

# MOTO GUZZI V7 ANNIVERSARIO

# ATTENTION À L'ADDICTION

Enfourcher une Guzzi V7 est toujours un moment unique. De l'histoire, du caractère et quelque chose d'incomparable vous transportent à chaque fois dans un univers à part. De quoi devenir accro ?

Texte : Alain Lecorre - Photos : Bruno Sellier



**I**l y a des choses dans la vie dont on ne se lasse jamais. L'odeur de l'herbe coupée, le spectacle d'un coucher de soleil, le rugissement d'un V12 Ferrari ou le démarrage d'une Guzzi. Et cette « V7 III 50 Anniversaire » ne déroge pas à la règle lorsque le V-twin s'ébroue de gauche à droite dans un feulement caractéristique. Même les yeux fermés, il serait impossible de ne pas reconnaître une Moto Guzzi tant cette signature (et pas que...) est unique et inimitable.

## Un gros boulot pour passer Euro 4

Avec cette version III, la V7 se décline en 4 modèles (Special, Stone, Racer et Anniversaire) et si la ligne générale de la toute première V7 de 1967 perdure comme une marque de fabrique, le constructeur de Mandello del Lario a beaucoup travaillé sur son V-twin pour lui faire passer avec brio les normes antipollution Euro 4. Nouveau carter en aluminium, nouveau carter d'huile, nouveau vilebrequin, nouvelle pompe à huile, culasses, pistons et cylindres en aluminium, injection électronique

Marelli, nouveau système d'échappement (les collecteurs sont doublés), double sonde Lambda, nouvel embrayage monodisque à sec, rapports de boîte légèrement modifiés (1<sup>re</sup> et 6<sup>e</sup>), évolution du système de lubrification, de sa distribution culbutée et de la gestion moteur. La liste est longue. Au final, puissance (52 ch à 6 200 tr/min) et couple (6,1 mkg à 4 900 tr/min) sont en augmentation et on note également quelques ajustements du côté de la partie-cycle. Les répartitions de masse sont identiques au précédent millésime (46 % à l'avant et 54 % à l'arrière) mais la partie avant a été modifiée (l'angle de colonne est passé de 27,5° à 26,4 et la chasse a été réduite de 11 mm), la selle est plus basse de 20 mm (désormais 770 mm) et les amortisseurs sont des Kayaba réglables en précontrainte. Cette version « Anniversaire » est limitée à 750 exemplaires à travers le globe. 750, comme la cylindrée et comme le rappel visuel du logo V7 50 gravé sur le té supérieur. Décidément, les Italiens font feu de tout bois (voir encadré p. 77). La belle ritale se démarque en tout cas

au premier coup d'œil grâce à un magnifique réservoir et des finitions chromées, une selle en cuir véritable, un bouchon de réservoir taillé dans la masse, des garde-boue en alu brossé, des jantes polies et des moyeux gris. C'est sûr, ça fait envie. Le twin ronronne tranquille, posé sur sa béquille latérale pendant que je finis de m'habiller. Ça « vibrouille » sans effusion. La selle ayant été rabaissée, se poser sur la V7 III est un jeu d'enfants. La position de conduite est très naturelle, tout tombe sous les mains, le guidon pas trop large et les repose-pieds positionnés plus bas et avancés magnifient le tableau. C'est confort. En prime, le son de la V7 est toujours aussi sympa. Feutré et rond, comme on les aime. Bon, c'est pas tout ça, la bête est chaude, on va pouvoir y aller. La petite virée commence par un tour dans Paris. Direction le Sacré-Cœur. La position est effectivement nickel. De plus, les commandes sont douces et les vibrations du V-twin parfaitement supportables à bas et moyens régimes. C'est doux, une sensation décuplée par des passages de rapport sans aucun claquement, contrairement à d'autres bicylindres



**1-** La Guzzi V7 III Anniversaire hérite d'un magnifique bouchon de réservoir taillé dans la masse. **2-** Selle et bande de protection du réservoir chromé sont en cuir. **3-** De face, le V-twin de 744 cm<sup>3</sup> est plutôt compact. On remarque les nouveaux tubes d'échappement chromés, eux aussi. **4-** L'instrumentation propose deux cadrans à aiguille et un écran LCD. Pratique et lisible.



**UNE GUEULE, UN NOM, UN CARACTÈRE, LA MOTO  
GUZZI V7 III ANNIVERSAIRE N'A PAS FINI DE BRILLER...**



plus plats et moins transalpins. En revanche, c'est un peu plus « viril » au rétrogradage, rien de grave, mais je n'ai quasiment jamais réussi à trouver le point mort avant de m'arrêter. Et une fois à l'arrêt, c'est mission impossible. Une habitude à prendre, j'imagine... Dommage, le tableau était quasiment idyllique jusque-là côté transmission. Dans le trafic parisien, n'ayons pas peur des mots, la V7 III s'en tire à merveille. Facile, assez légère, bien suspendue, on baguenaude le nez au vent et le sourire jusqu'aux oreilles à son guidon. Là encore, le confort général et la souplesse du bloc italien qui vous permet de descendre assez bas dans les tours (jusqu'à 2 000 tr/min) confirment les premières impressions : le gâteau d'anniversaire va être bon. Surtout que le freinage en ville ne soulève aucune critique, apportant même

une dose supplémentaire de sérénité avec un ABS de série pas trop sensible, bien aidé par un frein arrière très agréable à l'utilisation. La belle hérite aussi d'un antipatinage qui rentre en action un peu rapidement (préférez le niveau 1), mais se déconnecte d'un simple coup de pouce au guidon si besoin. En cas de route (ou de pavés...) humide, il rassurera les plus inquiets ou les débutants.

### L'agrément de conduite est top

Il est temps d'aller voir plus loin ce que la V7 III nous réserve sur petites routes. Dès les premiers kilomètres à rythme soutenu, la Guzzi met une fois encore en avant son agrément de conduite. Le twin de 744 cm<sup>3</sup> vous tracte gentiment

d'une courbe à l'autre avec une étonnante facilité entre 3 et 5 000 tr/min. C'est d'ailleurs sur cette plage de régime qu'il est le plus à l'aise, les Italiens ayant, malgré tout le travail accompli pour passer à Euro 4, réussi à conserver tout le caractère du V7, grâce notamment à un couple moteur distribué plus haut (à 4 900 tr/min contre 2 800 sur la V II). Et les cinq chevaux supplémentaires complètent le tableau. Ne pensez surtout pas que cette V7 est une pure sportive mais l'agrément de conduite qu'elle génère est vraiment plaisant. Seul petit bémol, le bouilleur aurait gagné à être plus doux et plus linéaire à la réaccélération. Ou plutôt, moins « on/off ». Une sensation accentuée par la partie arrière qui a tendance à se lever à cause de la transmission par arbre. Encore une (petite) habitude à prendre,

**SUR PETITE ROUTE ET À RYTHME SOUTENU, ON APPRÉCIE L'EXCELLENT COMPORTEMENT DE LA PARTIE-CYCLE**



## MOTO GUZZI V7 III ANNIVERSARIO

année 2017

### ► Moteur, transmission

Bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par air, 2 soupapes par cylindre, **744 cm<sup>3</sup>** (alésage-course : 80 x 74 mm), taux de compression **10,2 à 1**, alimenté par **injection**. Embrayage multidisque bain d'huile, transmission par **cardan**. Boîte de vitesses à six rapports

### ► Puissance

**52 ch à 6 200 tr/min** (à la roue)  
Couple : 6,1 mkg à 4 900 tr/min

### ► Partie-cycle

**Cadre** : tubulaire double berceau en acier, angle de colonne 26,4°, chasse : 106 mm.  
**Suspensions** : fourche **hydraulique** **ø 40 mm**, débattement de 130 mm, 2 combinés amortisseurs à simple réglage, débattement de 93 mm. **Freins** : **simple disque Brembo ø 320 mm** avec étrier **4 pistons** à l'avant et 1 disque Brembo avec étrier **2 pistons** à l'arrière. **Pneus** : 100/90-18 (av), 130/80-17 (ar). **Dimensions** : empattement 1463 mm, poids **213 kg** tous pleins faits, hauteur de selle 770 mm, garde au sol 150 mm, réservoir de 21 litres (incluant une réserve de **4 litres**).

### ► Prix

**10899 €** (accessible au permis A2)

**1- Le logo de la marque est brodé sur la selle en cuir, très classe. On notera aussi la poignée passager chromée. 2- Le cardan de la V7 III et la commande d'embrayage juste au-dessus. 3- Maniable, malgré un poids de plus de 210 kg tous pleins faits, la V7 Anniversario est surtout d'une facilité hors pair.**

mais on n'a rien sans rien. La belle a gardé son caractère, et c'est bien. Sur petite route et à rythme soutenu donc, on apprécie aussi l'excellent comportement de la partie-cycle. Pas de louvoiement intempêtif, les suspensions (Marzocchi de 40 mm à l'avant, combinés Kayaba à l'arrière) font le boulot, seule la garde au sol, un peu juste à l'attaque, vous rappellera à l'ordre de temps en temps dans une jolie gerbe d'étincelles. Avec un freinage au mordant considérable, un ABS pas trop intrusif et une position de conduite très naturelle, rien ne viendra polluer votre plaisir. On est très vite en confiance au guidon de cette V7.

### Elle fait illico tourner les têtes

Maniable, précise et finalement plutôt stable, la Guzzi Anniversario est une vraie réussite à plus d'un titre. Une machine dans l'air du temps qui devrait attirer tous les regards aux terrasses de cafés mais qui a surtout un nom, une histoire

et une âme. Alors oui, on regrettera peut-être qu'elle ne possède pas de béquille centrale, qu'un simple mini-bloc-disque ne trouvera jamais sa place sous la selle et que la chaleur du V-twin pourra se rappeler à votre bon souvenir bloqué dans les embouteillages, mais qu'importe. Avec cette Guzzi V7 III vous rentrerez illico dans un monde à part. Celui de la passion, du caractère et de la culture moto. Un monde que vous pourrez d'ailleurs partager sans souci avec madame tant le duo est aisé avec cette néo-rétro (selle large et confortable, repose-pieds repositionnés plus bas, suspensions réglables, poignée passager). Mais on vous déconseillera d'aller tirer des boulets sur autoroute, un secteur qu'elle n'apprécie guère même si ses reprises et sa vitesse de pointe n'y sont pas ridicules sur quelques kilomètres. Pour tout le reste, faites très attention : si enfourcher une Guzzi peut faire tourner la tête, avec une V7 III Anniversario, on parlera rapidement d'addiction profonde. ♦

## L'anniversaire en question

Sortie en 1967, la V7 et son V-twin de 744 puis 844 cm<sup>3</sup> a bien 50 ans et s'est décliné en V7 Special (1969), V7 Sport (1972), California V850 GT (1972) et autre V850 Le Mans (1977). Notre « V7 Anniversario » avec son logo « V7 50 » fait, elle, assurément référence à une autre star Guzzi : la V50 ! Une petite machine dotée d'un 500 cm<sup>3</sup> bien plus moderne et plus novateur que celui de ses grandes sœurs avec un carter moteur principal s'ouvrant sur le plan de joint horizontal, des cylindres traités au Nikasil, des soupapes parallèles, des culasses plates, des pistons creux faisant office de chambre de combustion, des cylindres carrés, un embrayage monodisque, un allumage électronique, etc. Bref, plus grand-chose à voir avec la V7 de 1967. Alors oui, la Guzzi V7 a bien 50 ans aujourd'hui, mais le logo « V7 50 » ne pourra jamais nous faire penser à autre chose qu'à la V50, sortie en 1977. Ça aurait pu être plus limpide...

1



## MOTO GUZZI V7 SPORT

# DU PERCHERON AU PUR-SANG

Issue de la tranquille V7, la V7 Sport va redorer le blason de Moto Guzzi et donner naissance à une longue lignée de sportives.

Texte : Peter Wicked - Photos : archives MR

2



Il fallait une sacrée dose d'optimisme pour imaginer possible de transformer la placide V7 Special en sportive. C'est pourtant ce 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 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. Le cadre émaillé rouge des premiers exemplaires renforce le côté sportif déjà suggéré par la silhouette sur-abaissée et l'impressionnant tambour avant à quatre 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, et 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.

### La plus noble des Guzzi de l'époque

Car techniquement, la V7 Sport est une moto très soignée. Pour ses concepteurs comme pour l'usine, il s'agissait d'une sorte de vitrine du savoir-faire maison que l'on souhaitait voir briller en compétition pour relancer l'image sportive de Moto Guzzi. La V7 Sport est une authentique rareté puisque l'on avance 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

logiquement élevée. Une « telaio rosso » (cadre rouge) peut même atteindre des sommets. Il s'agit des tout premiers exemplaires (204 unités, pas plus), assemblés entre la fin 1971 et le printemps 72 dans le service course et non pas sur les lignes de montage de la production. Sortes de « compétition-clients » officielles, 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. Même s'il arrive 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 rustiques. Son histoire commence au début des années 50



1- La première V7 commercialisée en 1967 était une placide GT de 700 cm<sup>3</sup>. 2- La V7 Sport, dérivée de celle-ci, est apparue en 1972 et ne jouait pas dans le même registre.

avec une commande de l'armée pour l'étude d'un véhicule à trois roues motrices destiné à ses unités basées en montagne. L'ingénieur Antonio Micucci se lance sur le projet qui donne naissance à un engin polyvalent qu'on baptise ironiquement « la mule ». En 1957, Moto Guzzi arrête brutalement toute implication en compétition, ce qui libère ses plus brillants ingénieurs, Giulio Carcano, Antoni et Toderò. Pour les occuper, on leur demande de travailler sur des projets divers, un nouveau moteur pour une évolution de la mule et un autre destiné à la petite Fiat 500.

Carcano dessine à son intention un V-twin à 90°, refroidi par air, de 499 cm<sup>3</sup>, doté de chambres hémisphériques, d'un vilebrequin monobloc, de cylindres chromés qui, avec un rapport volumétrique de 9 à 1, fournit 27 ch à 6 000 tr/min. Quand le préparateur Abarth sort une version sportive du 500 flat de la Fiat portée à 595 cm<sup>3</sup> (la fameuse SS), Carcano retourne à son propre moteur qu'il porte à 594 cm<sup>3</sup> et dont il tire 32 chevaux. Mais Fiat refuse finalement la proposition de Guzzi. À Mandello, on se demande comment rentabiliser les frais d'études investis dans ce twin. C'est ainsi que

germe l'idée d'une moto pour les marchés d'Etat, police et armée. Un projet est déposé au ministère de l'Intérieur en 1963 ; il s'agit de la V7. Le moteur a été adapté à la moto, sa cylindrée portée à 703 cm<sup>3</sup> (cotes 80 x 70 mm). En 1965, Guzzi expose le prototype d'une version civile de la V7 au Salon de Milan, la commercialisation débutant en 1967. 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 suivra en 69 avec une cylindrée de 757 cm<sup>3</sup> (alésage 83 mm) et une puissance majorée de 10 ch. Quand

## LA V7 SPORT FERA PLUS D'ENVIEUX QUE D'HEUREUX, MAIS SA RARETÉ VA L'AURÉOLER DE MAGIE



Lino Tonti succède à Carcano à la direction technique de Guzzi, mission lui est donnée d'augmenter les performances du V-twin et d'en abaisser le poids afin de pouvoir le loger dans une moto sportive, indispensable pour redonner du lustre à la marque. Tonti remplace l'encombrante dynamo par un alternateur fixé en bout de vilebrequin 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. Dans un même ordre d'idées, pour permettre la dépose de la roue arrière malgré une selle très proche du pneu, le garde-boue arrière s'articule sur une charnière et libère le passage. 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 a été ramenée à 748,4 cm<sup>3</sup> pour permettre à la Sport de participer aux courses de 750 cm<sup>3</sup>.

### Stable, naturelle et agile

Car la légendaire tenue de route de la V7 Sport a fait couler beaucoup d'encre. 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 30 ans, la V7 Sport était vraiment d'une

## POUR HAILWOOD LUI-MÊME, IL S'AGISSAIT DE LA MEILLEURE PARTIE-CYCLE JAMAIS VUE SUR UNE MOTO DE ROUTE

1- Cette V7 Sport a reçu un carénage de tête de fourche et des pare-cylindres, des accessoires d'époque très prisés. 2- Les compteurs et les compte-tours Veglia étaient parfois fantaisistes. 3- Le cœur de la V7 Sport, c'est évidemment le V-twin de 750 cm<sup>3</sup>.



1



2



3

autre planète. Et quand Hailwood déclare que c'est la meilleure partie-cycle qu'il n'ait jamais vue sur une moto de route, tout porte à croire que son jugement est sincère. Alors que la plupart des machines les plus 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 épatante 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 d'impression de raideur ou de rigidité 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 tendent toutefois à tempérer l'enthousiasme. Le premier, c'est la transmission trop lente et la raideur du cardan qui obligent 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 est totalement inefficace. L'arrière est heureusement bien présent mais on n'arrête pas une moto avec un frein arrière, aussi bon soit-il. On comprend pourquoi un grand nombre de V7 Sport ont

été équipées, lorsque 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 autour de la puissance moteur, de la vitesse de pointe, de leur gabarit ou de 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. ♦

# LES FRÈRES GUARESCHI MOTO GUZZI DANS LE SANG

Vittoriano et Gianfranco Guareschi sont tombés dans la marmite Moto Guzzi quand ils étaient petits. On les a rencontrés dans leur atelier de Parme.

Texte : Paolo Sormani - Photos : Zep Gori







**S**i vous connaissez un peu l'Italie, vous savez déjà que l'Émilie-Romagne est une région qui satisfait pleinement les gourmets grâce aux fameuses trattorias qui transforment la cuisine traditionnelle en une forme d'art. À Parme, on mange si bien que l'Unesco a accordé à la cité son « haut patronage pour mérites gastronomiques ». Mais aujourd'hui, on est là pour d'autres raisons, même si le magasin Moto Guzzi des frères Guareschi ressemble beaucoup à une typique trattoria locale. Depuis 1973, et la création de l'établissement par le père, la spécialité ici, c'est de faire voler les aigles plus vite et plus loin ! Si papa Claudio a disparu en 2013, la patronne, c'est toujours la maman, Loredana, 70 ans, et les deux chefs sont les frères Vittoriano et Gianfranco. Les Guaros, pour les amis. Ils se ressemblent beaucoup car leur différence d'âge n'est pas énorme : l'un affiche 46 ans et l'autre 42. Pour les identifier, il faut analyser leur pilosité faciale : Vitto arbore des rouflaquettes et Gianfranco une barbiche de quelques jours. Papa Claudio est en photo dans un coin, lui qui a consacré sa vie à sa famille... et aux Guzzi. Il était derrière la participation de la MGS-01 Corsa qui a remporté deux « Battle of the Twins » à Daytona en 2006 et 2007, avec Gianfranco au guidon. « Papa, il n'était pas venu aux États-Unis, raconte ce dernier. Après la première victoire, je l'ai appelé à Barcelone où il était en pleine convention européenne des vendeurs Moto Guzzi. Vous pouvez imaginer ce qui s'est passé quand il a annoncé ça à tout le monde. » Le Guaro aux longues rouflaquettes n'était pas loin : « J'étais à Jerez, le jour où Loris Caprossi a gagné en MotoGP sur la Desmosedici que j'avais développée depuis 2002. Mais j'étais encore plus heureux de la victoire de Gianfranco

sur la moto de la famille. » Concernant la compétition, les frères Guareschi savent de quoi ils parlent. En 1995, Vittoriano a été champion d'Italie Supermono sur Yamaha SZR 660, puis deux fois vice-champion du monde Supersport derrière Paolo Casoli et Fabrizio Pirovano, en 97 et 98. De 2001 à 2009, il a été le pilote de développement des Ducati Desmosedici de MotoGP, avant d'être promu directeur d'équipe avec Casey Stoner, Valentino Rossi et Andrea Dovizioso. Après une année au sein de l'équipe VR46 de Rossi, Vitto a décidé de retourner faire ce qu'il aime le plus : mettre ses doigts dans les moteurs. « C'est la chose qui me manquait le plus quand j'ai arrêté de piloter. Comme team manager, j'étais toujours derrière un bureau, privé de l'odeur des bécanes. Certes, le défit de faire vaincre Valentino sur la Ducati a été beau, mais j'étais devenu un fonctionnaire, toujours au téléphone. »

## Ces champions savent de quoi ils parlent

Gianfranco a été champion Supertwins en Italie mais sa plus grande joie, il l'a eue à Daytona. Même si la récente victoire en tandem à Imola a été belle. Car les deux frères viennent de remporter le championnat italien d'Endurance Vintage sur leur Le Mans III, en s'offrant même le luxe de battre les japonaises de 160 chevaux lors des 4 Heures d'Imola, manche de l'European Championship Endurance. Mais lequel est le plus rapide des deux ? « Ça dépend, dit Vittoriano, moi, j'arrive à réaliser mon meilleur temps plus vite mais en course, on a tous les deux le même rythme. Ça nous permet d'obtenir de bons résultats en endurance. » Si Vitto et Gianfra continuent à courir, ils ne négligent pas pour autant leurs clients,

**1- Vittoriano Guareschi cajole la Moto Guzzi Le Mans III, gagnante du championnat Endurance Vintage Italien. 2- Dans l'atelier Guareschi, il y a des secrets bien cachés... 3- Les Guaros célèbrent leur triomphe à Imola en septembre dernier. 4- Gianfranco s'affaire sur une California de dernière génération. 5- En 2012, Vittoriano, version team manager Ducati MotoGP, en pleine discussion avec Valentino Rossi et Filippo Preziosi, le directeur du service course.**



**EN 2007, LES GUARESCHI VOULAIENT PRÉPARER  
UNE NOUVELLE MOTO. ILS ONT DEMANDÉ DE L'AIDE  
À GUZZI. L'USINE LEUR A OFFERT LA MGS-01 CORSA !**



à peu près deux mille guzzisti hérités de leur père. Lorsque vous entrez dans l'atelier, vous êtes accueilli par des Moto Guzzi de toutes les époques et de toutes les cylindrées. Y compris un side-car de course des années 40. Il suffit de faire quelques pas derrière le showroom pour découvrir la Le Mans III gagnante du championnat italien, une machine affûtée comme un pur-sang. Et puis on découvre les MGS-01 Corsa de Daytona. Celle pilotée par Gianfranco lors de sa première victoire américaine en 2006 arbore le n° 88 et a été achetée à Moto Guzzi. Elle est la 17<sup>e</sup> sur les 100 MGS produites et son moteur 8 soupapes est refroidi à l'air et huile. Normal. L'autre est la numéro un, oui, la MGS-01 Corsa prototype. Pour gagner à nouveau en 2007, les Guareschi voulaient préparer

une nouvelle moto et ils ont demandé de l'aide à Guzzi. Comme toutes les MGS avaient été vendues, l'usine leur a offert le proto ! Ensuite, ils l'ont préparé à leur façon. Le V-twin n'a plus que 2 soupapes et il est refroidi par eau ! Tout a été fait à l'atelier en s'inspirant des culasses des V8 américains de course ! Gianfranco raconte qu'ils ont travaillé tous ensemble : « Avec papa et Vitto, nous avons passé des nuits entières dessus, car la journée il y avait le boulot ordinaire. »

### L'atelier ressemble à une cuisine de trattoria

Lorsque je lui demande ce qu'il a pensé en franchissant la ligne d'arrivée, le petit Guaro sourit, le regard un peu perdu : « Je me suis d'abord demandé si on avait

vraiment gagné, puis j'ai pensé à Moto Guzzi, la marque de la famille, au travail et aux sacrifices de tous. » Du fond du couloir, on entend le mugissement d'une California. L'atelier est exactement comme peut l'être la cuisine d'une trattoria : il y a plein d'ingrédients étalés un peu partout. Les deux mécaniciens-pilotes reçoivent en salopettes siglées Moto Guzzi. Dans un coin, des pièces de carénage de Ducati Desmosedici rappellent le passé de Vitto. Il y a deux motos de course, une special Ipothesis, plus une paire d'Airone et le squelette d'une GTV des années 20. Elles attendent leur tour avec patience. Vitto travaille dans la salle des moteurs où le bicylindre de la Le Mans III d'endurance a été entièrement démonté. Il développe 118 chevaux alors que la moto n'affiche



**1- Les frères Guareschi préparent des Le Mans ou des MGS-01, mais ils savent aussi vendre la nouvelle V7 III, un modèle populaire en Italie. 2- Pour distinguer Vitto de son frère, cherchez les rouflaquettes ! 3- Les Guaros avec leur bête d'endurance de 118 chevaux et 174 kilos, minutieusement préparée par leurs soins. 4- Papa Claudio est devenu concessionnaire en 1973 grâce à un client qui, secrètement, a payé la caution bancaire à Moto Guzzi pour assurer l'avenir de son mécanicien préféré ! 5- La Le Mans roule vers la victoire aux 4 Heures d'Imola.**

que 174 kilos sur la balance. Dans le moteur, on trouve un double allumage, des soupapes en titane, des bielles Carrillo « course courte », des pistons forgés, des carburateurs Mikuni 42 mm, un échappement Zard en titane, etc. Sur le cadre, l'angle de colonne a été fermé d'un degré et demi (il est maintenant de 25,5°) et le bras oscillant a été rallongé de 3 centimètres. Quant aux suspensions, à l'avant et à l'arrière, on trouve des éléments Öhlins. Lorsque je me renseigne naïvement sur sa vitesse de pointe, la réponse est étonnante : « On présume environ 250 km/h car il n'y a pas de

compteur et il n'y a pas de ligne droite assez longue à Parme... » Blague à part, ses deux atouts sont la fiabilité et la capacité du réservoir qui permettent un arrêt en moins par rapport aux quatre-cylindres nippons. Leur boulot, les Guaros l'ont appris de la même manière, avec papa Claudio : en nettoyant les pièces démontées du moteur, pour comprendre comme les remonter et surtout, pourquoi elles étaient cassées. Selon Vitto et Gianfra, c'est fondamental pour apprendre ce métier. « Les vieux mécaniciens étaient jaloux de leur art, ils ne le transmettaient pas ! Ils disaient que l'expérience, tu devais

la voler avec les yeux. Notre père nous a toujours dit que la mécanique, c'est juste de la logique. Il disait aussi qu'un bon artisan doit savoir faire ses comptes. En plus de ses clients, nous avons aussi hérité de tout l'outillage spécifique des Moto Guzzi, de 1921 à nos jours. » Et ces outils, ils ne restent pas longtemps accrochés au mur. « Même quand j'étais pilote d'essai et team manager Ducati, lorsque j'avais du temps libre, je continuais à bosser à l'atelier, conclut Vitto. La passion ne s'efface pas et maintenant que je cours avec les Guzzi que je prépare, c'est une satisfaction encore plus grande. » ♦

**« LES VIEUX MÉCANICIENS ÉTAIENT JALOUX DE LEUR ART. ILS DISAIENT QUE L'EXPÉRIENCE DEVAIT SE VOLER AVEC LES YEUX »**