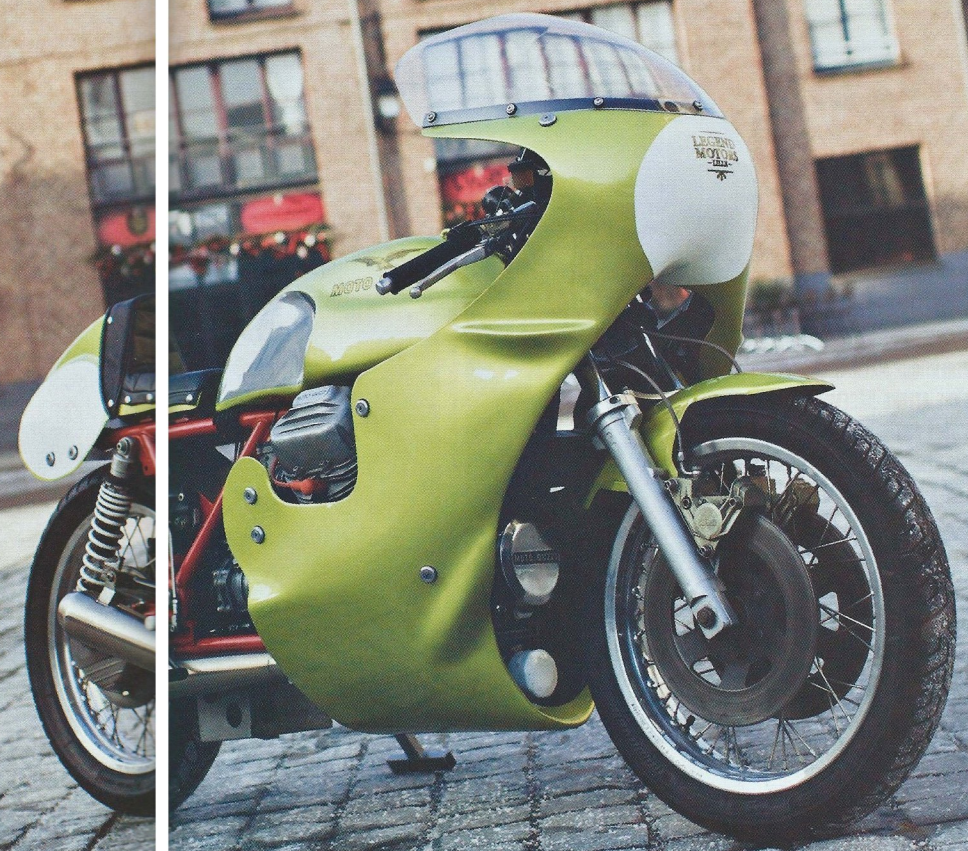


RACING
N° 27807

THE ITALIAN

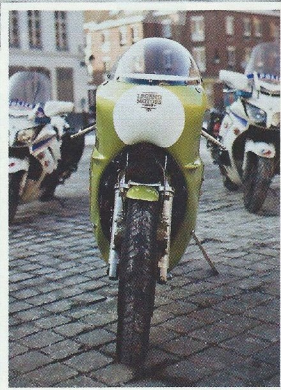
JOB

Photos : Cédric Duhez - www.cedricduhez.com
Texte : Jérôme Pierre - www.unpneudanslatombe.com





CETTE AUTHENTIQUE MACHINE DE PISTE À L'ANCIENNE ATTEND SAGEMENT CHEZ LEGEND MOTORS DE TROUVER UN NOUVEAU PROPRIÉTAIRE. POUR VOUS, NOUS L'AVONS EMMENÉE DANS LES RUES DU VIEUX-LILLE POUR LUI FAIRE PRENDRE UN PEU L'AIR... UNE MOTO GUZZI V7 SPORT DE 1972, PRÉPARÉE ENDURANCE, N'EST CERTAINEMENT PAS FAITE POUR ROULER SUR DES PAVÉS ENNEIGÉS ! RAISON DE PLUS POUR ESSAYER ?



Au départ, il était question d'une Lario. Non non, ne riez pas, je sais que ce modèle n'est pas le plus populaire et qu'il traîne même une assez mauvaise réputation, mais la Lario de Christophe c'était pas n'importe quoi. Je dis "c'était", parce qu'entre-temps celle-ci a changé de mains. Partie outre-Manche à la base pour un simple reportage, les mecs du mag' concerné ont finalement préféré lui retourner un chèque plutôt que sa machine hyper tapée, affûtée autant sur le plan esthétique que sur le plan technique, ce qui prouve bien que ce n'était pas n'importe quelle Lario, plutôt une des

très rares qui auraient toute leur place dans RAD. Mais bon, les rosbifs nous l'ont piquée, dont acte. Cela dit, à quelques semaines de sortir le numéro que vous avez entre les mains, si cette vente résonnait comme une bonne nouvelle pour notre ami, pour nous c'était surtout la promesse d'un papier qui s'envolait. C'est alors que notre camarade nous a dévoilé sa V7 Sport de 72, préparée endurance... Mais bon dieu, pourquoi ne pas avoir commencé par là !? Le temps d'en faire part à mon rédac'-chef préféré, évidemment partant pour ce changement qui allait quand même dans le bon sens, et

l'affaire était entendue, restait juste à définir le lieu et le moment pour un shooting.

UN ESSAI SOUS BONNE ESCORTE

Oui mais voilà, autant la petite sœur avait au moins un éclairage et une plaque d'immat', autant la grande n'a guère qu'une carte grise pour tout accessoire réglementaire, un carton qui ne correspond d'ailleurs pas à grand-chose en l'état. On a bien affaire à une vraie machine de piste ! Alors, le plus simple aurait évidemment été de la faire grimper sur une remorque pour rejoindre un des circuits du coin, Croix-en-Ternois



Le poste de pilotage, avec son compte-tours électronique en position centrale, ne laisse aucun doute à ce sujet : on est bien en présence d'une machine taillée pour l'arsouille sur circuit...

par exemple, mais est-ce que ça aurait été bien "Radical, Authentique et Différent" tout ça ? De là, Christophe m'a appris que, intrigués par son bouclard en travaux, les motards de la police étaient déjà passés chez lui, et que, très intéressés par son projet, ils devaient de nouveau lui rendre visite les jours suivants... Vous le voyez

venir le truc ? Le courant était tellement bien passé que notre ami se sentait l'aplomb de les solliciter pour disposer d'une escorte, et pouvoir emmener sa pistarde sur la voie publique, juste le temps de faire un petit tour en ville et de rejoindre une place voisine pour prendre les photos. Eh bien devinez ? Non seulement les mecs ont accepté, mais le jour J ils ont même fait le déplacement en loucadé, du fait de la désapprobation de leur hiérarchie. Avec la météo que l'on avait à cette période, ils n'avaient en théorie même pas le droit de sortir les FJR, c'est vous dire si les mecs ont joué le jeu !

ET HOP, DIRECTION LES PAVÉS

Nous voilà donc partis dans les rues du Vieux-Lille, avec ce petit morceau d'histoire de la moto, le genre de bécane qui, déjà

habituellement, même simplement posée sur sa béquille, attire les regards, intrigue et amène les questions des amateurs plus ou moins éclairés. Alors imaginez, en route sur les pavés et évoluant sous bonne garde, elle qui émet le son d'un bombardier... Bonjour la discrétion ! Mais le bruit avait de toute façon circulé bien avant que l'on ait démarré ce monstre, et de retour à la boutique, une bagnole de la BAC et une poignée d'autres agents de la brigade

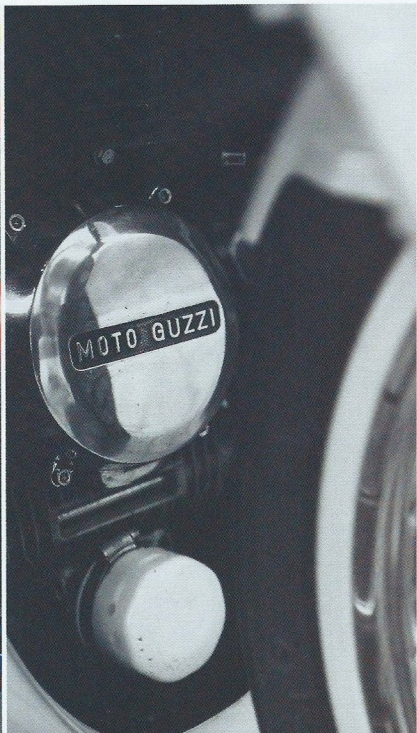
LA BÉCANE ATTIRE LES REGARDS ET AMÈNE LES QUESTIONS DES AMATEURS PLUS OU MOINS ÉCLAIRÉS.

motocycliste nous attendaient sur le pas de la porte. Sur le ton de la plaisanterie, l'un d'eux nous glissa même que notre petite escapade aurait en théorie pu nous valoir suffisamment de PV pour dépasser la valeur de la Guzzi elle-même. Sans doute à peine exagéré vu la liste des infractions commises, longue comme un jour sans pain : pas de phare ni de feu, pas de clignotants, pas

de rétros, pas de compteur, un échappement évidemment pas aux normes, bien entendu pas d'assurance... Et même l'équipement du pilote, avec un casque certainement homologué dans les années 50, aurait pu, dût, nous valoir une prune ! Mais bon, on n'allait quand même pas la pousser cette machine, et risquer de se casser la gueule avec la neige sur les trottoirs ! ? Et puis, vous êtes sans doute quelques-uns bien placés pour le savoir, rouler en ancienne accordée en général certains privilèges, et notamment une relative indulgence de la part des forces de l'ordre...

C'EST DU BRUTAL !

Après, y'a ancienne et ancienne bien sûr, et là on est loin de la tranquille 850 GT... Pour tout vous dire, du temps de l'AFAMAC, cette V7 a connu à peu près toutes les pistes : Nogaro, Magny-Cours, Chimay, SPA, Croix-en-Ternois, Le Mans et Le Castellet... À l'époque, c'est Thierry Guidoum qui en est le pilote et le propriétaire, et la rumeur veut qu'il ait dit un jour qu'il s'agissait là de la plus belle Guzzi de France. C'est vrai qu'elle est superbe, la ligne est à tomber, féminine malgré des composants sentant la testostérone, et la peinture y est sans doute pour quelque chose. Et puis, la selle



en cuir, le réservoir en alu, les pots en inox... Des matériaux nobles ! Mais si elle n'était que jolie, elle n'aurait pas pu à l'époque rivaliser avec les 900 SS en course, qui plus est handicapée par son arbre de transmission empêchant l'ajustement de la démultiplication finale en fonction des circuits. Il faut dire qu'à cette période, pour pouvoir tenir la dragée haute à ses concurrentes mieux dotées à la naissance, elle avait reçu un kit 1000 cm³. Depuis, ne participant plus qu'à des sessions de démo, elle est revenue à sa cylindrée initiale, mais les perfs sont toujours là ! D'ailleurs, la mécanique respire la santé, et la compression est impressionnante : à plusieurs mètres derrière les échappements, c'est comme des coups de poing dans la poitrine ! Et au guidon, tout cela se fait bien sûr sentir, l'absence d'amortisseur de couple entraînant de fait une conduite pour le moins virile... Costauda la mamie !

UN FUTUR CAFE RACER ?

Et pas prête à prendre sa retraite en plus, Christophe lui imaginant même une nouvelle vie. Après tout, elle dispose déjà de papiers en règle, il suffirait donc d'un éclairage et d'un échappement un peu plus civilisé, à commander chez Conti peut-être, pour pouvoir la mettre sur la route sans trop

craindre les réactions de nos nouveaux camarades fonctionnaires de la police. Et les escapades en démonstration resteraient bien sûr encore envisageables, pour peu que son nouveau propriétaire se sente frustré de ne pas pouvoir exploiter tout le potentiel de cette bécane sur la chaussée. À vous de voir donc, puisque cette V7 est encore, elle, disponible au moment où j'écris ces

lignes, alors que quelques autres bijoux ont déjà quitté l'écrin que notre ami a récemment érigé pour y exposer ses précieuses machines, belles, historiques ou performantes, et parfois même les trois à la fois comme c'est le cas ici.

**Contact pour cette moto,
Legend Motors Lille : 06 40 13 16 49**

FICHE TECHNIQUE

PARTIE CYCLE :

- Cadre "Le Mans" modifié
- Fourche Marzocchi (38 mm)
- Amortisseurs White Power
- Freins à disques Brembo série Or (Av. : 300 mm / Ar. : 240 mm)
- Pneus Avon Racing (Av. : 100/90 - 18 / Ar. : 130/80 - 18)

MOTEUR :

- V7 Sport préparé endurance
- Pistons forgés (compression 11,5:1)
- Bielles Carrillo
- Vilebrequin allégé et traité thermiquement par nitruration ionique
- Cylindres Gilardoni traités Nikasil

- Culasses double allumage
- Arbres à cames Stola type K5
- Soupapes de diamètre AD
- Volant moteur, distribution taille droite, poussoirs allégés et tiges courtes Ergal
- Allumage électronique et bobines Dyna
- Pompe à huile Daytona
- Embayage allégé et ressorts renforcés
- Boîte racing 5 rapports taille droite
- Carburateurs Dell'Orto 36 mm et pipes d'admission droites en Téflon
- Échappement sur mesure en inox
- Puissance : env. 100 ch

