

MAGNI SFIDA - CAFE RACER

Texte : Pietro Saibene - Photos Alberto Cervetti

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.

Un moteur légendaire comme le bicylindre Guzzi, un châssis léger et rigide aux caractéristiques sportives, un arrière type 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 Mancelle 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 Aduro, 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, 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 ni au Japon un Magni Owners Club qui compte 150 inscrits, lesquels, de temps en temps, organisant 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.

Pourtant, Giovanni poursuit sa mission en construisant des motos avec des critères logiques et simples comme les Sfida. 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 Sfida, 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 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 liés 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 laquelle

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 Sfida 1100 IE chausse un pneu de 180 en laissant le moteur parfaitement au centre dans la ligne médiane de la moto.

LA SFIDA 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 Sfida 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 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 Sfida 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.

... ET LA SFIDA D'AUJOURD'HUI

La Sfida 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 ° de moins par rapport à l'ancienne Sfida 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 produit 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.

Domage qu'aujourd'hui les Sfida 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 V11 dont on parle dans cette page, mais ce n'est bien sûr pas suffisant. Quand connaissons-nous la Sfida de demain ?