



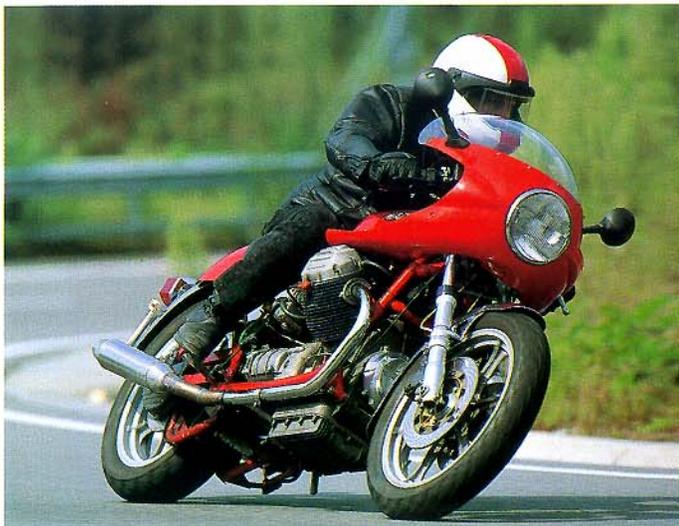
Datées d'apparence  
mais de conception  
rigoureuse, les deux  
Magni offrent des  
qualités de conduite  
exceptionnelles  
et toute l'agilité  
nécessaire. A quand  
la prochaine Sfida ?



## MAGNI GUZZI SFIDA

Rassemblées pour l'occasion, les deux Magni Sfida offrent un spectacle émouvant pour les *gentlemen riders* comme pour les irréductibles des **motos de course**. Les motos en question sont la première et la dernière de ce modèle exclusif ! Voici l'histoire et les secrets des plus beaux café racers à l'italienne, nés de la passion et de l'expérience d'Arturo Magni, champion du monde des teams managers sous la bannière prestigieuse de MV Agusta et ci-devant grand maître de Guzzi spéciales.

# Le défi de exception



**Cylindres ronds, cornets d'alu  
regardez-la bien, il n'y a pas u  
monde avec le moteur d'une C**

**U**n moteur légendaire comme le bicylindre Guzzi, un châssis léger et rigide aux caractéristiques sportives, un arrière typé années 60, les demi-guidons, les repose-pieds en aluminium et tous les accessoires classiques de la plus pure école italienne. Mélangez le tout, saupoudrez d'un peu de rouge italien et vous obtenez la Sfida. Et même les Sfida, car les deux motos de ces pages sont la toute première version et celle actuellement au catalogue du même modèle. Elles partagent également le logo qu'elles portent sur le réservoir. Magni est un nom qui en Italie, et encore plus à l'étranger, représente le rêve vivant des passionnés et la Sfida est la plus belle et la plus prestigieuse des séries limitées sur base Moto Guzzi réalisée par Arturo Magni de 1985 à nos jours. En réalité, le premier modèle réalisé par le technicien de Varese sur la base du bicylindre de Mandello fut la 1000 Le Mans, une moto complètement carénée aux lignes carrées, typique des années 80. Exploitant une très bonne partie-cycle, la 1000 Classique sans carénage et la Arturo, avec un tête de fourche solidaire du châssis, ont suivi.

Magni l'aurait même utilisé pour la Sfida, entrée en production en 1989. Cette dernière ne devait pas être une espèce de Le Mans au look nostalgique, mais une moto avec une ligne et une personnalité prononcées. Toutes les deux ont une allure unique, profondément italienne et incomparablement café racer. La selle monoplace et le demi-carénage racing, le réservoir allongé, tout laisse à penser que la Sfida 1000 réunit en une seule moto toutes les meilleures solutions esthétiques des sportives *made in Italy* des années 70. Les roues en alliage de fabrication Magni, fatalement du même dessin que celles montées sur les MV Agusta de cette période, et les cylindres ronds ne font que renforcer cette impression et rendent la ligne encore plus classique. Noblesse oblige, de telles motos ne pouvaient qu'être rouge corsa. Incidemment,

**Non, ce ne sont pas des Le Mans de type nostalgique. Les Sfida sont beaucoup plus que ça : une vision et des caractéristiques uniques. Terriblement café racer...**



**Le classique rouge corsa est le choix obligatoire pour ces l  
hors du temps et des m**



um :  
tre Sfida au  
SP 1000.



la Sfida 1000 que nous avons essayée est une spéciale d'entre les spéciales. Produite en 1994 en utilisant un moteur 1000 SP, elle a été immatriculée comme exemplaire unique. A l'usage on se rend compte que ses caractéristiques de comportement sur route sont vraiment particulières, qu'elles laissent bouche bée même le pilote habitué à des puissances bien supérieures.

### La philosophie Magni

Les créations de la famille Magni sont plus appréciées à l'étranger que dans leur pays d'origine. Il existe même au Japon un *Magni Owners Club* qui compte

150 inscrits, lesquels, de temps en temps, organisent un voyage en Italie pour venir retrouver Arturo et Giovanni en signe de gratitude toute japonaise. On a déjà beaucoup écrit sur Arturo Magni. Aujourd'hui le vrai moteur de l'entreprise est son fils Giovanni, qui a hérité du père une passion infinie pour les moteurs et la sensibilité nécessaire aux choix déterminants pour le succès d'un projet. La vie du constructeur artisanal est rendue toujours plus difficile par l'énorme poids de la bureaucratie qui dans de nombreux cas étouffe les idées et l'initiative. Pour les petits constructeurs italiens, il est devenu très difficile d'homologuer des créations qui sortent un peu des sentiers battus.

**Le meilleur des solutions esthétiques italiennes des années 70 sur une seule moto : passez au shaker avec soin et vous obtenez la Sfida 1000.**

**Miracle du parallélogramme : toutes les *good vibrations* chères aux guzzistes mais sans réactions désordonnées dans le train arrière.**



**Suspendu au châssis monopoutre, le deux soupapes Guzzi 1100 reste parfaitement en ligne avec le train avant équipé d'une fourche inversée made in Magni.**

Pourtant, Giovanni poursuit sa mission en construisant des motos avec des critères logiques et simples comme les Sfidà. En conduisant ces machines d'exception, on se rend tout de suite compte de l'excellente position de conduite, de la répartition correcte du poids et de l'attention apportée aux phases d'assemblage. Le secret de la Sfidà — un secret très connu, en réalité — réside dans son châssis en acier au chrome-molybdène et soudure TIG ; et surtout dans la partie arrière, le fameux bras parallélogramme. La partie-cycle des Le Mans restait en

fait basée sur l'illumination géniale de l'ingénieur Lino Tonti : le fameux double berceau fermé de la V7 Sport, sans toutefois résoudre les problèmes liés à la transmission par arbre. Les réactions brusques de couple à l'accélération, ajoutées au comportement désordonné du train arrière lors des changements de vitesse, faisaient des Guzzi des motos "dures". Le système à parallélogramme est l'exemple le plus éclatant de la façon de les transformer en motos "souples" et agréables à conduire, dans lesquelles le comportement gagne en fonctionnalité et





La roue arrière de 180 et les chevaux en plus du 1100 injection améliorent de façon notable la Sfidata.



allonge la vie du pneu arrière. Ce n'est pas un hasard si cette solution est venue d'Arturo Magni. Il s'était déjà colleté à ce problème sur les MV également équipées d'un cardan. Le parallélogramme est un bras oscillant réalisé en 1985, il a été étudié en particulier pour annuler les réactions liées au cardan durant les accélérations. La tenue de route d'une moto puissante et généreuse comme le bicylindre Le Mans 1000 a été améliorée de manière significative surtout en sortie de virage, à grande vitesse. Ce système est resté le même malgré les améliorations successives sur base Guzzi, étudié et imité par plus d'un constructeur. Quand l'usine de Mandello a cessé la production des Le Mans 1000, Magni a dû adapter le châssis (il est maintenant identique à celui de l'Australia 1000 4 soupapes) pour pouvoir monter le 1100 injecté. La solution adoptée est une poutre sur lequel le moteur reste accroché ; l'amortisseur arrière, unique, est monté sous la selle. La 1100 ie sortie en 99 est toujours produite, utilisée par Magni comme base pour le modèle le plus récent, appelé Giappone 52 en raison de la destination et du nombre de motos produites, avec un carénage intégral. Même dans ce cas la réalisation du châssis a résolu plus d'un inconvénient. Pour monter un pneu de 160, Moto Guzzi avait dû désaxer le moteur d'à peu près 3 centimètres vers la droite par rapport à l'axe principal. Au contraire, la Sfidata 1100 ie chausse un pneu de 180 en laissant le moteur parfaitement au centre dans la ligne médiane de la moto.

**Intégration en virage parfaite, conduite sans souci et inclinaison sans limite. Le secret ? Il tient dans le châssis : logique, rigide... en un mot, parallélogramme.**

## Le défi de l'exception

### La Sfidata d'hier...

Vous n'avez jamais essayé de vous arrêter devant un bar avec une Magni ? Vous devriez car elle provoque l'attention générale. De notre point de vue, la première chose qui frappe en selle sur la Sfidata 1000 est la position de conduite, sportive mais nullement fatigante. On se retrouve bien allongé et détendu sur un réservoir au gabarit parfait. Le moteur transmet les *good vibrations* si chères à tous les nostalgiques et des cornets des





Ressemblantes mais différentes... derrière la perfection formelle de ces deux aristocrates de la route, il y a des décennies d'expérience dans l'atelier course MV Agusta.

## ...et la Sfidata d'aujourd'hui

La Sfidata 1100 ie est une moto au look un peu daté mais moderne dans son ensemble. Le châssis monopoutre associe la colonne de direction avec les plaques de support du moteur et du bras oscillant arrière. Le moteur est la dernière version du twin à deux soupapes avec injection électronique, la fourche inversée a une inclinaison de 4° de moins par rapport à l'ancienne Sfidata ayant pour conséquence une nette amélioration sur la maniabilité. Grâce à la géométrie du parallélogramme, Magni a réussi à installer sans aucune difficulté un pneu arrière de 180/55 sans déplacer le bloc moteur comme cela se produisait sur les Guzzi Daytona, Sport 1100 et Centauro. Le moteur tourne de manière plus brutale avec moins de couple de renversement aux bas régimes et sans bruit d'aspiration. Toutefois, il réagit mieux aux commandes de gaz et conserve le charme typique des twins. Sur route, le comportement est plus régulier, il requiert une conduite moins absorbante. La prise d'angle n'a pas de limite et le peu de chevaux en plus se fait apprécier lorsqu'on affronte les *naked* plus modernes. Dommage qu'aujourd'hui les Sfidata ne puissent pas s'acheter en Italie, car impossible à homologuer et donc à immatriculer. Il y a la possibilité de le faire dans d'autres pays de la communauté européenne, mais de ce fait les prix explosent et repoussent les motos hors du marché. Cependant, nous sommes convaincus qu'il y aurait une place pour des motos comme celles-ci : d'autant plus qu'aujourd'hui ce bijou de V11 Sport est disponible comme base. Une première, les Magni ont fait une timide tentative avec le tête de fourche pour V 11 dont on parle dans cette page, mais ce n'est bien sûr pas suffisant. Quand connaissons-nous la Sfidata de demain ?

carbus, il est possible d'entendre le borborygme en provenance des deux cylindres. Outre la rigidité du châssis, la vraie surprise est le fonctionnement du parallélogramme. Les effets de pompage du train arrière en phase d'accélération ne sont plus qu'un souvenir et, grâce à la transmission avec double joints de cardan, il est possible de monter un pneu de 130/80. On a l'impression de conduire une moto avec transmission à chaîne, mais avec tous les avantages du cardan. La ligne droite est le terrain idéal pour

développer au maximum les qualités du moteur et de la partie-cycle. La Sfidata 1000 implique une conduite énergique, en particulier dans les virages serrés, et chaque retard dans la prise de trajectoire provoque un redressement de la moto avec le risque de prendre le fameux "tout droit". En raison de la rotation de l'arbre moteur, elle penche plus spontanément vers la droite que vers la gauche, et c'est seulement après quelques kilomètres parcourus que l'on réussit à prendre la pleine mesure de la machine.

## Magni hier, aujourd'hui et demain

**1980** : les premières motos Magni sont assemblées avec des moteurs Honda 900 Bol d'Or, en version MH1 nue et MH2 carénée, produites à près de 300 exemplaires.

**1982-83** : Magni étudie un nouveau châssis pour le bicylindre Boxer BMW type R 100 S. Là aussi, il y a deux versions, la BM1 nue et la BM2 carénée. Série de 150 exemplaires.

**1985** : les bicylindres Guzzi arrivent. Le premier modèle est la Le Mans carénée, suivie par le Classico, sans tête de fourche, et par le modèle Arturo, qui au contraire en est doté. La Sfidata reste au catalogue de 1989 à 1994.



En tout, il a été produit 500 motos avec le moteur Guzzi 2 soupapes 1000 cm<sup>3</sup> à carburateur, dont 150 Sfidata.

**1993** : début de la production du modèle Australia équipé du twin Guzzi Daytona à 4 soupapes.

**1995** : nouveau châssis pour la nouvelle Sfidata 1100.

**1997** : sortie de la Sfidata 1100 ie deux places, avec le nouveau moteur à injection électronique.

**1998** : ajournement de l'Australia et production de la série Giappone 52, avec carénage intégral, moteur et partie-cycle Sfidata 1100 ie.

**1999** : présentation du modèle 1200 Sport, inspiré des lignes de la MV Agusta 750 Sport, propulsé par le moteur Suzuki 1200 4 cylindres.

**2000** : commercialisation du kit Magni pour Guzzi V11 Sport (sur la photo en haut) destiné à transformer le café racer de Mandello en une sorte de Sfidata de série. Le kit devient tout de suite un succès sur le site [www.magni.it](http://www.magni.it) et l'occasion de débat entre les guzzistes. Pour informations sur les modèles et pièces spéciales : Magni, via L. Da Vinci 331, Samarate (VA). Tél. (39) 0331234544, fax (39) 0331235298.

Le défi de l'exception

