

# MOTO GUZZI

# V7 SPORT

La Guzzi V7 est une machine qui a déjà un passé. Voici ce qu'en pense l'un de nos lecteurs, utilisateur de cette machine.



Il y a quelques années naissait en Italie une moto qui allait diviser le monde des motocyclistes adeptes du grand tourisme et de la transmission acatène. Après sa commercialisation axée surtout vers les U.S.A., les Moto Guzzi allaient connaître à partir de 1968 un succès européen qui allait croissant, surtout avec la sortie de la V7 Spécial. Cette dernière apportait en effet un peu de punch aux extraordinaires qualités routières de la V7.

Du fait de nombreux points de ressemblance, on a assisté ces dernières années à un duel entre deux machines destinées à un usage identique, mais de conceptions différentes à bien des points de vue : la Moto Guzzi V7 Spécial, et les BMW de la série 5. D'un côté, une machine d'une massive beauté, d'une ligne peu commune, puissante, fiable, finie. De l'autre, une moto puissante également, mais dont le style, les couleurs, la ligne, restaient beaucoup trop dans le traditionalisme d'outre-Rhin, de plus, sur les nouveaux modèles, certains points importants ayant souffert d'une finition hâtive, la marque de Munich a vu un certain nombre de ses adeptes venir renforcer les rangs des Guzzistes. Ces derniers bénéficiant, de plus, d'un service après-vente remarquable et remarqué. Bien sûr, la V7 Spécial s'adresse à un certain type de motocycliste, et il est admis une fois pour toutes que le pilotage sportif est absolument à proscrire sur ces modèles, sauf transformations importantes. Cependant, on a vu les V7 « faire des places » dans les

grandes épreuves d'endurance ces dernières années.

L'annonce de la sortie de la V7 Sport avait soulevé bien des polémiques. On s'attendait à une vague extrapolation affinée et allégée du Buffalo. Bref, « on » n'en attendait pas grand chose de bon. « On » avait tort, car les prestations et résultats des V7 Sport au Bol d'Or 71 le démontrèrent brillamment. Aussi attendait-on avec impatience la version « civilisée » de la bête ; version qui, maintenant, remplit les rêves et les conversations de ceux qui, comme moi, ont eu la joie de l'essayer.

**En structure d'ensemble,** la V7 Sport reprend la disposition de la V7, mais tout a été fait pour en faire un engin à la fois puissant, sportif et fiable : le super pied quoi !! Pour la partie cycle, Lino Tonti a repris en partie la conception éprouvée du classique double berceau de la V7. En partie seulement, car en sa portion basse, le cadre s'ouvre pour permettre le démontage du moteur. Cette solution, rompant avec la tradition, est déjà utilisée chez MV sur les machines course. Donc un cadre traditionnel, mais robuste, esthétique et fonctionnel. Le gros V twin est logé tout juste, sans place superflue...

A l'avant de ce cadre, une fourche d'allure très sport dont le dessin et la forme rappellent quelque chose. A l'arrière, le bras oscillant reprend la technique éprouvée sur les autres modèles de la marque. Pour les amortisseurs arrière, Moto Guzzi a fait confiance à Koni,

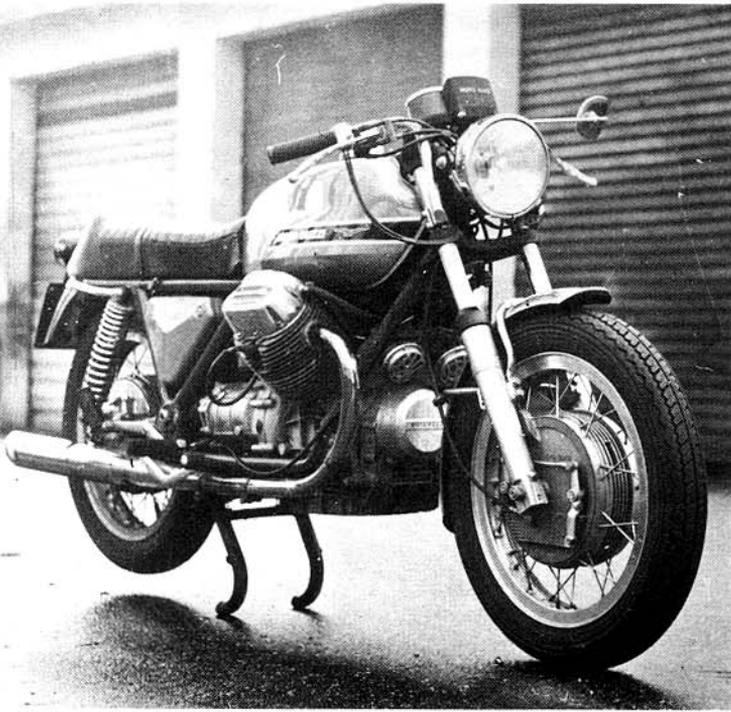
choix qui semble bien inspiré. La répartition des masses est toujours notablement vers l'avant, ce qui devrait empêcher de lever la roue avant au démarrage, et d'éviter certains problèmes de sortie de virage, problèmes connus de certaines marques... A l'avant et à l'arrière, on trouve des jantes alu de 18 pouces chaussées d'excellents pneus Michelin S41 de 3,50.

Dernier point de la partie cycle, et non le moindre : le freinage. Là, pas de doute, à l'usine, on a fini par prendre conscience que le freinage était nettement insuffisant sur les V7 Spécial. Pour avoir parcouru 60.000 kilomètres en un an avec une V7, j'en parle en connaissance de cause. Le pauvre double came se trouvait mal en peu de temps et avait de la peine à arrêter les 250 kg lancés à plus de 150 km/h... Quand au simple came de l'arrière, le pövre ! Bref, le freinage avait besoin d'être repensé, et il l'a été. Pas tout à fait comme nous l'aurions souhaité, car, pour ma part, j'aurais aimé un disque, ou pourquoi pas, un double disque. Les ingénieurs de Mandello en ont décidé autrement, et il a été installé un double frein double came à l'avant. Ce frein est bien ventilé par des ouvertures situées au milieu du moyeu, entre les rayons, donc à l'abri des projections d'eau, et il est actionné par deux câbles facilement réglables et bien protégés. Il s'agit d'un très net progrès par rapport à ce que nous connaissions, d'autant plus que ce frein a été utilisé avec bonheur au Bol d'Or 71 et ailleurs. Pour en terminer

avec le chapitre freinage rappelons que le frein moteur est, quant à lui, une réalité ; et que le frein arrière est un robuste double came actionné par un câble. J'aurais préféré la classique tringlerie. En regardant la flasque de ce frein, on s'aperçoit qu'il s'agit tout bonnement du frein avant utilisé sur les V7 Spécial. L'ancrage prévu pour le bras de fourche est astucieusement utilisé pour l'ancrage à la barre arrière.

**Le réservoir,** d'un vert assez spécial qui contraste fort joliment avec le rouge du cadre, rappelle un peu le réservoir Suzuki par la forme, mais contient malgré tout 21 litres dont 4 de réserve. On sait rester dans le raisonnable chez Guzzi. Ce réservoir repose sur des blocs de caoutchouc et est maintenu à l'arrière par une bride élastique. Le remplissage s'effectue par un orifice de diamètre respectable fermé par un bouchon à ouverture rapide. Derrière se trouve la selle qui se relève complètement d'avant en arrière. Ah ! la selle d'une Guzzi !! Lorsque, quittant le confort un peu spartiate de ma 750 Honda, je me suis assis sur la selle de la V7 Sport, j'ai eu l'impression de m'enfoncer jusqu'aux oreilles... De plus, cette merveilleuse selle est fort bien dimensionnée, sans cependant être trop large. Bref on est bien dessus (j'allais dire dedans). Sous la selle est logée l'imposante et rassurante batterie et la boîte à fusibles. On a enfin renoncé à placer ces fusibles au fond du phare. Petit raffinement, un système d'éclairage permet de changer

Voici la machine sous toutes ses coutures. A noter que toute la fourche et le double frein sont signés Moto-Guzzi. L'ouverture d'aération du frein, visible sur la photo de droite, est bien abritée. Le barde-boue est en inox.



les fusibles de nuit, et même d'effectuer d'autres travaux tranquillement.

Le garde-boue arrière fait un retour aux sources. Il est largement basculant d'arrière en avant, ce qui permet de sortir la roue arrière sans avoir à coucher la moto. Un vrai plaisir. A l'avant, le phare de 170 mm est équipé d'origine d'un optique à iode fort efficace. Enfin ! Sur le té de fourche, l'ensemble compteur-compte-tours-tableau de voyants. A droite, le compteur, très lisible et bien éclairé la nuit. Les chiffres y sont marqués tous les 30 km. A noter l'absence (regrettée) d'un totalisateur journalier. A gauche, le compte-tours gradué jusqu'à 8.000 tours, la zone rouge commençant à 7.400 tours.

**Les voyants**, bien visibles au-dessus des cadrans, sont disposés sur une tôle emboutie peinte en noir mat. A gauche, le voyant rouge de décharge batterie, au centre, le voyant orange témoin de point mort, et à droite, le voyant rouge de pression d'huile. En dessous, le voyant vert témoin d'éclairage.

**Le guidon** est une nouveauté et a la particularité d'être réglable en débattement latéral et en hauteur. Chaque demi guidon est maintenu sur un des tubes de fourche par de solides colliers serrés par des vis hexacaves (vis qui équipent complètement la machine). Ce guidon est un heureux compromis entre les bracelets et le guidon BMW. Les puristes de

la position racing pourront installer des bracelets, mais il leur faudra reculer les repose-pieds et les commandes, car ceux-ci sont beaucoup trop en avant.

En arrière du tableau de bord, la commande de débrayage de l'amortisseur de direction hydraulique. En dessous, touchant le réservoir, le contacteur-démarreur-antivol Neiman (mais oui !). C'est pratique, efficace, et une seule clé suffit pour tout. Une quatrième position de cette clé permet d'allumer la veilleuse de stationnement. Pour le reste de l'éclairage, on a une fois de plus affaire au merveilleux commodo tout au guidon installé sur toutes les Guzzi.

**Les commandes** sont bien placées dans l'ensemble. Le levier d'embrayage est d'une surprenante douceur. Le commodo d'éclairage aurait eu avantage à être placé un peu plus à gauche, ce qui éviterait de déplacer la main pour l'actionner. A ce propos, deux absents de marque : les clignotants et un bouton d'appel de phare. La production nipponne nous a habitué à ces deux petits luxes et nous les a rendus presque indispensables à la sécurité. Le double klaxon, mal protégé, n'émettait plus après quelques kilomètres sur le mouillé que quelques vagues gargouillis n'ayant qu'un lointain rapport avec l'allure altière de l'ensemble.

**Sur la branche droite** du guidon, la poignée des gaz à tirage trop long, avec un câble

par carburateur. C'est de loin préférable au classique relais surtout quand il faut changer de câble. Il n'y a que deux vis standard à desserrer pour démonter la poignée tournante et constater qu'un guide câble à deux voies a été judicieusement placé. Les poignées de caoutchouc sont de bonne qualité et antidérapantes. Le frein avant commande le feu stop, et, toujours à droite, sous le guidon, on trouve le bouton du démarreur. Eh oui, le démarreur peut être actionné soit à la clé soit au bouton...

**Les repose-pieds** repliables sont placés trop en avant, surtout pour les conducteurs de grande taille (c'est mon cas). D'autre part, ils interdisent la position couchée. En outre, il aurait été bon qu'ils soient munis de ressorts de rappel.

**A droite, le levier de vitesses**, très long, prolongé d'une cascade de renvois et de bielles. Dieu, que ceci paraît compliqué.

A gauche, la pédale du frein arrière, elle aussi très longue. Enfin, terminons l'inspection du fauve en mentionnant les deux pots d'échappement solidement fixés au cadre et reliés entre eux par deux tubes de transfert. La garde au sol est suffisamment élevée pour qu'il n'y ait pas eu besoin de relever les pots, comme le veut une certaine mode actuelle.

**Pour le moteur**, Guzzi s'est contenté de développer celui de la V7 Spécial. Il s'agit donc du classique bicylindre en V à 90° avec boîte de vitesses

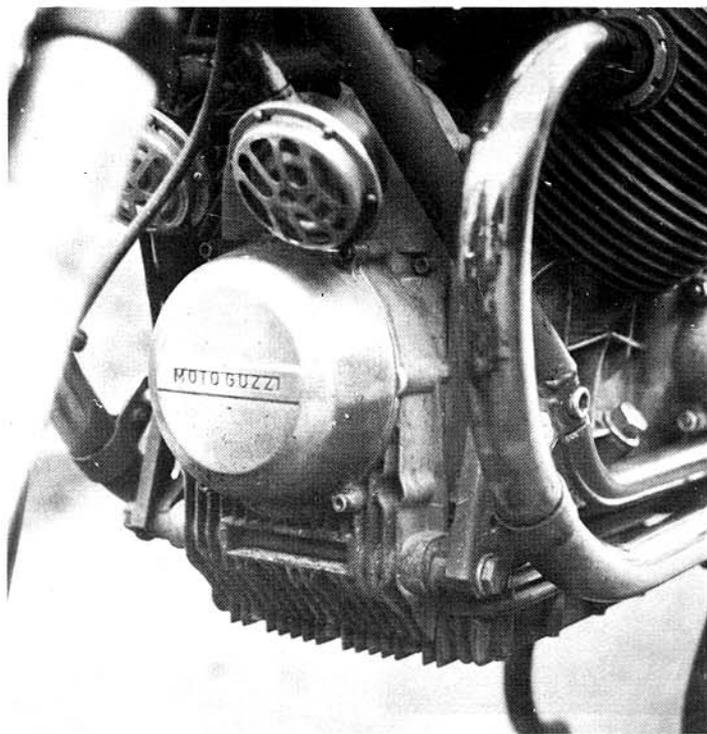
et embrayage dans l'axe du vilebrequin, et transmission acatène. Des modifications, certes, il y en a. Mais je laisse au technicien de la revue le soin de vous éclairer.

Extérieurement, on remarque le carter d'alternateur en bout de vilebrequin, le bas carter moteur à l'ailetage plus important, les tubes de reniflard à l'avant des cache culbuteurs, l'allumeur double à droite (peu accessible). Pour le reste, rien de changé extérieurement. Je dis bien extérieurement, car après un premier essai, j'étais convaincu que je conduisais LA moto de mes rêves ; et après le trajet Bordeaux-Mulhouse, c'est à regret que je suis descendu de la machine. Si, dans le secteur automobile, il doit être difficile de transformer un camion citerne en Formule 1, les ingénieurs de Mandello ont réussi ce tour de force à l'échelon motocycliste. Le Poutoum est devenu racer, les ânes sont devenus chevaux de course, le Buffalo est devenu gazelle ! La Guzzi V7 Sport a le grand mérite d'être très légère, très basse de selle et maniable comme un vélo, même dans les petits coins, grâce à sa garde au sol.

#### ESSAI ROUTIER DE LA GUZZI V7 SPORT

Grâce à la coopération de M. Terrade, concessionnaire de la marque à Bordeaux, je disposais de la machine toute une matinée pour la prise en main, et une ou deux journées pour l'emmener de Bordeaux à Mulhouse.

Qu'on ne s'y trompe pas, vous



n'aurez pas ici de « verdict du chrono », ni de temps aux 400 et aux 1.000 mètres départ arrêté, etc. Je vais simplement essayer de vous faire part de mes impressions d'utilisateur sur 1.500 km, ainsi que des impressions de mes camarades qui ont essayé cette machine. La moto qui a servi à notre essai était l'Unique exemplaire existant sur l'hexagone, et avait déjà 8.000 km au compteur. Il s'agit là, bien entendu, de 8.000 km d'essais, entre des mains plus ou moins expertes et brutales, ce qui explique les petits avatars enregistrés par la suite.

J'avais gardé de ma V7 de 1970 un souvenir attendri et excédé d'une machine pesante, massive, mais indestructible. Machine d'autoroute, avaleuse de kilomètres : the Buffalo ! C'est donc assez intrigant que je pris place sur la V7 Sport. Le débéquillage s'effectue très facilement, ainsi que l'opération inverse. Il suffit de placer son pied sur la pointe d'un bras de béquille et d'appuyer fort avec ce pied tout en tirant la moto vers l'arrière par une des poignées arrière et par le guidon. L'absence de béquille latérale surprend, mais je pense que les machines de série en seront équipées.

**En selle :** Je ne reviendrai pas sur le confort de la selle, c'est unique, mais on s'y laisse prendre à chaque fois. Ouverture des robinets d'essence ; un de chaque côté, comportant trois positions : en haut fermé, au milieu réserve, et en bas ouvert. Fermeture de l'air par un petit levier placé sur

chaque carburateur Dell'Orto (système connu sur Aermacchi). Contact : les quatre voyants s'allument. Coup de démarreur, et le gros twin s'ébranle sans se faire prier. Comme tous les gros cubes, et surtout les moteurs Guzzi, il faut bien le laisser chauffer avant de rouler, sinon on s'expose à moult protestations dudit moteur. A chaud, le ralenti tient à 1.200-1.400 tour/mn. Pas de vibrations quel que soit le régime. La moto étant sur béquille centrale, on peut donner des « coups de gaz » sans risquer de voir la V7 Sport traverser le garage en marche arrière, comme certaines Yamaha par exemple.

Première en haut. Le voyant de point mort s'éteint. Surprise, pas de « cloc » au passage de la vitesse. Démarrage et petit tour en ville pour chauffer. Les vitesses sont bien étagées avec juste ce qu'il faut comme fermeté au sélecteur. Vraiment, il y a un net progrès. Cependant, le passage de la seconde provoque un vigoureux « cloc ! » qui vous rappelle qu'il s'agit bien d'une Guzzi et qu'il faut décomposer un peu. Pour les autres vitesses, pas l'ombre d'un problème. L'embrayage est très doux et ne fatigue pas la main. Il est très progressif et ne manifeste aucun signe de fatigue, même après un usage intensif.

**Dès qu'on roule,** on est surpris de la maniabilité de la machine et de ses reprises. On se croirait sur une 250 ! Bien assis, le guidon spécial donne une position reposante et un braquage terrible. On se glisse

entre les voitures, on s'amuse à se promener en ville sans faire du tout souffrir la machine ! Il faut le faire, avec une 750 ! Mais allons plutôt faire un tour à la campagne. La machine étant bien chaude, je commence à tirer jusqu'au rouge (7.400 tr/mn). Rassurez-vous, je ne vais pas vous parler du « coup de pied aux fesses » cher à certains essayeurs professionnels. Non, c'est autre chose. Jusqu'à 5.000 tours, il ne se passe presque rien, le régime monte, le bruit aussi, mais il n'y a pas de quoi paivoiser. Des chevaux, il y en a d'accord, on le sent, mais à peu de choses près, ça rappelle un peu la V7 Spécial ; du moins sur les premiers mètres. A partir de 5.000 tours, alors là il se passe quelque chose. C'est même assez brutal ! Les tours montent rapidement, le bruit enfle crescendo et devient grondement ; mais quelle accélération !! Il faut tenir ferme le guidon, et malgré le centrage avant de la machine, la roue avant a tendance à déjauger en 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, et même au passage de la 3<sup>e</sup>. Quelle puissance !!! Nous voici en quatrième et les tours montent toujours très facilement, la vitesse aussi car le compteur affiche un peu plus de 180 km/h. Passage de la 5<sup>e</sup>. Alors que je m'attendais à une stabilisation sur une cinquième tirant peut-être long, j'ai la surprise de sentir que « ça repart » encore. Quelle bécane ! Le cap des 200 km est franchi allègrement, et il reste encore des gaz et des tours...

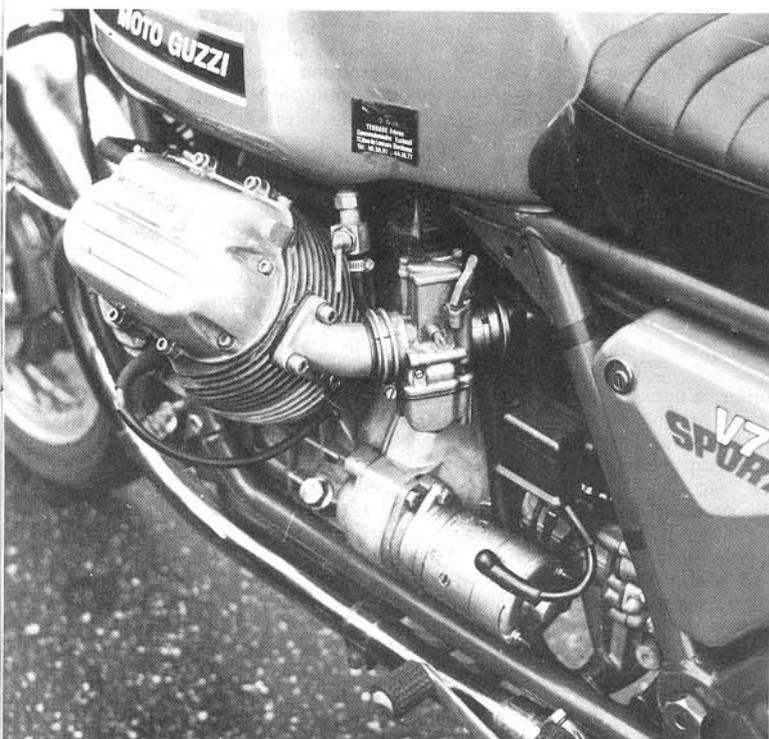
Petit arrêt pour passer les Koni en position dure, car à partir de 180 km/h, on a une

nette impression de loupement qui s'accroît quand augmente la vitesse. Il est vrai qu'avec mes 98 kilos... Une fois les amortisseurs réglés, tout va très bien. Sur très mauvaise route, la faculté d'absorption des creux et des bosses par la suspension est merveilleuse. On en oublie le mauvais revêtement. La fourche avale creux et bosses sans dévier d'un pouce.

**Le freinage** est très progressif et très efficace, assisté par un frein moteur inégalé et des Michelin S41 sensas. Pourtant j'ai eu à faire 500 km sur le mouillé. On s'arrête toujours dans les temps. Les grandes courbes sont avalées à grande vitesse sans le plus petit écart. Pour les petits virages, attendons d'être dans les Vosges...

#### BORDEAUX-MULHOUSE

Le départ de nuit nous permet d'apprécier l'éclairage fourni par le bi-ode d'origine. Il est certes moins puissant que le Carello installé sur la Honda 4 qui fait aussi le voyage, mais il est quand même fort acceptable. Vitesse assez réduite au début pour bien faire chauffer, puis après 150 km environ, fouette cochon ! C'est véritablement un festival de grande vitesse, d'accélération, de reprises à la volée, avec tout ce qui peut se rencontrer comme joyusetés sur 1.000 km (encouragements, travaux, poids lourds, etc.). La boîte d'origine, ayant subi les outrages d'un essayeur entêté et brutal, avait déclaré



De gauche à droite : Le carter d'alternateur, au-dessus les deux avertisseurs qui se sont rapidement engorgés sur le mouillé. Remarquez l'ailetage du carter-moteur et les solides fixations des pots d'échappement. On voit nettement l'ouverture du cadre. Sur le cache culbuteurs, le tuyeau de reniflard. Le bouchon jauge a été revu et est maintenant en acier et de dimensions plus importantes. Côté gauche : le démarreur est un Bosch. Le petit levier sur le côté du carburateur est la commande d'enrichisseur. Le robinet d'essence est en position « ouverte ». Sous le démarreur, le double transfert d'échappement.

forfait. M. Terrade nous a installé la boîte « course ». Bien sûr, les rapports sont différents. La première monte à 90, la seconde à 120, etc. Seulement, la 5<sup>e</sup> a tendance à s'assoir.

Domage, j'aurais préféré la boîte d'origine pour ce voyage. Que les amateurs se rassurent, elle sera montée sur les machines de série, avec, paraît-il, un moteur encore plus méchant. Ben mon vieux !...

Donc, compte tenu de la boîte, il faut jouer du sélecteur. La Guzzi, sans montrer jamais la moindre fatigue, repart de bon cœur sur la 4<sup>e</sup> après freinage, ou en rugissant sur la 3<sup>e</sup>. Domage qu'il y ait des silencieux si efficaces. Avec les pots du Bol, quelle symphonie ! Il fait une journée exceptionnellement ensoleillée, et, après les petits violos entre Vierzon et Bonny-sur-Loire, nous nous arrêtons pour une pause casse-croûte et pour échanger nos impressions. Il s'avère que, aux départs arrêtés, la 750 Honda prend un peu d'avance pendant les 20 premiers mètres ; mais dès que la Guzzi a passé 5.000 tours, la Honda se fait proprement déposer. De plus, après plus de 500 km, le pilote de la V7 est frais comme l'œil, alors que le pilote de la quatre pattes a « quelque chose dans les reins ».

Cap sur Auxerre, puis Troyes. A partir de Troyes, nous ne résistons pas au plaisir de prendre le chemin des écoliers et nous voilà partis vers les Vosges. Là, c'est le régal, le panard ! Enchaînements de virages serrés, suites de grandes courbes très prononcées,

tout est avalé en troisième ou quatrième. Une véritable partie de plaisir... pour le pilote de la Guzzi !

Une crevaillon à l'arrière vient interrompre ces vacances par une petite séquence de trial dans le pré voisin. Ouf ! pas de mal ni de dégâts. Démontage facile de la roue arrière, réparation, et nous repartons dans la fraîcheur de la fin du jour. Cent kilomètres plus loin, un des câbles de gaz casse. Réparation nocturne, et comme il est bien tard pour livrer la moto à Mulhouse, nous passons la nuit à Lunéville.

Le lendemain matin, complément d'huile (elle en use un peu, mais c'est LA machine d'essai), petit réglage de câbles, et en selle. Mais, las d'avoir été malmené pendant 8.000 km d'essais, le démarreur répond ou. La batterie est chargée jusqu'aux yeux, c'est donc bien du démarreur que nous vient tout le mal. Après nous être lamentés sur l'absence de kick, essayons la poussette. Après de laborieux et inutiles essais, après avoir vainement cherché une corde pour tenter un remorquage derrière Honda, mon camarade De Saint-Denis (c'est son nom) a une idée de génie. Voilà : Après avoir enlevé le garde-boue arrière de la quatre pattes et relevé celui de la V7, nous installons les machines dos à dos sur béquille centrale, les pneus arrière se touchant. Bon, vous y êtes ? La Guzzi a la 4<sup>e</sup> engagée et débrayée. La Honda a la première engagée et la roue tourne en entraînant la roue de la V7. Le contact étant mis et

l'essence ouverte, il suffit d'embrayer tout en serrant le frein avant. A la troisième tentative, le moteur part... Borff, me direz-vous, principe élémentaire déjà connu sur Vélosolex. D'accord, mais il fallait y penser.

Le reste du trajet ne présente rien de spécial, sinon beaucoup de plaisir dans le col de Saverne, puis, passage à Strasbourg, et arrivée à Mulhouse où la Guzzi V7 Sport, après une révision, va subir une nouvelle période d'essais la pœouvre !!!

**En conclusion :** Moto-Guzzi a sorti là une machine qui fait partie d'une catégorie bien à part de motos ; catégorie qui rassemble une très grande partie des critères exigés dans les rêves les plus fous des motards les plus exigeants : légèreté, maniabilité, puissance, souplesse, simplicité... et transmission acatène. La consommation sur 1.500 km, en « tirant dessus » s'élève à 9,3 litres de Super aux 100 km. En croisière économique (120-130 km/h), il faut compter entre 6 et 7 litres sur 100 km. D'autre part, la fiabilité des Guzzi n'est plus à démontrer. En duo, un petit essai a permis de constater que le moteur a de la puissance à revendre. Cette machine a donc de quoi conquérir bien des hésitants, et même convertir bien des inconditionnels.

**AU CHAPITRE REPROCHES**

J'ai regretté l'absence de béquille latérale, de clignotants, d'appel de phare, et surtout

de kick. Les repose-pieds sont trop en avant, et le garde-boue arrière n'est verrouillé que par deux boulons à oreilles. Arrivé à Mulhouse, plus de boulons. Il va de soi que tous ces points seront très prochainement améliorés sur les machines de série, puisque, rappelons-le, cette machine faisait partie d'une petite pré-série. Enfin, son prix : 16.000 F devrait à lui seul sélectionner la clientèle. Domage !

Daniel STRAZIBAR.

**MOTO  
GUZZI**  
**V7**  
**SPORT**

