi, parvient à insuffler un peu de punch au placide V-twin et à le faire entrer dans un cadre au format réduit, dont la grande simplicité apparente cache beaucoup d'ingéniosité. Présentée à l'automne 1971, la Sport reçoit l'approbation immédiate de tous les amoureux de sportives. Nombreux sont ceux qui se demandent comment Guzzi a fait pour construire une machine aussi racée, aussi fine et excitante. Le cadre émaillé rouge des premiers exemplaires renforce le

côté sportif déjà suggéré par la silhouette surbaissée et l'impressionnant tambour avant à 4 cames. De quoi justifier le prix de vente élitiste. 15 000 F en 1972, à comparer aux 11 000 F d'une Honda 4 pattes ou aux 12 000 d'une Kawa H2. La V7 Sport fera plus d'envieux que d'heureux mais sa rareté va lui conférer la magie des motos hors du commun.

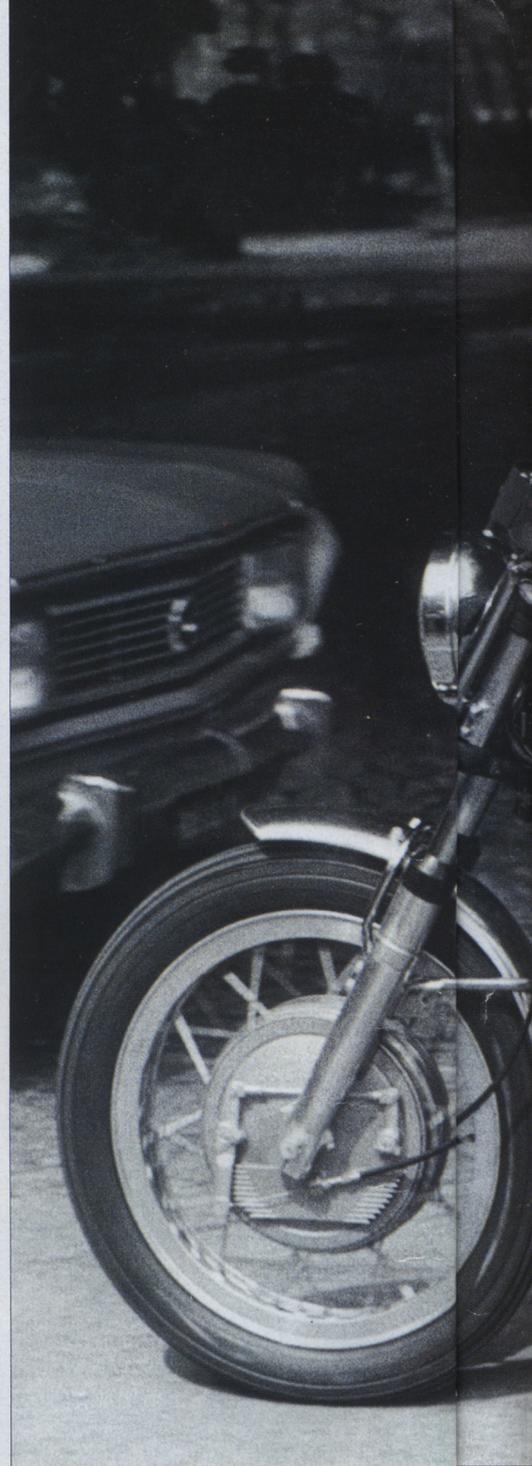
Ambiance contrastée

La V7 Sport possède la beauté des motos dont le style a été dicté par la technique. La simplicité du dessin est malheureusement ternie par une finition désinvolte et des accessoires indignes du reste. Les commodos, pourtant réduits au strict minimum, arrivent encore à faire camelo, le faisceau électrique laisse craindre le pire, la peinture vieillit mal, les chromes encore moins bien. Curieusement, cette légèreté, bien visible sur certains points, cohabite avec des détails qui démontrent une réelle ingéniosité et supposent un surcoût de fabrication pas négligeable : guidons de type cyclorameur réglables en hauteur et en écartement grâce à un montage simple et futé, verrouillage de direction automatique quand on sort la clé du barillet, cela dans les deux sens de braquage, robinets d'essence automatiques, sauf pour le passage en réserve commandé par le robinet droit, selle basculante donnant accès à la boîte à fusibles éclairée par une petite lampe, extrémité du garde-boue arrière articulé pour faciliter la dépose de la roue, amortisseur de direction hydraulique réglable et



Des chiffres et des lettres

	Moto Guzzi 750 Sport
Moteur	bicylindre en V à 90°
Cycle	4-temps
Distribution	culbutée, un arbre à cames deux soupapes/cylindre
Cylindrée	748 cm ³
Puissance	52 ch à 6 300 tr/mn
Couple	nc
Poids à sec	206 kg
Vitesse maxi	env. 200 km/h



En rupture avec l'énorme V7 Special, la Sport in



L'une des motos les plus pures esthétiquement. On notera la parfaite rectitude des tubes supérieurs du cadre.

Les "petits" cylindres de 375 cm³ débordent raisonnablement, donnant à la Sport un maître-couple avantageux pour la vitesse de pointe.





*Mike Hailwood sur
une Telaio Rosso tout
juste sortie de l'usine.
Son commentaire
élogieux apportera
beaucoup au prestige
de la Sport.*

ort impose sa partie-cycle hors du commun



*Tonti a réussi
une sorte de
prodige en
parvenant
à associer
le twin Guzzi
à une partie-
cycle sportive.*

*Grâce à son
étroitesse,
la Guzzi offre
une bonne
garde au sol
(limitée ici
par la latérale
rajoutée
après coup).*



GUZZI V7 SPORT

débrayable... Si l'on peut regretter l'absence d'une béquille latérale d'origine, d'un totalisateur journalier ou d'une commande d'appel de phare, on dispose en revanche d'un phare à iode puissant et de deux coffres fermant à clé dans les caches latéraux. Autre rareté, les commandes aux pieds peuvent être inversées et répondre ainsi aux préférences de chaque propriétaire.

Une célébrité toute simple

On est assis tellement bas sur la V7 Sport qu'il faut s'habituer à rouler si près du bitume. La position de conduite est idéale pour un pilote d'1,70 m qui, hormis avec un custom, aura rarement l'occasion de poser ses deux pieds aussi franchement à plat à l'arrêt. Les plus grands seront peut-être perclus de crampes après quelques heures de roulage, ou alors ce seront les percussions répétées des genoux contre les couvre-culbuteurs qui les inciteront à observer quelques pauses réparatrices. L'étroitesse du réservoir dans sa partie arrière permet de bien serrer la moto entre les jambes. Un peu plus en avant, le moteur rappelle sa présence par ses deux cylindres qui débordent largement. Pour mettre le twin en route, deux possibilités : soit, comme d'habitude, presser le bouton de démarreur à proximité de la poignée de gaz, soit, plus inattendu, tourner la clé de contact vers la droite, comme avec une voiture.

Dans tous les cas, le bicylindre s'ébroue sans histoire, pour peu qu'on ait pris soin de dresser les



Virée dieppoise

Il y a des motos qui donnent une furieuse envie d'aller chercher les virolos. Pauvre Parisien qui doit éplucher les cartes au 1/200 000 pour dénicher le petit enchaînement qui va permettre à la V7 Sport de montrer ce qu'elle sait faire... C'est dans la région comprise entre Lyons-la-Forêt et Dieppe que nous avons déniché les virages tant convoités. De Paris, nous avons pris la route de Pontoise puis un bout de la N14 avant de tourner vers Gisors. Après une rapide halte devant la muraille du château des Templiers, on est parti vers Etrepagny avant de bifurquer vers la pittoresque petite ville de Lyons-la-Forêt. Le paysage devient plus vallonné et les routes alentours plus intéressantes. La Guzzi

en profite pour s'offrir quelques moments de plaisir. Une fois à Dieppe, on a longé la côte vers le sud pour une dernière séance photos, puis repris la route directe pour rentrer par Forges-les-Eaux et Gisors.

leviers de starter sur les Dell'Orto. La sonorité est sympathique mais manque de noblesse. Le badaboum régulier pourrait être celui d'un engin agricole et dès que la température monte, les bruits de culbuterie se font plus présents. Davantage encore avec le carénage monté sur notre moto d'essai, qui joue le rôle de caisse de résonance. Trait commun aux moteurs dont l'embellage est dans l'axe longitudinal, la moto répond par un franc dandinement à chaque

Bien moins inconfortable qu'on ne pourrait le craindre, la V7 Sport sait ausi musarder sur les routes secondaires. L'occasion de faire des rencontres inattendues comme ici, à Elbeuf sur Andelles.



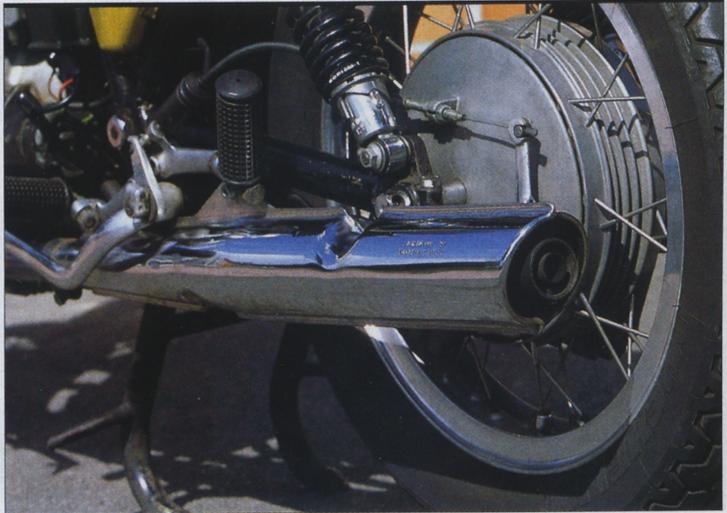
coup de gaz. Un phénomène auquel on se fait vite sauf à très basse vitesse, entre deux files de voitures par exemple, ou lors d'un rétrogradage saignant avant d'aborder un virage.

La V7 Sport mélange rusticité et modernisme



Le tambour arrière est, heureusement, plus efficace que l'avant. On remarque les jantes alu et les combinés réglables.

Le tambour 4 cames habille joliment l'avant de la moto mais il ne faut rien espérer d'autre de sa part. Dommage, ça gâche le plaisir.





La première, en bas à droite, passe avec une telle discrétion qu'on a du mal à croire qu'elle est bien engagée. Un peu de gaz, relâcher doucement l'embrayage qui répond avec une

progressivité remarquable pour un bidisque à sec, et la Guzzi s'ébranle gentiment. Le passage des rapports supérieurs est plus "rugueux", la sélection est lente avec une course

importante, mais le reste de la mécanique étonne par sa disponibilité. Le gros v-twin vibre très peu, fait preuve d'une souplesse inattendue, acceptant de reprendre dès 3 000 tr/mn,

raideur brute et délicatesse inattendue



La selle bascule pour donner accès aux fusibles tandis que le garde-boue arrière est articulé pour permettre le démontage de la roue arrière.

Malgré le nombre limité de fonctions proposées, le commodo n'offre pas toutes les garanties de fonctionnement.



Les instruments sont lisibles mais assez fantaisistes. Au premier plan, la commande de l'amortisseur de direction.

tient parfaitement le ralenti, bref ne demande pas d'attention particulière. En fait, la V7 Sport est loin de l'idée qu'on peut se faire d'une sportive italienne du début des seventies. Elle est ni raide ni dure, pas capricieuse ni délicate. C'est une moto coopérative qui n'essaye pas de jouer les divas.

Personnalité décalée

Cette heureuse découverte digérée, l'esprit s'attarde sur le cas du moteur, dont la personnalité contraste nettement avec la partie-cycle. Même dopé par le *dottore* Tonti, il reste placide, avec une inertie importante qui freine ses montées en régime. Il avoue par ailleurs un couple médiocre à bas régime, ce qui est plutôt décevant de la part d'un bicylindre à la cylindrée unitaire respectable. Mais en dessous de 5000, sa réponse est paresseuse et les accélé-



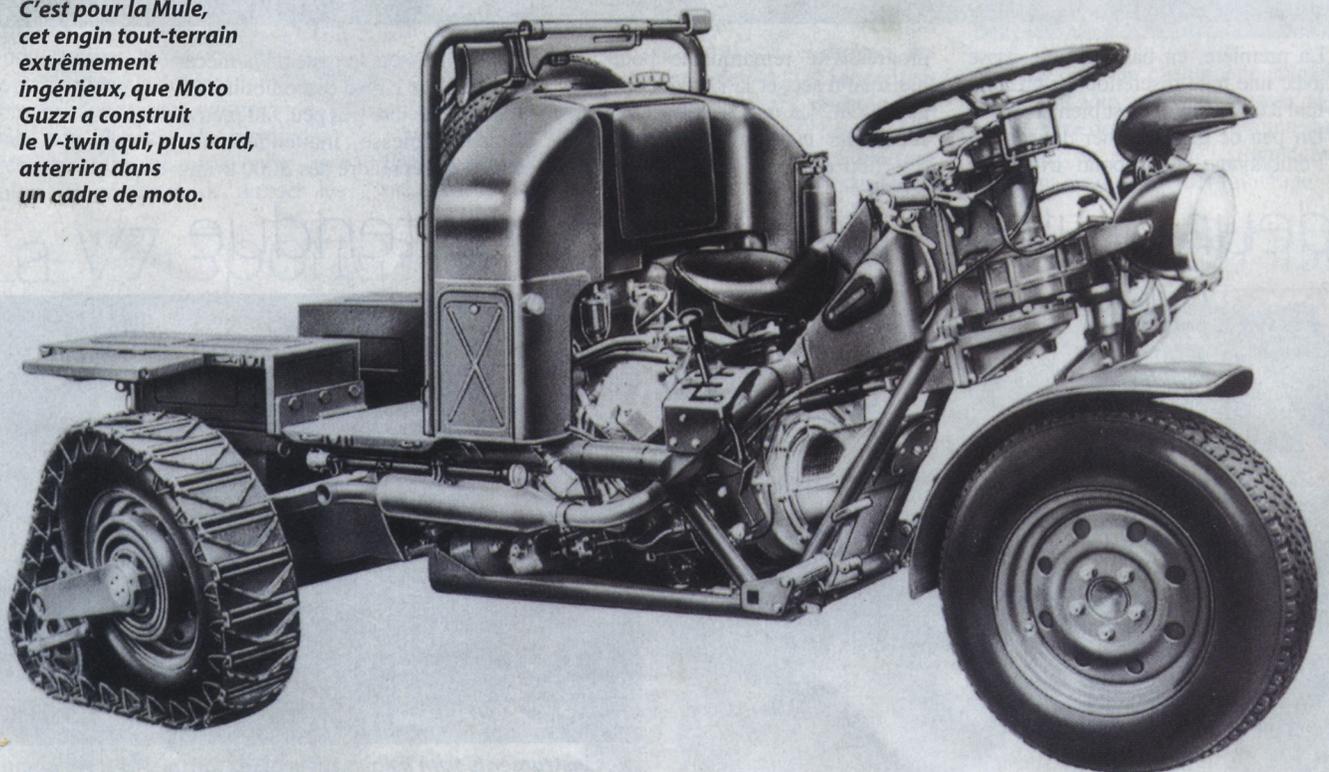
Charles Krajka (deuxième rang à gauche), venu découvrir les secrets techniques de la nouvelle V7 Sport.

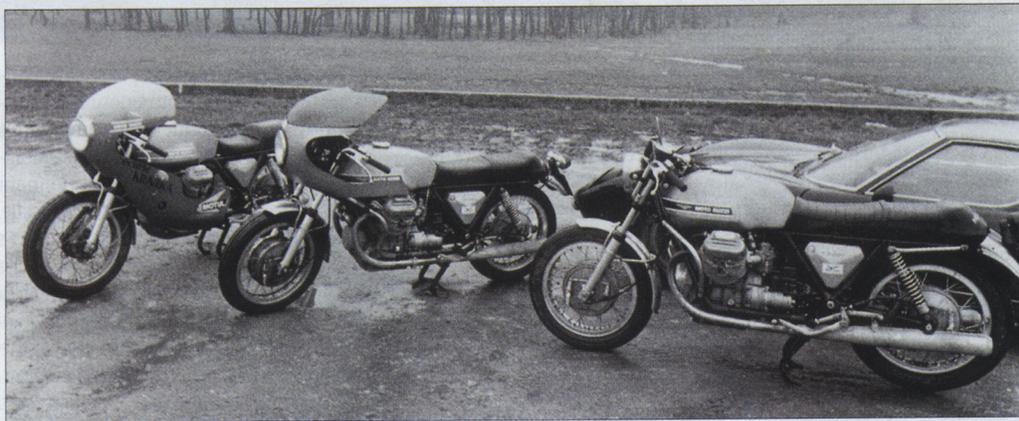
rations manquent de coffre. Il faut insister et oser le pousser plus haut dans les tours pour le découvrir sous un jour plus favorable. La puissance reste contenue (annoncé à 70 ch au lancement de la moto, le chiffre officiel sera ramené à 52 ch plus tard) et son arrivée dénuée d'agressivité, mais le twin a de l'allonge et ne demande qu'à le prouver. Avec une démultiplication totale de 30 km/h par 1000 tours en 5^e, on est donc à 150 à 5000 tr/mn, un régime qui ne semble absolument pas le fatiguer. Et au régime maxi de 7000, ça fait combien ? Eh oui, on arrive à une vitesse théorique de 210 km/h, sans doute flatteuse mais pas très éloignée de la vérité. Les essais d'époque font état d'une vitesse maximum supérieure à 200 km/h, 203 par ici, 206 par là, ce qui était tout à fait remarquable. Souvenons-nous qu'une CB 750 bien réglée buttait sur la barre des

Une rareté, la V7 Le Mans équipée d'origine d'un tête de fourche et de 3 disques.



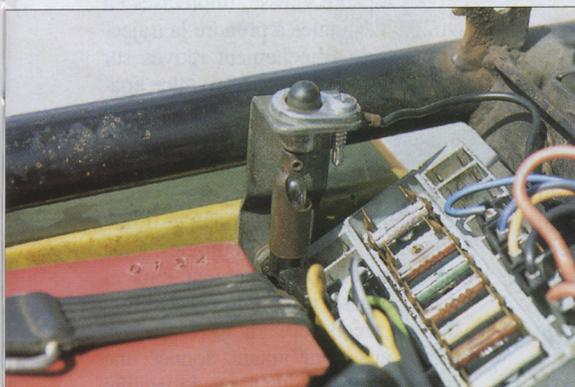
C'est pour la Mule, cet engin tout-terrain extrêmement ingénieux, que Moto Guzzi a construit le V-twin qui, plus tard, atterrira dans un cadre de moto.





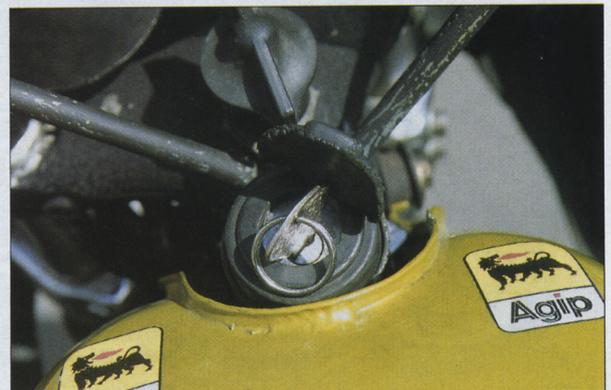
Si la position couchée est celle qui correspond le mieux à l'image de la V7 Sport, les bracelets réglables permettent d'opter pour une posture plus droite, presque GT.

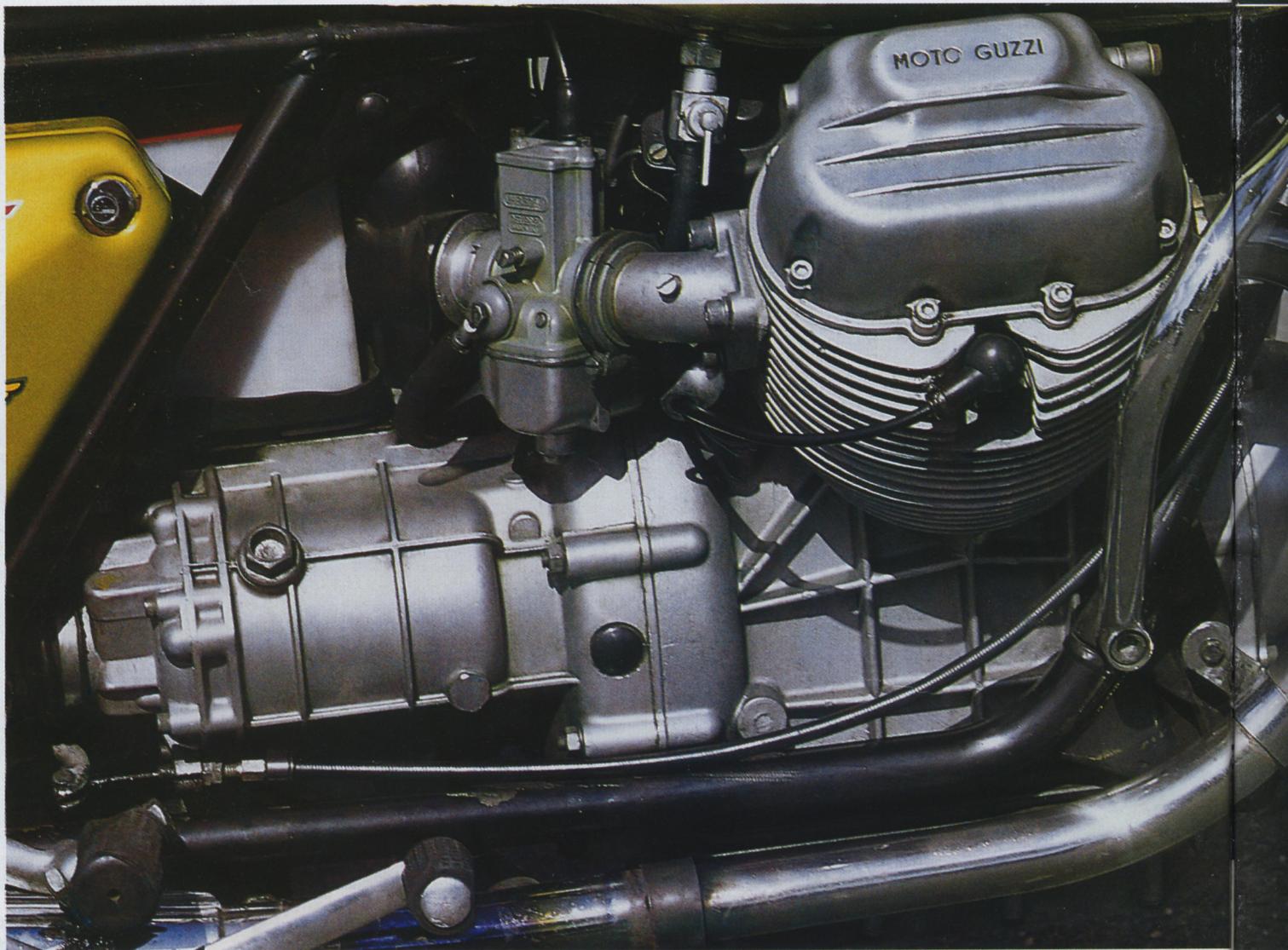
Trois V7 Sport, une d'origine, une semi-café et une intégralement habillée (et équipée d'un frein Luchier), posent devant l'entrée de Montlhéry.



Admirez la boîte à fusibles et la sûreté des connexions électriques. Guzzi a même installé une petite lampe pour éclairer le tableau...

Le contacteur est placé juste devant le réservoir. Il est possible de démarrer le moteur en tournant la clé.





190 km/h. Plus étonnantes encore sont les accélérations. En contradiction totale avec les sensations ressenties au guidon, et malgré une boîte définitivement lente qui ne facilite pas l'exercice, la V7 Sport abattait le 400 m départ arrêté en 13"5, un chrono inattendu. Le V-twin a donc du répondant. Le seul problème étant que pour en profiter, il faut l'utiliser d'une façon qui ne colle pas avec sa personnalité. Il faut le forcer, le pousser,

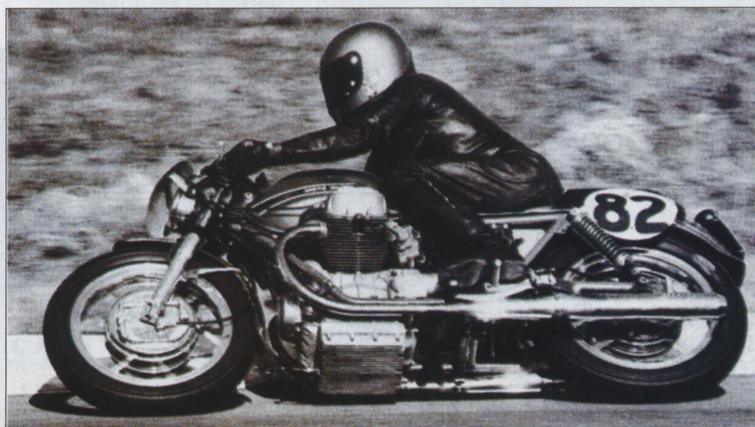
alors que spontanément on aimerait rouler sur le couple. De ce fait, on l'apprécie surtout dans les enfilades rapides, quand la poignée de gaz se contente de moduler pour ciseler les trajectoires que la partie-cycle se fait un plaisir d'exécuter.

Soudée au bitume

Ah, la tenue de route de la V7 Sport, combien de débats enflammés, de

Le moteur a conservé un caractère placide, presque paresseux, qui contraste avec l'esprit de la V7 Sport. Mais il a une vraie personnalité à laquelle on finit par s'attacher.

chamailleries rituelles, elle a pu alimenter ! Aujourd'hui encore, on rencontre des irréductibles persuadés que les Japonaises sont des saucissons et que seules les Guzzi tiennent par terre. Ce qui est faux bien sûr, mais il y a trente ans, la V7 Sport était vraiment d'une autre planète. Et quand Hailwood déclare que c'est la meilleure partie-cycle qu'il ait jamais vue sur une moto de route, tout porte à croire que son jugement est sincère. Alors que la plupart des motos rapides de l'époque devenaient floues à haute vitesse, imprécises en virage, hésitantes à prendre la trajectoire, voire franchement rétives sur les bosses, la Guzzi se montre épante en toutes circonstances. Stable à haute vitesse, dotée d'une tenue de cap irréprochable, elle reste malgré tout naturelle dans les virages plus lents et fait encore preuve d'une bonne agilité dans les épingles. Cela en dépit d'un empattement long et d'une chasse importante. La direction est précise et la moto réagit d'un bloc, sans pour autant donner une impression de raideur ou de rigidité

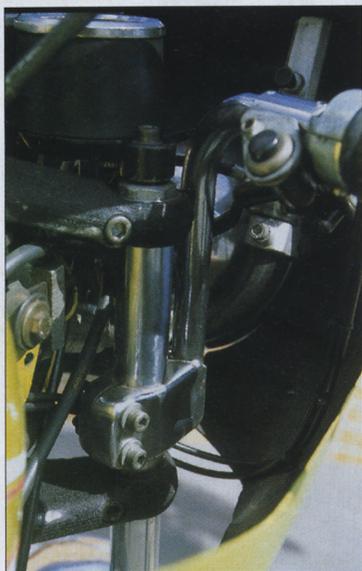


Un concurrent anonyme du championnat italien de la catégorie Sport démontre la bonne garde au sol de la V7 Sport.



*La V7 Sport n'a pas
usurpé sa réputation,
elle possède une
excellente partie-cycle,
rigide et précise. Seul le
freinage, trop faiblard,
empêche d'attaquer
sans réserve.*

excessive. Même les bosses n'arrivent pas à dégrader son comportement. Les suspensions fermes encaissent les chocs et l'on affronte des portions franchement défoncées en laissant l'amortisseur de direction complètement débrayé. Difficile dans ces conditions de ne pas attaquer tout virage qui se présente comme si c'était le plus beau de la journée. Deux facteurs obligent toutefois à tempérer l'enthousiasme. D'abord, la transmission trop lente et la raideur du cardan, qui oblige à accompagner les rétrogradages d'un franc coup de gaz pour éviter les réactions trop sèches de l'arrière. Plus préoccupant encore, le frein avant, totalement inefficace. L'arrière est heureusement bien présent mais on n'arrête pas une moto avec



L'astucieux montage des bracelets offre tous les réglages possibles.

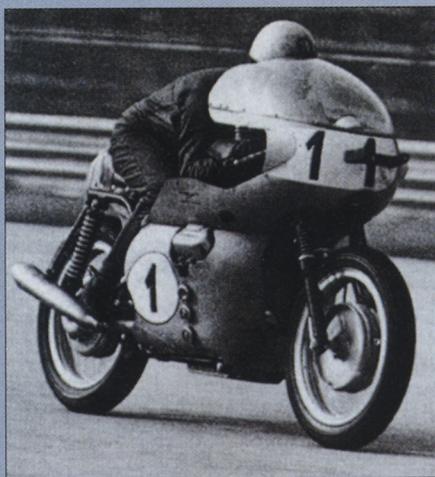
le seul frein arrière, aussi performant soit-il. On comprend pourquoi un grand nombre de V7 Sport ont été équipées, au moment où la S est sortie, du double disque Brembo de cette dernière. Au grand dam des puristes qui, bien sûr, restent attachés au gros tambour originel.

La plupart du temps, c'est grâce à leur puissance moteur, leur vitesse de pointe, leur gabarit ou leur prix que les motos deviennent mythiques. La V7 Sport a marqué les mémoires pour ses qualités de partie-cycle, ce qui est quasiment unique dans l'histoire. Avec elle, Guzzi a fixé de nouveaux critères en ce domaine et pris une avance que la concurrence mettra des années à rattraper. Même si son moteur semble par certains côtés venir d'une époque plus lointaine, la V7 Sport reste capable de vous étonner et de vous charmer par son efficacité naturelle, sa douceur générale et la pertinence de sa conception.

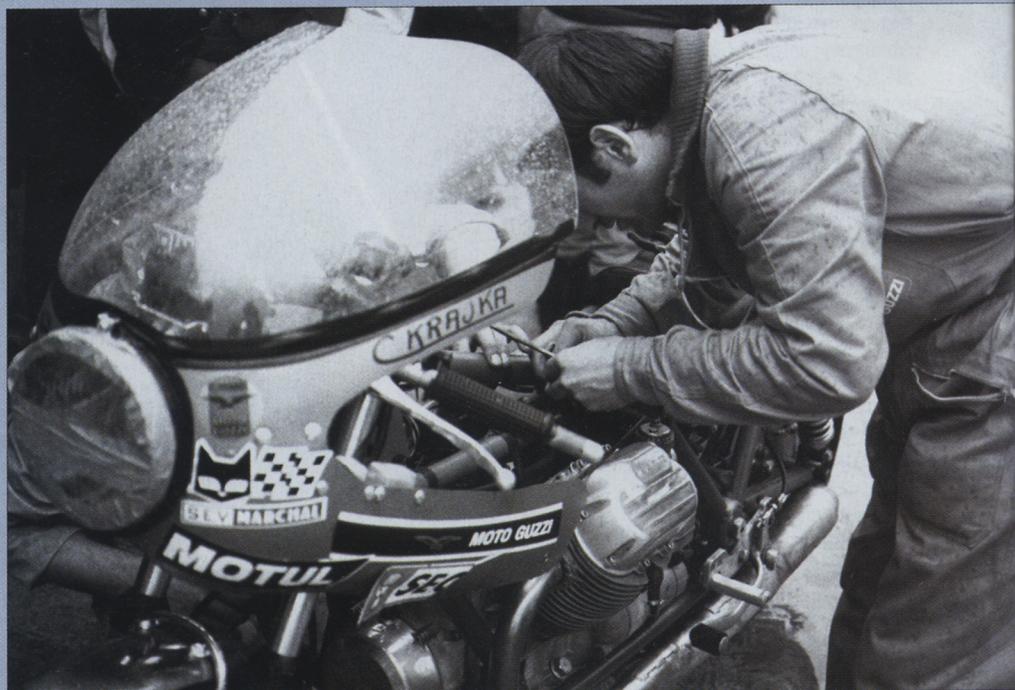
Le percheron devient trotteur

En 1963, vu le programme assigné à la première V7 (les marchés d'État), l'ingénieur Carcano s'était surtout attaché à concevoir une moto simple et robuste. En 1968, moins de dix ans plus tard, le contexte a changé du tout au tout. La moto sort de l'oubli, attire de nouveau les jeunes, d'autres constructeurs sont arrivés avec une autre culture et une technologie à la pointe du progrès. Moto Guzzi va tenter de répondre à cette situation nouvelle avec les moyens qui sont les siens : un moteur lourd, peu performant et une moto pataude. Quand Lino Tonti arrive à la tête du service technique, il lui est demandé de trouver le moyen de

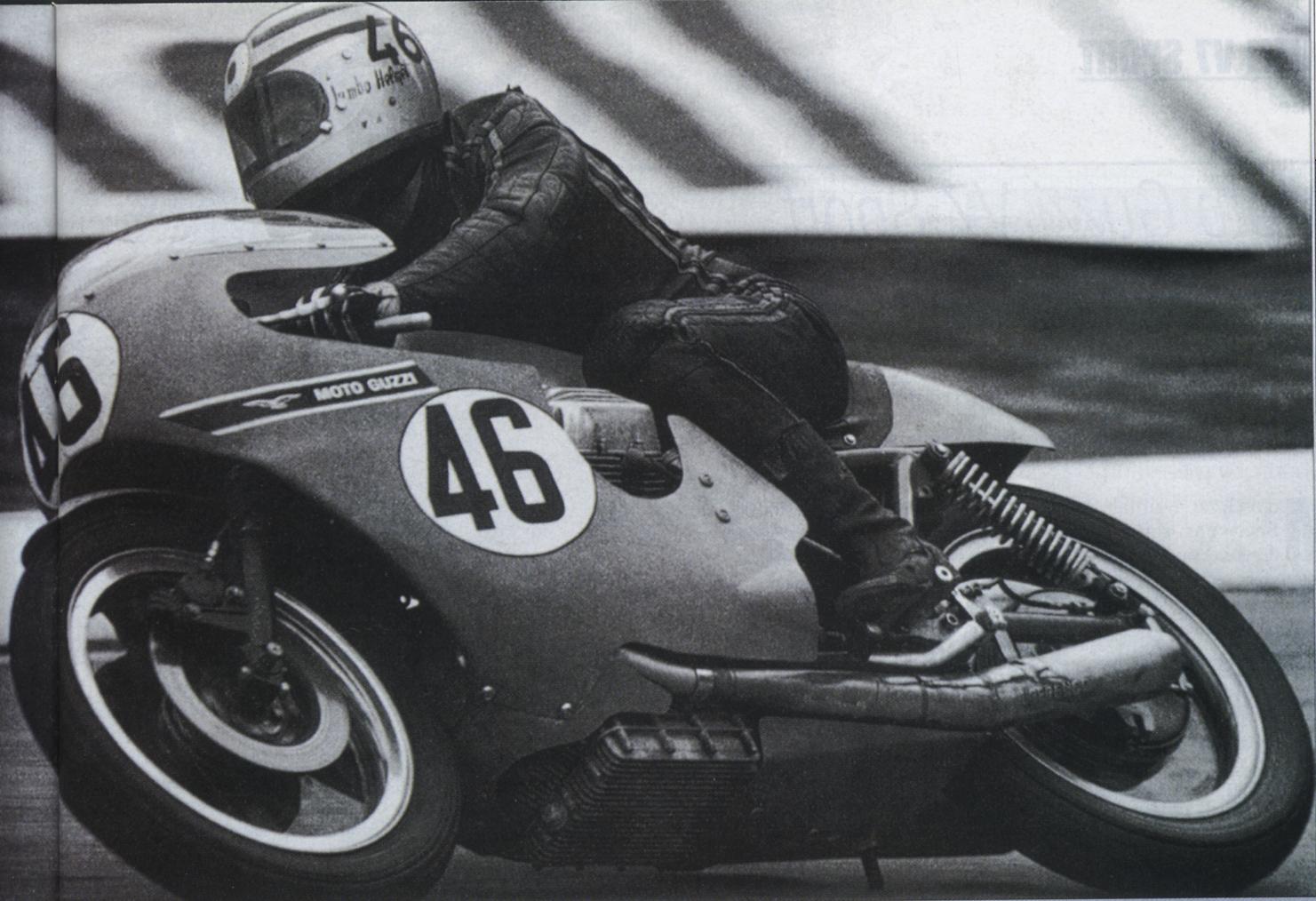
relancer l'image sportive de Guzzi. Tout espoir de succès en compétition étant fortement compromis vu le matériel disponible, Tonti oriente son programme vers des records d'endurance, plus à la portée de la vaillante V7. Les 29, 30 et 31 octobre 1969, Guzzi s'attaque à une série de records avec trois machines, une 750, une 1000 (qui en fait cube 757,5 cm³ seulement) et une dernière moto flanquée d'une troisième roue lestée pour concourir dans la catégorie side-car. Vittorio Brambilla, Franco Trabalzini, Guido Mandracci, Alberto Pagani, Roberto Patrignani, plus Giuseppe Dal Toè et George Auerbacher pour le side, vont se relayer sur l'anneau de Monza pour fixer le record des 100 kilomètres à 218,426 km/h et celui des 1000 kilomètres à 205,932 km/h. La performance, largement relayée dans la presse, donne des idées à certains Guzzistes fervents. Parmi eux, Charles Krajka, célèbre concessionnaire parisien, demande à l'usine de préparer une moto pour le Bol d'Or, dont la renaissance l'année précédente a fait grand bruit. Avec une V7 développée spécialement à Mandello, Krajka et Raimondo Riva vont terminer 9^e du Bol 70. L'usine s'est prise au jeu et aligne l'année suivante une 850 cm³ très basse et très fine, qui préfigure en fait la V7 Sport. Guido Mandracci et Vittorio Brambilla vont mener ce Bol pendant dix heures



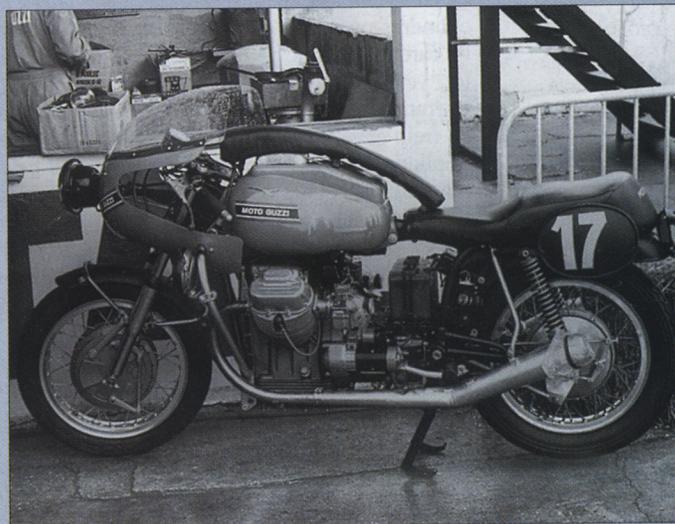
Les records battus par la V7 Special en 69 vont avoir un retentissement certain.



Défenseur inconditionnel des couleurs de Guzzi, Krajka a aligné des motos dans les courses d'endurance tout au long des années 70. Ici celle de Rouge-Costeux pour le Bol 71.



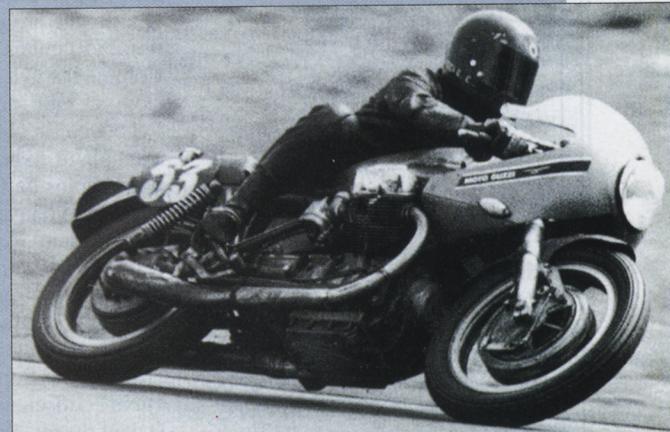
avant d'être retardés par une panne. Ils entameront alors une remontée qui les amènera à la troisième place, derrière la BSA de Pickrell-Tait et la Laverda de Brettoni-Cretti. Mandracci, associé à Riva cette fois, récidive l'année suivante en menant dix-huit heures pour finir 4°. L'autre fait d'arme des Guzzi eut lieu à Imola, lors des premières 200 Miles en 1972. Les trois machines confiées à Brambilla, Findlay et Mandracci réussirent un joli tir groupé aux 8°, 10° et 11° places, devant un paquet de vraies motos de course. À l'arrivée d'Alessandro De Tomaso en 1973, toute implication officielle de l'usine fut arrêtée. Moto Guzzi ne devra de figurer encore en compétition qu'à l'opiniâtreté de passionnés, motocistes ou préparateurs privés.



Aux 200 Miles d'Imola 72, Mandracci participe au joli tir groupé des Guzzi qui finissent 8°, 10° et 11°.

Krajka et Riva disputent le Bol 70 avec cette machine dérivée d'une V7 Special.

R. Chevallier et Dottori placent leur machine à la 6° place du Bol 72, prouvant que la Guzzi a des dons pour l'endurance.



Mandracci et Brambilla réalisent des prodiges au Bol 71. Ils mènent pendant dix heures et finissent 3°.

Moto Guzzi V7 Sport

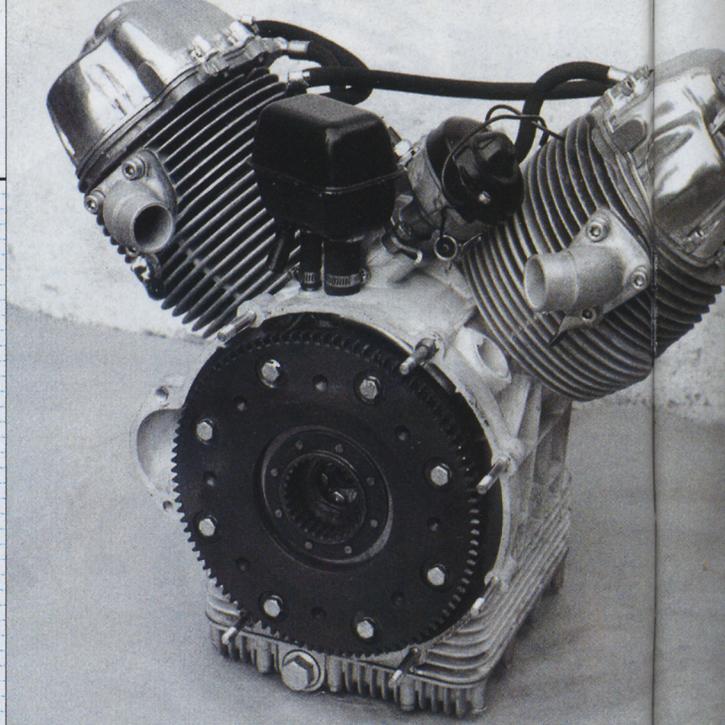
Moto rare et auréolée d'une image prestigieuse dès sa naissance, la V7 Sport a en règle générale été choyée par son ou ses propriétaires, respectueux de leur machine. Malgré tout, il est bon de retenir quelques conseils utiles.

Moto-Guzzi avait fait de la V7 Sport une sorte de vitrine de son savoir-faire, ce qui explique sa conception soignée. Les organes essentiels possèdent une excellente robustesse et les Guzzi de

cette époque affichant 200 000 km et plus ne sont pas rares. A l'approche des 70 000 km, il est toutefois recommandé de procéder au nettoyage de l'épurateur centrifuge qui se trouve sur le maneton de vilebrequin. Cela signifie dépose et ouverture complète du moteur. D'une manière générale, l'accessibilité mécanique est mauvaise et il faut souvent sortir le moteur pour accéder aux organes, mais l'opération est assez rapide car bien prévue. A l'inverse, on accède aux têtes de bielle en déposant simplement le carter d'huile. Les cylindres sont chromés dur directement sur l'aluminium. A 100 000 km, ils sont très usés et il faut changer l'ensemble cylindres-pistons. Le remplacement du cardan peut intervenir un peu plus tôt, vers les 80 000. Mais c'est une opération assez simple. Redonner au frein avant une nouvelle jeunesse implique le réusinage du tambour pour un résultat qui de toute manière reste décevant. C'est pourquoi tant de V7 Sport de la première génération roulent avec un double disque. L'électricité et les accessoires sont les points les plus faibles. Le faisceau électrique est assez folklorique, les commodos à peine dignes d'un cyclo, les chromes fragiles et la peinture de piètre qualité.

L'oiseau rare

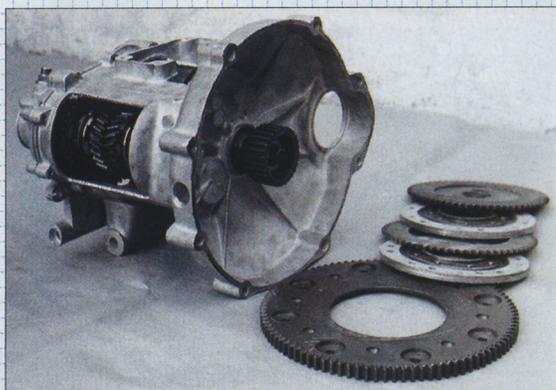
La V7 Sport est une authentique rareté avec une production totale d'environ 2 850 unités entre 1972 et 1974. Comme il s'agit également de la version la plus noble des Guzzi de l'époque, sa cote reste élevée. Un exemplaire en bon état ne se négocie pas à moins de 6 500 euros, une très belle moto pouvant monter plus haut. Une "Telaio Rosso" (cadre rouge) peut même atteindre des sommets. Il s'agit des tout premiers exemplaires (204 unités) assemblés entre la fin 1971 et le printemps 1972 par le service course. Sortes de "compétition client" officieuses, ces machines étaient dotées d'un cadre en acier au chrome-molybdène et de fonderie de carters au sable. Nombreuses sont les



V7 Sport qui ont été déguisées en "Telaio Rosso" et il convient de savoir les reconnaître pour éviter de se faire abuser. Voici les informations que donne Axel, grand spécialiste des Guzzi sur son site Internet (<http://monsieur.wanadoo.fr/v7sport>) : sur la "Telaio Rosso" : « Les cache-culbuteurs sont polis, la boîte de vitesses a le carter lisse (et pas nervuré), le carter de pont est rond (sans le carré vers le bas), le cadre est en acier au chrome-molybdène peint en rouge (l'aimant n'adhère pas aux soudures), la fonderie du moteur au sable (et non coquille), le démarreur est gris (et pas noir) sans solénoïde au-dessus... Nanité du bon pedigree, une vraie "Telaio Rosso" peut être proposée à la vente jusqu'à 25 000 euros (oui, vous avez bien lu !!). » Et de poursuivre avec ces recommandations « Il y a plus de cadres rouges en circulation de nos jours qu'il n'en a été fabriqué de vrais ! C'est par exemple le cas de la V7 sport VK 12083, présentée dans un musée américain comme une authentique TR... Une seule chose n'est pas falsifiable et visible à l'œil nu (et surtout sensible au toucher car c'est plus rugueux), c'est le "grain" de la surface du moteur, dû à la fonderie au sable. »

Le volant moteur reçoit à sa périphérie la denture sur laquelle vient s'engrener le démarreur électrique. On remarque le dessin tout en rond de l'ensemble cylindres/culasse/couvreur-culbuteurs.

La boîte de vitesses vient se placer dans le prolongement du moteur. Entre les deux, l'embrayage bidisque à sec.



Pratique

Cote actuelle

La difficulté est d'en trouver une. Compter au moins 6 500 euros pour une moto en état de marche.

Manuel technique

Vu sa faible diffusion, la V7 Sport n'a pas droit à un manuel spécifique mais elle est techniquement très proche des V7 Special et V7 S/S3 qui, elles, sont plus souvent traitées.

Bibliographie

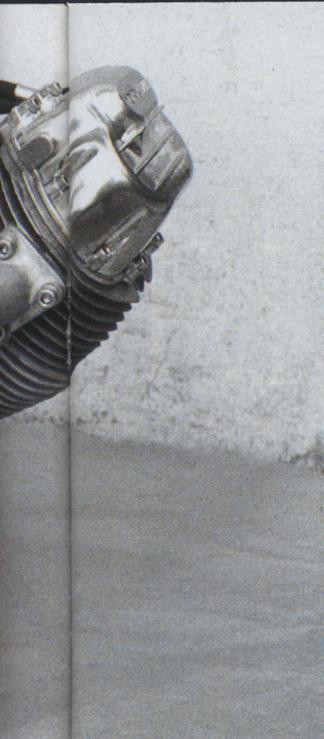
- *L'histoire de Moto Guzzi*, par Christian Guislain. En anglais :
- *80 Years of Moto Guzzi Motorcycles*, par Mario Colombo, Giorgio Nada Editore
- *Moto Guzzi V-twins, the complete story*, par Mick Walker, Crowood Publishing
- *Moto Guzzi twins restoration*, par Mick Walker, Motorbooks international

Les spécialistes

- Légende, 93 bd Maurice Berteaux, 93110 Sannois, tél : 01 30 25 09 09
- Moto Bel, 85 rue V. Hugo, 92300 Levallois-Perret, tél : 01 47 31 71 33
- EMP, 74 route de Belley, 38490 Aoste, tél : 04 76 32 57 18
- Daniel Goutal, 176 bd de Stalingrad, 94500 Champigny/Marne, tél : 01 48 81 14 42.

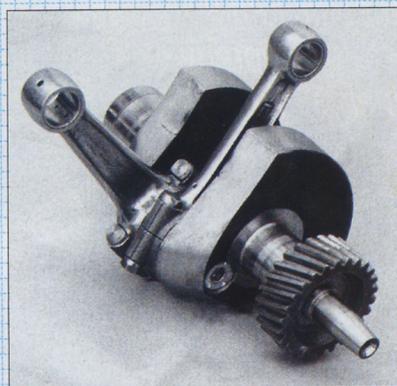
Clubs

- Moto Guzzi Club de France, J.-P. Bourgerie, 133 rue Falguière, 75015 Paris, tél. 06 85 56 37 82. Site : perso.wanadoo.fr/twin.pleasure/
- Scuderia Guzzi, 18 rue de Tours, 37140 La Chapelle-sur-loire, tél. : 02 47 97 34 58, e-mail : bosquier-vangeneerg@wanadoo.fr



Les deux bielles à chapeaux tournent sur le même maneton. L'unique arbre à cames est en position surélevée entre les cylindres.

L'embellissage largement dimensionné témoigne des origines "utilitaires" du V-twin. La robustesse a semblé-t-il primé sur les performances.



Le carter est constitué d'une seule pièce, que vient fermer un flasque amovible supportant le palier arrière du vile.

DE LA MULE AU PUR-SANG

Même s'il parvient à donner le change quand il est associé à une moto noble comme la V7 Sport, le V-twin à 90° des Guzzi a des origines roturières. Son histoire commence au début des années 50 avec une commande de l'armée pour un véhicule à trois roues motrices, destiné aux unités de montagne et qui sera surnommé la Mule. En 1957, Moto Guzzi arrête toute implication en compétition, ce qui libère ses plus brillants ingénieurs, Carcano, Cantoni et Todero. Carcano se retrouve alors à plancher sur un nouveau moteur que Guzzi aimerait bien loger sous le capot de la petite Fiat 500. Le génial père de la 500 V8 dessine un V-twin à 90° de 499 cm³, refroidi par air, doté de chambres hémisphériques, d'un vilebrequin monobloc et de cylindres chromés et qui, avec un rapport volumétrique de 9 à 1, fournit 27 ch à 6000 tr/mn. Une version portée à 594 cm³ et 32 chevaux en est extrapolée mais Fiat refuse la proposition de Guzzi. A Mandello, on se demande comment rentabiliser les frais d'étude investis dans ce twin. Germe alors l'idée d'une moto pour les marchés d'Etat, police et armée. Le projet est accepté par le ministère de l'Intérieur en

1963, la V7 est née. Le moteur a été adapté à la moto et sa cylindrée portée à 703 cm³ (80 x 70 mm). En 1965, Guzzi expose au Salon de Milan le proto d'une version civile de la V7, qui sera commercialisée en 67. C'est une moto massive, annoncée pour 50 ch SAE, soit tout juste 40 en normes CUNA et vendue 725 000 Lires. La V7 Special suit en 1969 avec une cylindrée portée à 757 cm³ (alésage 83 mm) et une puissance majorée de 10 ch. Quand Tonti succède à Carcano à la direction technique de Guzzi, on lui demande d'augmenter les performances du V-twin et d'en abaisser le poids afin de le loger dans une moto sportive, pour redonner du lustre à la marque. Tonti remplace l'encombrante dynamo par un alternateur fixé qui libère l'espace au centre du V. Le moteur va ainsi pouvoir s'insérer dans un cadre très compact, dont les tubes supérieurs parfaitement rectilignes passent entre les deux cylindres. Pour compenser une accessibilité mécanique pénalisée par ce cadre taillé au plus près, Tonti a prévu un berceau inférieur démontable. De même, pour permettre la dépose de la roue arrière malgré une selle très proche du pneu, le garde-boue arrière

Fiche technique

Moteur (CB 750)

Bicylindre en V à 90° transversal, 4 temps, refroidi par air, à simple arbre à cames central et deux soupapes par cylindre actionnées par poussoirs, tiges et culbuteurs, taux de comp. 9,8 à 1, 748,3 cm³, 82,5 x 70 mm, deux carburateurs Dell'Orto VHB ø 30 mm, transmission primaire par engrenages, boîte cinq rapports, embrayage bidisque à sec, allumage batterie-bobines-rupteurs 12 V.

Partie-cycle

Double berceau tubulaire en acier, partie inférieure démontable, fourche télescopique, suspension AR oscillante à deux amortisseurs, frein AV double-double came ø 220 mm, frein AR tambour double came ø 220 mm, pneus AV 3,25 x 18, AR 3,50 x 18.

Performances

Puissance 70 ch SAE à 7 000 tr/mn (annoncée, en réalité 52 ch à 6 300 tr/mn), couple 6 mkg à 4 800 tr/mn, vitesse maxi environ 200 km/h, 13"6 au 400 m D.A.

Dimensions

Poids à sec : 206 kg,
Empattement : 1470 mm,
Hauteur de selle : 730 mm,
Contenance du réservoir : 19 l

Années de production : de février 1972 à 1974

Prix en 1972 : 16 000 F (2 440 euros)

s'articule sur une charnière. Le V-twin a été profondément remanié pour offrir des prestations plus conformes aux prétentions de la Sport : arbre à cames plus méchant, soupapes plus grandes, volant d'inertie allégé, adoption de carburateurs de 30 mm, pistons haute compression. Officiellement, on annonce une puissance de 70 ch ; en vérité ils ne sont que 52 mais c'est déjà beaucoup plus que n'en donne la Special. Dernière différence notable, la cylindrée ramenée à 748,4 cm³ pour permettre à la Sport de participer aux courses de 750 cm³. Pour le reste, le V-twin a gardé la même architecture : vilebrequin monobloc à un seul maneton recevant les deux bielles en acier matricé, carter moteur en une seule pièce avec un flasque amovible supportant le palier arrière du vilebrequin, bielles sur coussinets minces à la tête et bague bronze au pied, arbre à cames unique situé au centre du V, poussoirs et tiges actionnant les culbuteurs, lubrification à carter humide, pompe à engrenage située sur la face avant entraînée par pignons, embrayage à deux disques fonctionnant à sec et transmission primaire par couple de pignons à denture droite.