



LA PAROLE À KEN KAVANAGH

L'épopée de l'une des machines de course les plus fabuleuses de l'histoire, la Moto Guzzi V8, racontée par le talentueux pilote australien Ken Kavanagh.

Propos recueillis par Robert Patrig

Nous avons choisi de publier ici l'intégralité des notes et des considérations du pilote australien Ken Kavanagh sur la Moto Guzzi huit-cylindres, un récit écrit au jour d'aujourd'hui à la première personne et relatif à son expérience vécue d'autrefois.

Certes, ses affirmations peuvent paraître un peu irrévérencieuses, mais elles témoignent de sa façon de s'exprimer, sans détours car il enrichit toujours son discours de pittoresques insertions qui n'appartiennent qu'à lui. Laissons lui donc la responsabilité intégrale de son

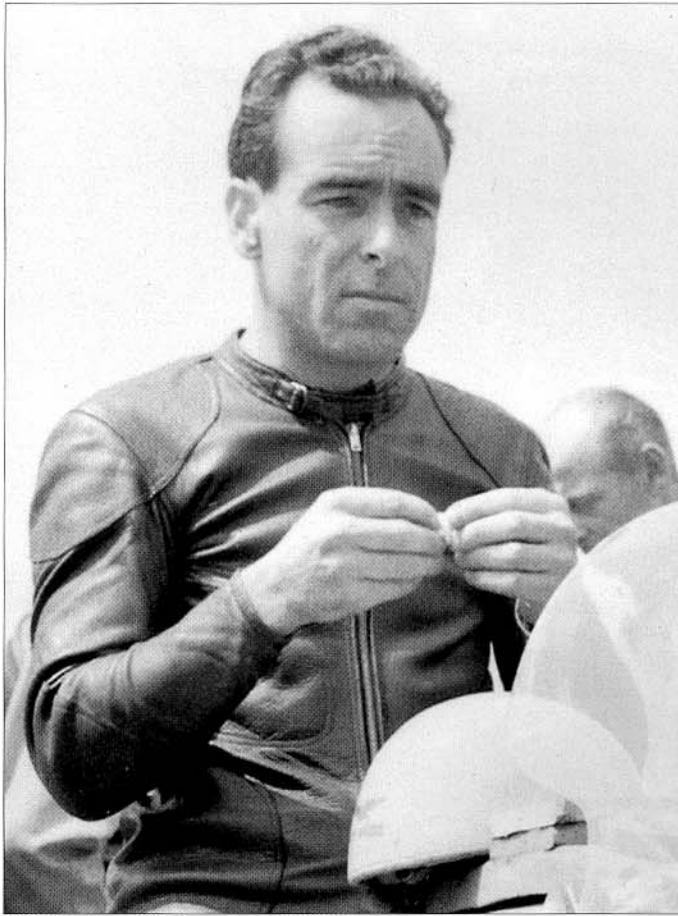
récit et aux lecteurs leur pleine liberté de jugement ! Que celui qui, par la suite, disposerait de bonnes raisons de le contredire, se manifeste. Il trouvera hospitalité dans nos pages.

Les travaux relatifs à la Guzzi huit-cylindres débutèrent le mardi suivant le GP de Monza, en septembre 1954. Étaient présents le Dr Carcano, Enrico Cantoni, Umberto Todero, Ken Kavanagh et, pour l'occasion, Fergus Anderson.

Le projet était alors inconnu de quiconque ne faisait pas partie du bureau d'étude du service course. Les calculs et les lignes générales furent décidés par l'ingénieur Carcano, tous les dessins réalisés par Enrico Cantoni. Todero était présent mais il se chargeait de dessiner des modifications pour la 350 de 1955.

Accord directorial

Moi (NDLR : Kavanagh), je commentais principalement l'évolution des travaux comme à mon habitude, les abordant dans le même état d'esprit qu'avec Joe Craig chez Norton. Quelques jours plus tard, je ne me rappelle pas combien, mais pas



beaucoup, on vérifia la viabilité du projet en étudiant les dimensions de la V8 au cours d'une réunion limitée au président (le Dr Parodi), au directeur technique (Carlo Guzzi), au concepteur du département course (l'ingénieur Carcano) et, peut-être, au directeur de l'établissement, le bras droit de Parodi (Mondo Micheli). Carlo Guzzi était un homme très conser-

vateur et pragmatique, de la même veine que Joe Craig. Il était contrarié à l'idée que Carcano conçoive la V8 dans sa totalité, craignant l'apparition de défauts difficilement corrigibles par la suite. Il persistait à vouloir d'abord concevoir une machine qui serait soumise au banc d'essai. Le docteur Parodi était l'actionnaire unique de Moto Guzzi. Il soutenait l'idée

Page précédente, Ken Kavanagh a été parmi les pilotes Moto Guzzi les plus actifs lors des tests de la huit-cylindres, ainsi que Bill Lomas, Dickie Dale et, par la suite, Keith Campbell ;

Sur la photo, il est en essai à Imola en 1956, sur revêtement sec.

En haut à gauche, Ken Kavanagh, né à Melbourne le 12 décembre 1923, s'est distingué dans les courses des années 40, gagnant son transfert en Europe en 1951.

Il a couru sur des Norton privées avant d'aborder les Norton officielles.

En 1954, il a été engagé par Moto Guzzi.

Il a couru également sur des Ducati 125 Desmo officielles avant de choisir de se stabiliser définitivement en Italie.

Il vit à Bergame avec sa femme italienne et ses enfants, s'occupant d'une chaîne de teinturerie.

Dans les deux autres petites photos en haut, après les essais sur revêtement sec, la course d'Imola en 1956 s'est disputée sous les averse. Kavanagh s'y battit de son mieux au point de mener la course avant d'être contraint à l'abandon.

On sait qu'il dut se retirer les yeux voilés de larmes... ce qui n'améliora pas la visibilité.

En bas, une photographie du GP de Hollande à Assen. La Guzzi V8 utilise le carénage partiel au lieu du modèle intégral.



In seguito a questo episodio, Anderson venne riammesso dalla direzione della Moto Guzzi per la sua ardita iniziativa.

ANDERSON - 18 Aprile 1955.
Anderson illustra la moto nel primo colloquio sul circuito di Imola, guidandola contro la volontà dei tecnici.

Questi due avvenimenti suscitano la Moto Guzzi a non avallarsi più della collaborazione di Anderson a stagione finita.

KAVANAGH - 27 Aprile 1955.
In allenamento al vertice la caduta di tutti i protagonisti del momento dell'altalena motore.

KAVANAGH - 10 Maggio 1955.
In allenamento al vertice per un guasto. (Colmare valvole 1)

KAVANAGH - 10 Maggio 1955.
In allenamento al vertice il collare della valvole.

- 1 9 5 6 -

KAVANAGH - 27 Maggio 1956.
Un problema alla temperatura dell'acqua, mentre si correva a Imola.

KAVANAGH - 27 Maggio 1956.
Si ritirò dopo 2/3 giri per la rottura delle gabbie delle valvole, mentre conduceva la corsa.

KAVANAGH - 27 Maggio 1956.
Verso il termine del 1° e 2° giro, mentre stava sorpassando la M1 di Musetti per passare al 3° posto, il tappo del carburatore della M1 si aprì, provocando Musetti con la testina e provocando l'insurrezione spontanea verso destra della M1 che entrò in collisione con la mia M1 in fase di sorpasso. Musetti scese, io rimasi in sella ma persi il pedale destro e il pedale del freno anteriore e la vettura venne distorta provocando il movimento del manubrio. Frenai bruscamente per entrare in giro per constatare le condizioni di Musetti e poi si ritirai.

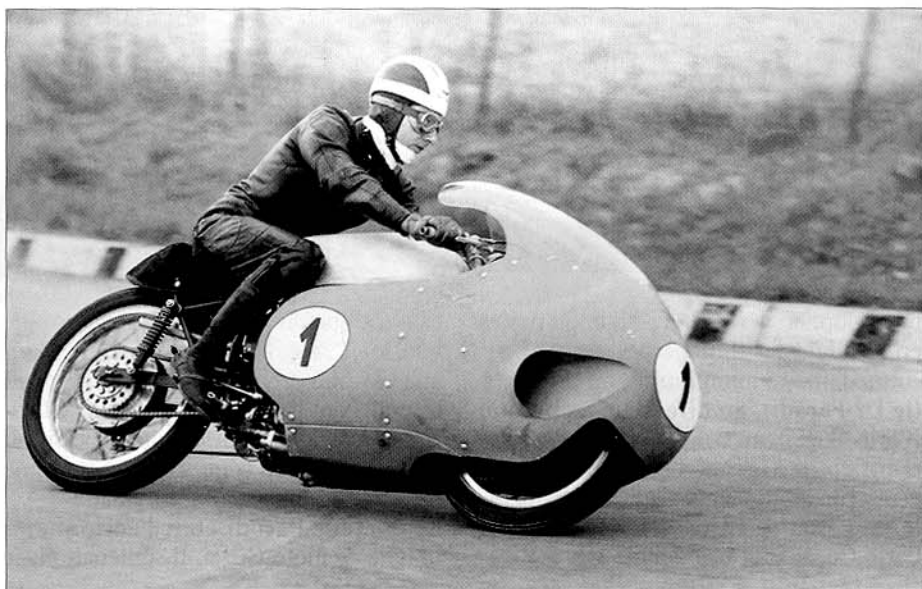
Fino a questa gara, l'unità V4 era stata pilotata e collaudata da me, Ken Kavanagh.

- 2 -

Ken Kavanagh



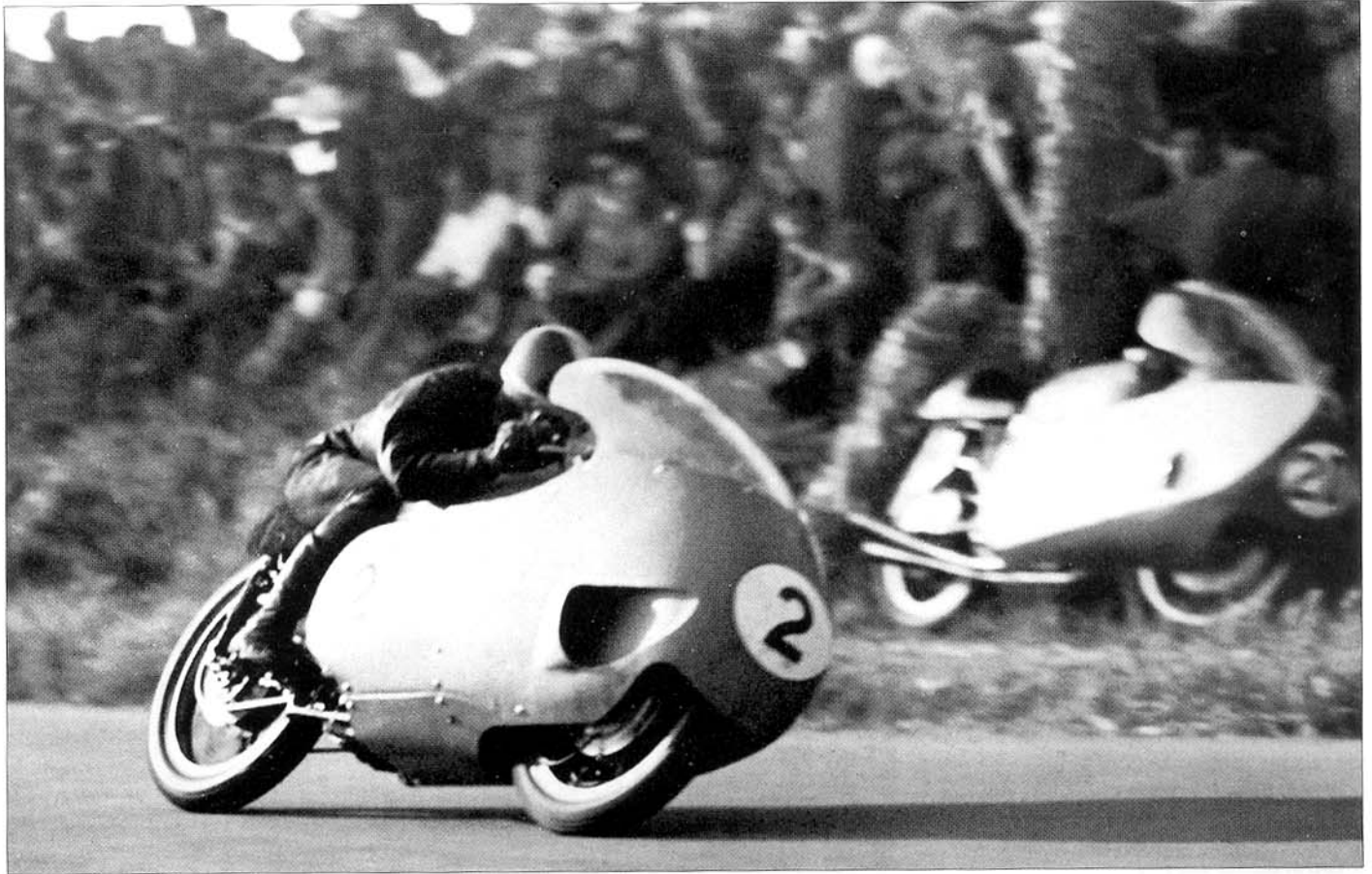
Ci-dessus, une page originale de l'article ici publié, comportant la signature de Ken Kavanagh. Ce dernier a voulu signer toutes les pages de l'article pour être sûr qu'aucun mot n'en soit changé. Ci-contre, trois belles photographies des pilotes Guzzi engagés avec la huit-cylindres dans la Coppa d'Oro Shell d'Imola 1957. Avec le n° 2, Dickie Dale (qui remporta la course) ; avec le n° 1, Bill Lomas qui tomba dans la course précédente des 350 ; avec le n° 4, Giuseppe Colnago (vainqueur à Syracuse mais qui tomba à Imola).



de Carcano, repoussant celle de Carlo Guzzi. C'est pourquoi il donna son assentiment à la mise en chantier du projet. L'ingénieur Carcano nous fit le compte-rendu de cette réunion dans le bureau juste après sa conclusion.

Le 1^{er} février 1955, Fergus Anderson écrit une lettre à toute la presse pour communiquer sa désignation en tant que directeur du service course et, en même temps, il fit allusion à ce qui aurait dû demeurer un secret absolu : un nouveau et intéressant projet était à l'étude. Il inclut de plus une copie du dessin initial. Cette lettre, d'abord publiée dans les revues spécialisées anglaises (voir "The Motorcycle" du 10 février 1955 dont Anderson était le correspondant), déclencha la fureur de la presse italienne à l'encontre de l'usine Moto Guzzi. Suite à cet épisode, Anderson fut





Les résultats les plus importants obtenus par la Guzzi huit-cylindres furent la victoire de Colnago à Syracuse, celle de Dale à Imola sans oublier le record sur 10 km décroché par Lomas, le tout en 1957. Les photos nous montrent un passage de Dale à Imola (au fond, la Gilera quatre de McIntyre arrêtée pour casse) et le même Dale fêté après sa victoire historique incluant de nombreux records du tour.



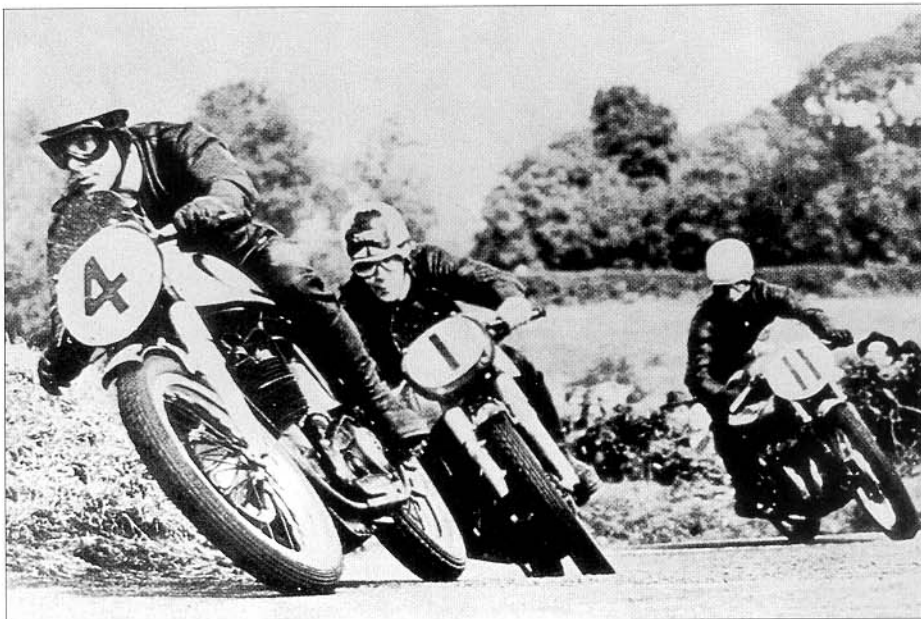
blâmé par la direction de la marque pour son initiative arbitraire.

Le 18 avril de cette même année, Anderson détruisit la moto au cours du premier essai sur le circuit de Modène, la pilotant malgré l'avis contraire des techniciens. Ces deux événements suffirent à convaincre Moto Guzzi de se passer de ses services, une fois la saison en cours achevée.

NOTES KAVANAGH : PREMIERS ESSAIS

- SPA 1955. Pendant l'entraînement, on constata la rupture de tous les paliers de vilebrequin.

Deux moments de la carrière de Ken Kavanagh au guidon de la Norton. En haut, avec le n° 4, nous le retrouvons en Ulster en 1952, devant Reg Armstrong sur Norton et Leslie Graham sur la MV quatre. En bas, avec le n° 46, il est à nouveau à Imola en 1960, après avoir abandonné la Guzzi à la fin de 1956 avant de quitter définitivement l'usine italienne fin 1957.



- **SENIGALLIA 1955.** Pendant l'entraînement, je m'arrêtai pour cause d'incident mécanique.

- **MONZA 1955.** En entraînement, une vis de réglage moteur se dévissa.

- **IMOLA 1956.** Première course. Je me retirai à cause d'un problème de température d'eau alors que j'étais en tête.

- **HOCKENHEIM 1956.** Je me retirai après 5 ou 6 tours pour cause de rupture des cages de bielles, alors que je menais la course.

- **ASSEN 1956.** Vers la fin du 1^{er} ou du 2^e tour, tandis que j'étais en train de dépasser la MV de Masetti pour passer en troisième position, le bouchon du réservoir de la MV s'ouvrit, aveuglant Masetti avec l'essence, et provoquant le déplacement brusque vers la droite de sa MV qui entra en collision avec ma Guzzi. Masetti tomba, moi je restai en selle mais je perdis le repose-pied, la pédale de frein gauche et le carénage tordu bloqua la liberté de mouvement du guidon. Je continuai lentement pendant encore un tour avant de m'apercevoir de la situation de Masetti et je me retirai.

Jusqu'à cette course, l'unique V8 n'avait été essayée et pilotée que par moi-même. Mais une seconde machine était en préparation et Dickie Dale fut appelé pour commencer à s'entraîner. Il remarqua le même défaut que celui que j'avais déjà constaté sur la moto : dans la rapide courbe à gauche nommée "Ascari" (Alberto Ascari était mort dans ce virage au volant de sa Ferrari le 26 mai 1955), la V8 devenait, à environ 240 km/h, dangereusement ingouvernable.

L'usine invita alors Stanley Woods en Italie pour avoir son avis sur la moto. Le jour où



ce dernier essaya la machine, le circuit de Monza était partiellement fermé pour cause de travaux sur le nouveau parcours et le pilote anglais se contenta de faire des allers et retours sur la ligne droite principale.

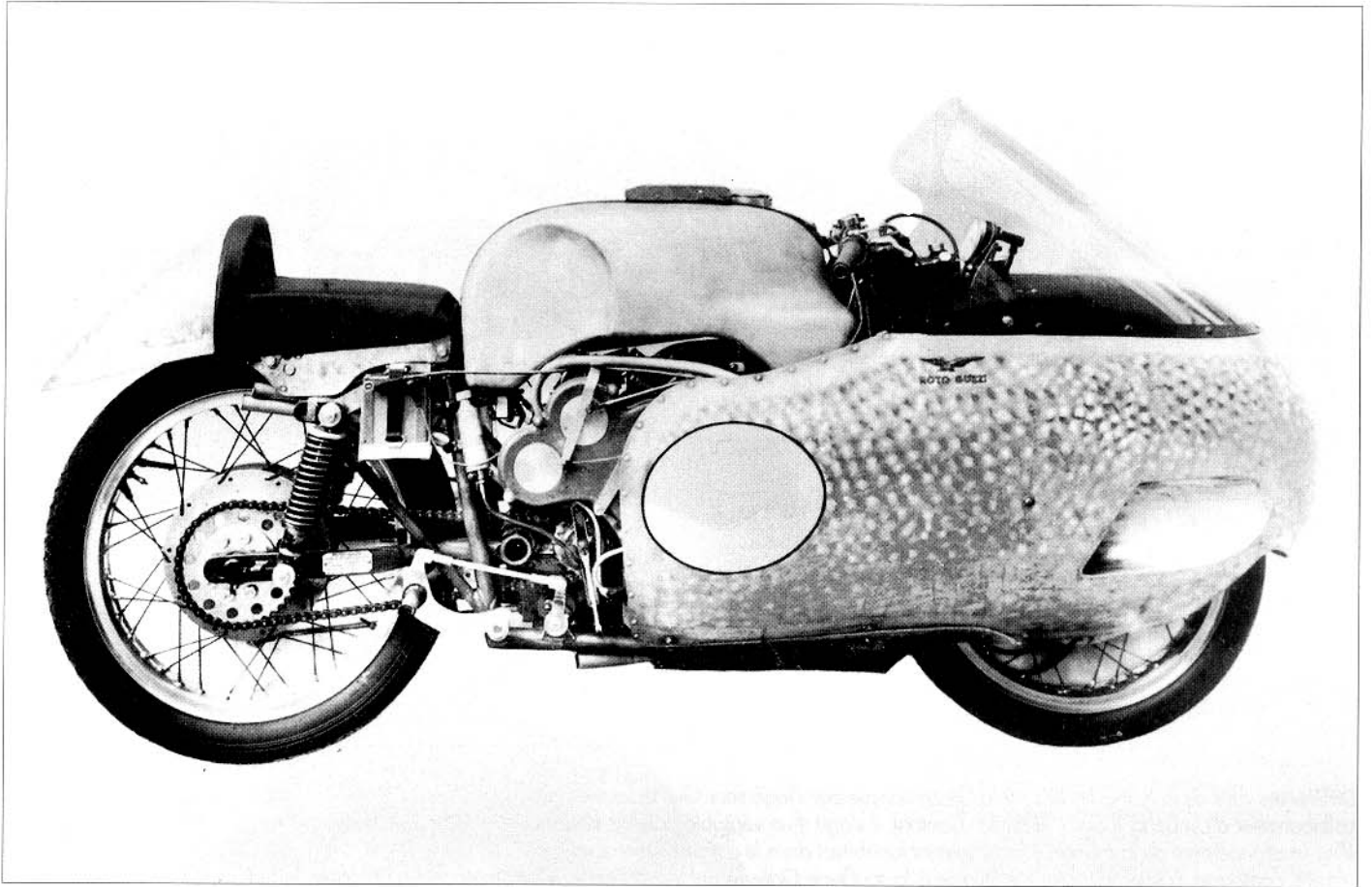
Problème de fourche ?

Après une heure d'essais, il déclara que la moto était parfaite mais, moi je continuais à insister, affirmant que la fourche était la cause du problème constaté à grande vitesse. Je suggérai d'essayer une fourche aux caractéristiques connues, une fourche de Norton Manx. Carcano s'offensa de l'idée. C'est seulement à ce moment que Bill Lomas commença à fréquenter l'équipe de la V8 ; il n'avait pas encore piloté la moto. Selon lui, le trouble venait de la distribution des masses et il fallait monter un bras oscillant plus long.

- **SPA 1956.** J'essayai la V8 avec un bras oscillant plus long en entraînement. Combien de frayeurs je me suis fait dans les courbes longues, rapides et régulières ! Après quelques tours, je m'arrêtai pour affronter Carcano. Je lui dis qu'avec la moto dans cette configuration, il valait mieux faire piloter Stanley Woods et Bill Lomas. Jamais plus je ne la conduisis.

- **SOLITUDE 1956.** Lomas était à la seconde place derrière Duke. Il se retira en même temps que lui après quelques tours à cause d'un problème de température d'eau (voir le livre de Duke "In Pursuit of Perfection", page 133).

- **SENIGALLIA 1956.** Lomas tomba après quelques tours en tentant de ne pas se laisser distancer par Monneret sur Gilera ; Liberati, en tête sur l'autre Gilera, remporta la course.



Arrivée de Campbell

Peu après, à Monza, Lomas se blessa gravement au guidon de la 350 Guzzi monocylindre et il resta absent des circuits pendant pas mal de temps. Keith Campbell prit le relais.

- **MONZA 1956.** Après un départ brutal, Campbell se retira au bout de 3/4 de tour sur casse des roulements de vilebrequin. (Depuis le début de 1954 et jusqu'à ce GP, le moteur de la V8 était monté avec des bielles à chapeaux tournant sur des aiguilles avec des cages en duralumin).

En octobre 1956, je quittai l'usine Moto Guzzi pour des raisons connues de moi seul et de Mondo Michele. À partir de ce moment, tout ce que j'ai appris sur la Guzzi m'a été transmis au travers des informations de Dickie Dale et de l'ingénieur Carcano avec lesquels j'étais resté en contact.

Carcano me fit ainsi savoir qu'il avait été à Stoccarda pour discuter avec Hirth de la fourniture de vilebrequins Porsche pour la V8. Il me raconta combien il avait été choqué par le comportement de Hirth qui, durant la conversation, sortit un sandwich au fromage d'un tiroir du bureau et le mangea.

Il y a environ 10 ans, Farneti de Rimini et Battilani d'Imola vinrent me trouver à

Bergame et me montrèrent un vilebrequin assemblé de la V8 : il était magnifique. Ils l'avaient obtenu à Mandello. Or, à compter du début de l'année 1954, l'une des discussions récurrentes entre Carcano et moi avait porté sur l'utilisation d'un vilebrequin assemblé ou monobloc. Carcano persistait à affirmer qu'un vilebrequin d'une seule pièce était plus rigide et, jusqu'à ce que je quitte Mandello, la construction d'un vilebrequin en plusieurs éléments n'a jamais été envisagé. J'en déduisis donc que la fabrication en avait été faite durant l'hiver 1956/1957.

- **25 OCTOBRE 1956.** A Brescia, Dickie Dale battit le record du monde départ arrêté sur un kilomètre (21"94 : 144,8 km/h) et sur un mile (30"09 : 185,99 km/h).

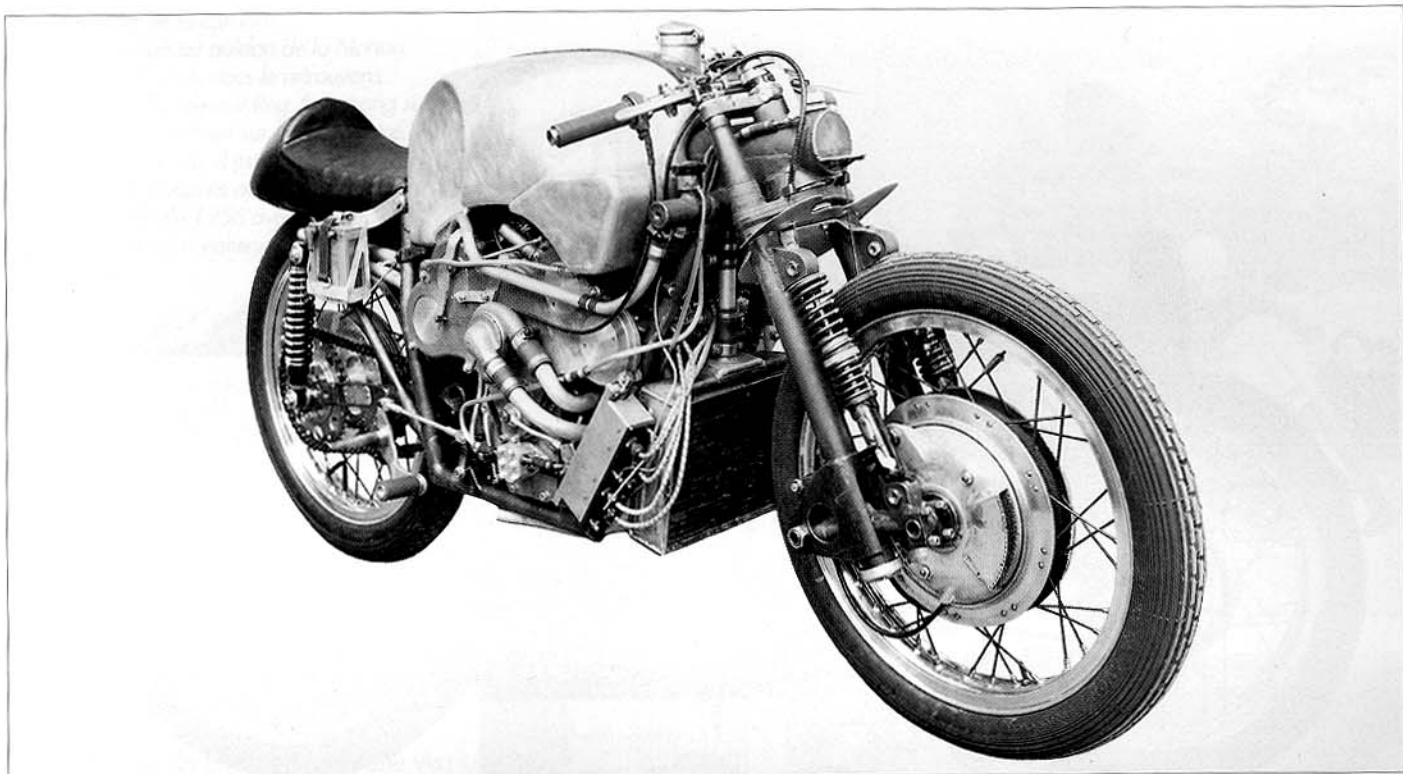
1957 : dernière année

- **SYRACUSE 1957.** Colnago se classa premier de la course nationale italienne.

- **26 FÉVRIER.** A Terracina, près de Rome, Lomas réalisa un temps de 2'27"07 (243,572 km/h) sur 10 km départ arrêté.

- **IMOLA 1957.** Lomas se blessa de nouveau gravement, toujours sur la 350 monocylindre, et il resta éloigné des pistes jusqu'à Assen. En entraînement, Colnago tomba dans Tamburello (aujourd'hui

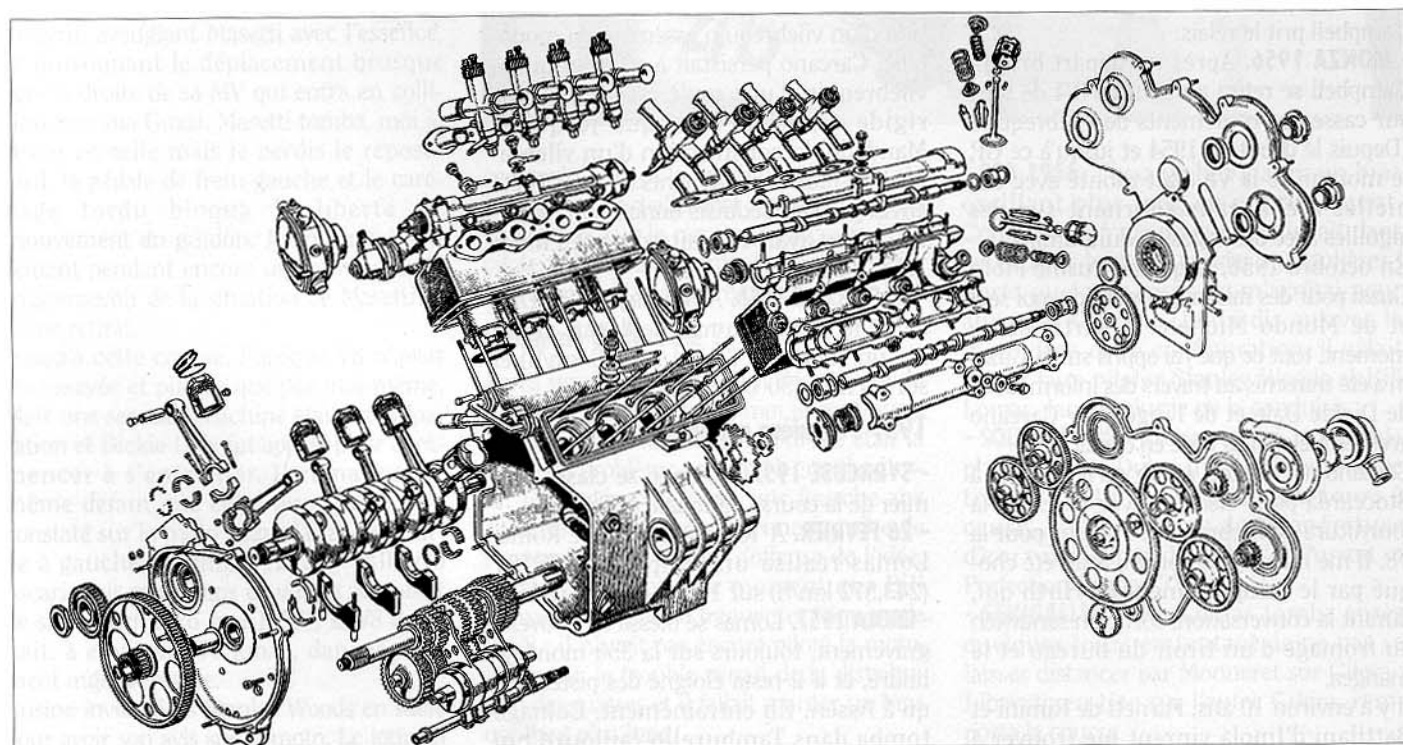
Une photographie de la huit-cylindres Moto Guzzi avec son carénage.

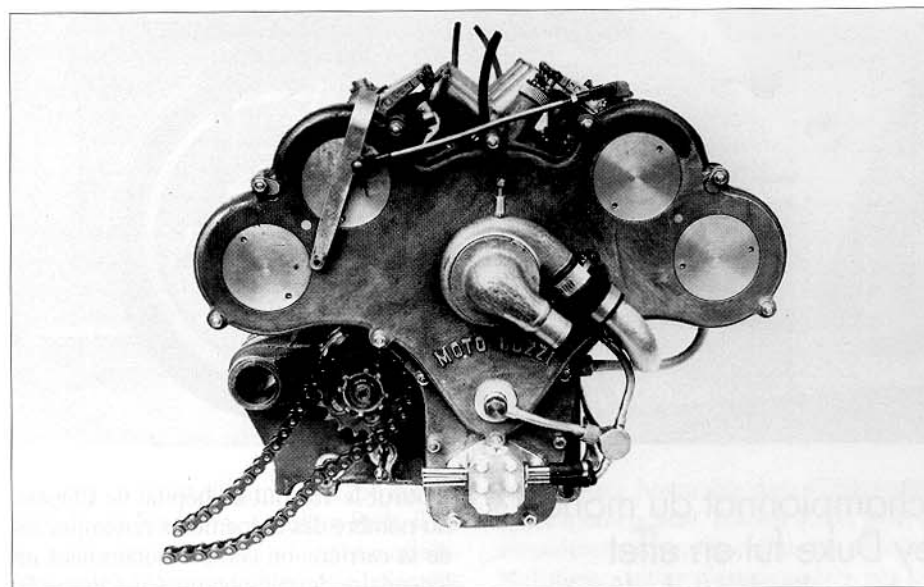
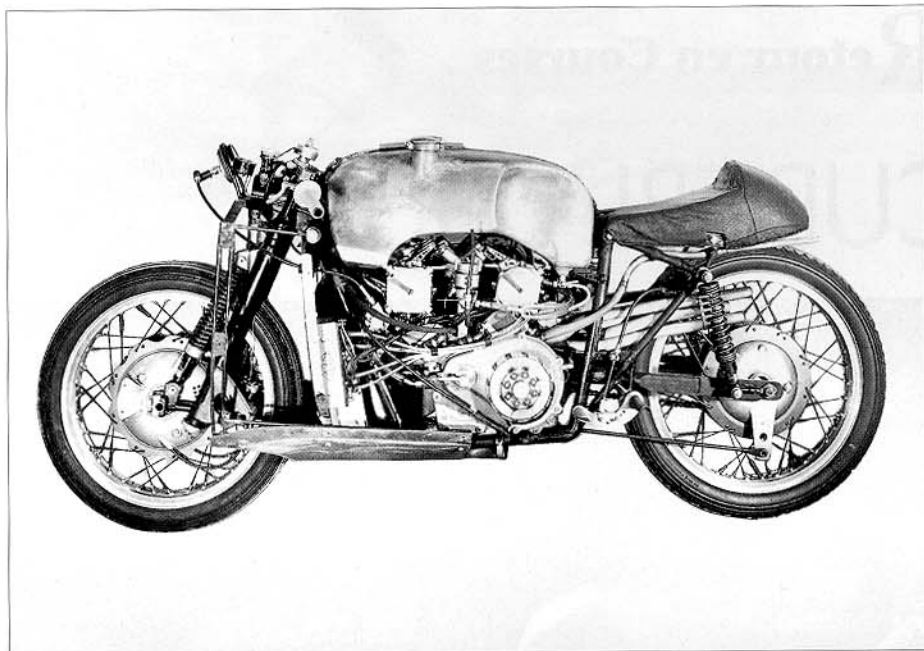


Différentes vues de la huit-cylindres Moto Guzzi conçue par l'ingénieur Giulio Cesare Carcano, collaborateur d'Umberto Todero, et Enrico Cantoni. Il s'agit d'un véritable prodige de rationalité mécanique en dépit d'un fractionnement de la cylindrée franchement inhabituel dans le domaine motocycliste.

Légère, compacte, à l'aérodynamique étudiée à la soufflerie Galleria del Vento dans l'usine de Mandello del Lario, la huit-cylindres a requis une période de mise au point plutôt longue mais, mi-57, elle était prête à s'exprimer au mieux. Malheureusement, ses meilleurs pilotes, Lomas, Dale, Campbell et Colnago étaient tous "hors course" à l'occasion de l'épreuve la plus attendue : le GP des nations de Monza.

Si, à la fin de cette même saison, l'usine Moto Guzzi se s'était pas retirée de la compétition, tous s'accordent à dire que la huit-cylindres serait devenue la référence et... le cauchemar de tous ses adversaires ! En réalité, son histoire s'acheva fatalement au moment même où elle allait vraiment débiter. Kavanagh, dans ses notes que nous publions intégralement, a fait le point sur certains événements à propos de cette machine qui reste quand même un témoignage exceptionnel du génie humain.





courbe Senna) et il se blessa gravement. Jamais plus il ne courut avec la V8.

- **HOCKENHEIM 1957.** Dale finit quatrième. Campbell se retira au 4^e tour pour cause de panne moteur.

- **T.T. 1957.** Dale termina à la quatrième place ; la V8 tournait sur 7 cylindres seulement.

- **ASSEN 1957.** Lomas recommença à courir, il tomba en entraînement, se blessa gravement à la tête et, après être resté longtemps entre la vie et la mort, il mit un terme définitif à sa carrière. Dale tomba avec la 350, se cassa les deux chevilles et ne put reprendre les courses avant l'année suivante.

- **SPA 1957.** Campbell prit la tête de la course mais dut se retirer après quelques tours sur panne moteur.

- **MONZA 1957.** Lors des essais, Campbell tomba à grande vitesse dans la courbe "Ascari".

La moto glissa sur 260 mètres (la précision de la distance s'explique par le fait que je l'ai personnellement mesurée avec les mécaniciens de la Moto Guzzi). Il se cassa le poignet et l'épaule et resta indisponible jusqu'à l'année suivante. Il trouva ensuite la mort en France au guidon d'une Norton, le 13 juillet 1958 durant le GP de Cadours.

Bryen s'entraîna sur la machine mais il refusa de participer aux courses. J'étais son interprète auprès de Mondo Michele. Ainsi, à Monza en 1957, il y avait bien deux V8 dans le box Moto Guzzi mais... aucun pilote pour les conduire. Ce fut la fin de la saga de la Moto Guzzi V8.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES MOTO GUZZI HUIT-CYLINDRES/1955-1957

- **Moteur :** quatre temps, huit-cylindres en V à 90°.
- **Alésage et course :** 44 x 41 mm.
- **Cylindrée totale :** 498,5 cm³.
- **Taux de compression :** 10 à 1.
- **Puissance :** 68 ch à 12 000 tours/mn.
- **Culasses :** en alliage léger.
- **Cylindres :** en alliage léger avec chemise rapportée.
- **Distribution :** par double arbre à cames en tête.
- **Allumage :** par distributeur.
- **Carburateurs :** 8 Dell'Orto de 20 mm.
- **Lubrification :** par double pompe à engrenages.
- **Embrayage :** multidisque à sec.
- **Boîte de vitesses :** 4 rapports.
- **Transmission primaire :** engrenages
- **Transmission secondaire :** par chaîne.
- **Cadre :** double berceau tubulaire.
- **Empattement :** 1 420 mm.
- **Suspension avant :** fourche à amortissement hydraulique.
- **Suspension arrière :** bras oscillant avec amortisseurs télehydrauliques.
- **Roues :** jantes avant 19 x 2 1/4, arrière 20 x 2 1/2.
- **Pneumatiques :** avant 2,75-19, arrière 3,00-20.
- **Freins :** tambour avant 4 cames, tambour arrière simple came.
- **Poids :** 150 kg.
- **Vitesse maximale :** 275 km/h.
- **Capacité réservoir :** 34 litres.
- **Capacité réservoir d'huile :** 4 litres.

QUI EST KEN KAVANAGH ?

Ken Kavanagh est né à Melbourne, en Australie, le 12 décembre 1923. Il commença à courir en 1944 et, en 1951, il fut sélectionné parmi les pilotes dignes d'aller se perfectionner en Europe. D'abord avec ses Norton, puis jugé digne des Norton officielles, il obtint d'excellents classements durant toute l'année 1953. En 1954, il fut engagé par Moto Guzzi et conduisit la 350 vers différents succès dont le TT. Il contribua au développement de la huit-cylindres. A la fin de 1956, il quitta la marque. Il courut alors pour Ducati sur des 125 Desmo. Il vit maintenant à Bergame et demeure une référence dans le domaine motocycliste.