



MOTO GUZZI V7 REPLICA DE LA PISTE À LA ROUTE

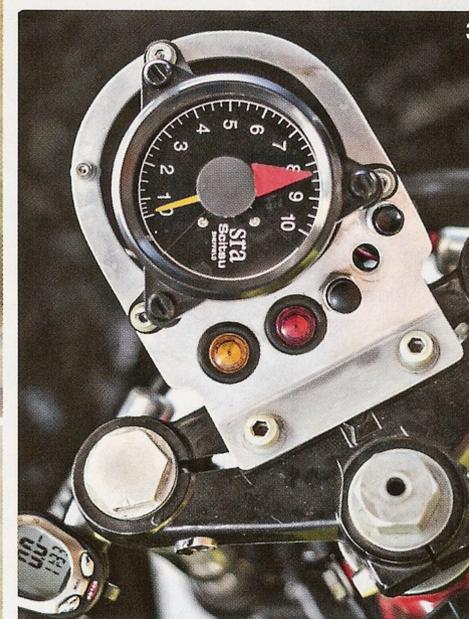
Après une brève carrière en courses classiques, cette réplique de V7 Sport se pique de rouler sur route... Déraisonnable ou génial ?

Texte : Guillaume Fatras - Photos : Alex Krassovsky





1- Le moteur Le Mans cube aujourd'hui 750 cm³, du coup les carbus ne sont pas énormes, 36 mm suffisent. 2- Entorse à l'authenticité, un maître-cylindre moderne. 3- Le compte-tours est l'élément le plus important, le tachymètre est emprunté à un vélo ! 4- La selle creusée serait un atout sur route si la mousse était plus confortable.



Dans le bouclard Légendes, au cœur du Vieux-Lille, il y a tant de motos intéressantes au m² – et il faut dire qu'elles sont sacrément serrées – que, lorsqu'on y va, on ne sait pas laquelle essayer. Sauf que Christophe Baudelot (voir MRC n° 86) nous avait préparé une surprise : « Elle est arrivée samedi, et je pense qu'elle ne va pas rester longtemps... Je sais parler aux journalistes, hein ? », rigole-t-il. C'est vrai qu'on ne peut pas la manquer, le moindre rayon de soleil faisant miroiter le « verde legnano » métallisé qui drapait cette Guzzi. Mais que cache-t-elle sous ses carénages enveloppants ? Un cadre rouge, des cylindres ronds, un carnet de course Afamac ? Non, malgré son look de V7, ce n'est certes pas une V7 Sport originale, les quelque 250 V7 « telaio rosso » s'arrachant à prix d'or (les suivantes ont un cadre noir).

Le carter de boîte n'est pas lisse – signe de la première série – : il s'agit bien d'une machine qui a fait de la piste et dont les organes mécaniques ont été transplantés plusieurs fois...

Un embrayage presque japonais

C'est notre confrère de *Moto Magazine*, Axel Mellerin, qui la monte au mitan des années 90. Il a des envies de courir en Afamac, trouve une 850 Le Mans vendue neuve par Chevalier Motos à Marseille et décide, en adaptant un vilebrequin de V7 Sport, d'en faire un racer apte à courir dans la classe 750. De ce fait, il raccourcit les fûts de cylindre et fait appel au savoir-faire de Moto Bel à Levallois pour le bas-moteur. Ce qui est génial aujourd'hui, c'est qu'on va pouvoir rouler sur route ouverte avec

cette moto spécialement affûtée pour la piste et choyée durant de nombreuses années par ses pilotes successifs. Elle dispose en effet d'un moteur préparé aux petits oignons avec des pistons forgés sur-mesure qui acceptent un taux de compression de 11,5 à 1, de bielles Carillo, de cylindres Gilardoni, d'arbres à cames spéciaux, d'une distribution à cames droites, de poussoirs allégés en Ergal, de culasse Le Mans à double allumage, de ressorts de soupapes de Porsche 911, bref, d'une ribambelle de pièces spéciales que seuls les guzzistes expérimentés savent coordonner pour obtenir un ensemble cohérent et performant. À la mise en route, le moteur gronde au premier coup de démarreur et le couple de renversement est très peu perceptible, de loin le moins important de toutes les Guzzi qu'il m'a été donné d'essayer. Sans doute

du fait de ce volant moteur en Ergal allégé avec 950 grammes seulement sur la balance. Les vitesses passent comme dans du beurre, c'est une boîte racing à taille droite dénichée dans le temps chez YE Motori. La moto tressaute sur les pavés du Vieux-Lille, mais quelle facilité... On s'attendait à un embrayage de bestiasse comme sur les italiennes de cette époque, mais il est presque japonais. On apprendra après que lui aussi a été allégé. La poignée de gaz est toute pareille, on voit qu'une bonne partie des efforts de ses précédents pilotes a été de gommer les défauts « agricoles » du V-twin pour le rendre plus exploitable. Par ailleurs, elle n'a

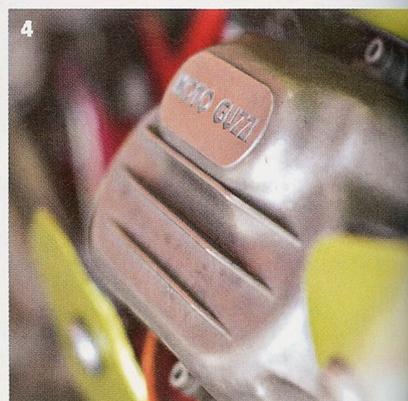
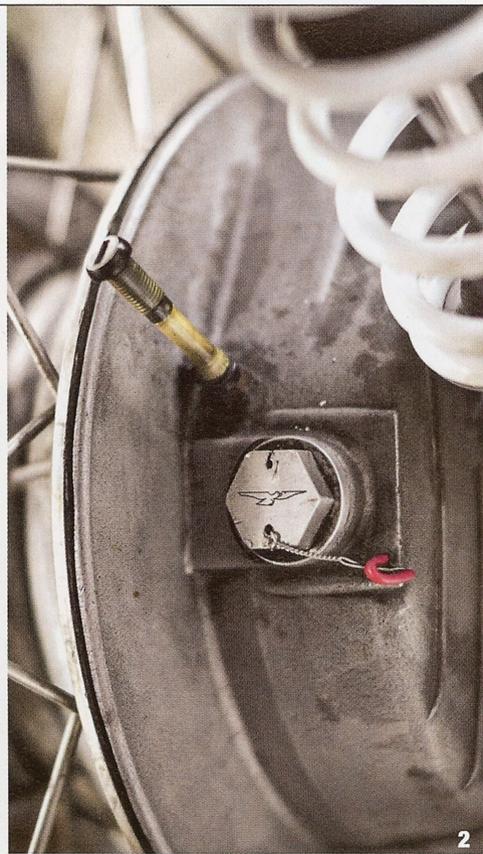
pas les raffinements d'une machine de salon, on n'a pas traqué l'alumine dans les petits coins, les carbus sont marqués au feutre, une bonne couche de gras protège les recoins. C'est la course, pas un salon de coiffure.

« Meilleur cadre jamais produit »

À l'origine de la V7 Sport, Lino Tonti, l'ingénieur qu'on qualifie désormais de « légendaire », était arrivé en 1967 chez Moto Guzzi avec une riche expérience chez Aermacchi, Gilera et Bianchi et deux faits d'armes : les Paton et Linto bicylindres qui lui avaient donné des idées.

Il convainquit les instances de Guzzi qui avaient abandonné la course des années auparavant (1957) de développer une machine de route qui puisse aussi être engagée en course de production, et notamment en endurance. Après des débuts compliqués suite aux grèves ouvrières et un manque de priorité dans le plan de charge de l'usine qui assemblait déjà les V7 « normales » imaginées par l'ingénieur Carcano, la V7 Sport fait ses premiers pas dans le monde au Salon de Milan 1971. Mike Hailwood lui-même, après l'avoir essayée, qualifia l'œuvre de Lino Tonti de « meilleur cadre jamais produit pour une moto de série ». En 1971, Moto Guzzi engage plusieurs

LA GUZZI ÉCHAPPÉE DE LA PISTE EST FINALEMENT LA MOTO DE ROUTE IDÉALE



équipages lors du Bol d'Or sur des machines réalisées en 844 cm³. La paire Mandracci/Brambilla montera sur la troisième marche du podium après avoir mené pendant 10 heures... La nouvelle moto de série de Mandello avait trouvé là sa cylindrée et son nom : bienvenue à la Le Mans présentée au Salon de Milan en 1976, quatre ans après les premiers prototypes de course.

Tel un pic-vert en rase-mottes

« On a une carte grise, un phare devant et un mini-feu derrière, on est dans la légalité, mais je serai plus tranquille quand j'aurais remonté un gros phare dans le demi-carénage de rechange qu'on sacrifiera », assure Christophe Baudelot. L'échappement a été réalisé sur-mesure par Alain Vattier, sans H (tube de transfert). Il n'est pas plus bruyant que les Conti de la Ducati 900 SS qui nous accompagne, ça passera auprès de la maréchaussée. On peut alors profiter de ce qui est le caviar de cette moto : l'optimisation, dans le détail, d'une machine de course. Le plexiglas de la bulle par exemple est découpé de façon à ce qu'un casque puisse littéralement s'encaster dedans ! Et l'avantage de cette Guzzi, c'est que la position de conduite n'est pas fatigante, les bracelets suffisamment hauts, la selle large même si elle mériterait une mousse plus épaisse pour être vraiment confortable sur les longs trajets. Pour freiner, elle compte

sur deux gros disques fonte de 300 mm reliés à un maître-cylindre Brembo moderne. Le feeling est inhabituel, avec une course du levier longue, mais en bout, la puissance est bien là, donc pas de problème. Ce qui m'a toujours fasciné avec les Guzzi, c'est à quel point ces motos lourdes comme des enclumes quand on les manipule à l'arrêt se transforment en roulant. Les virages pris sur le couple sont un régal, grâce à la tenue de route que tout le monde qualifie de « rail ». Parce qu'elle tient le pavé même sur revêtement dégradé, la Guzzi échappée de la piste est finalement la moto de route idéale. Elle file comme un pic-vert en rase-mottes à travers la campagne. Axel Mellerin, son premier propriétaire, se souvient : « Elle était rouge à l'origine, puis j'ai fait refaire ce carénage Stucchi et cette belle peinture verte chez le carrossier Carmouche, ça m'avait coûté bonbon ! » Avec le réservoir en alu trouvé en Allemagne et la coque arrière destinée à une Norton Commando, le look est plus vintage (et réussi) que les carénages Guzzi dont l'esthétique au fil des générations ne fait pas l'unanimité. Quant au « telaio rosso », « c'est plutôt Bobigny Epoxy, on est très loin de Mandello ! », rigole Axel Mellerin qui a gagné une manche IHRO à Chimay à son guidon. « Et jamais une panne, une fiabilité exemplaire pour un racer », ajoute-t-il. Bref, s'il y a bien une machine de course qu'on peut remettre sur la route, c'est celle-ci ! ♦

1- L'échappement Vattier débouche sur des silencieux Spark courts mais pas plus bruyants que ça. 2- Le bouchon de remplissage du pont est freiné, c'est obligatoire en compétition. 3- À l'avant, une platine maousse pour rigidifier la fourche. 4- Sous ces couvre-culasses ordinaires, un double allumage Dyna.

MOTO GUZZI V7 REPLICA

année 1976

► Moteur, transmission

Bicylindre en V à 90° face à la route, 4-temps, 2 soupapes par cylindre, **748,8 cm³** (alésage-course : 82,5 x 70 mm), vilebrequin V7 Sport. Culasses double allumage, taux de compression **11,5 à 1**, alimenté par 2 carburateurs Dell'Orto PHM ø 36 mm. Embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses à 5 rapports.

► Puissance

environ 80 ch

► Partie-cycle

Cadre : tubulaire Le Mans
1 angle de colonne, 25 degrés
Suspensions : fourche Marzocchi ø 38 mm, combinés-amortisseur WP
Freins : double disque Brembo fonte ø 300 mm avec étriers
2 pistons Brembo à l'avant et 1 disque Brembo ø 242 mm avec étrier 1 piston Brembo à l'arrière
Pneus : 100/90-18 (av), 130/80-18 (ar)
Dimensions : empattement 1 470 mm

Un phare lenticulaire est planqué dans le carénage Stucchi modifié pour la piste. À l'origine, il avait un phare carré, c'était un modèle pour la route !



« LE «TELAIO ROSSO», C'EST PLUTÔT BOBIGNY EPOXY, ON EST TRÈS LOIN DE MANDELLO ! »