

LE GRAND LINO TONTI

par Fange

SA CARRIÈRE

Homme exceptionnellement polyédrique, Lino Tonti a inventé et construit de tout durant sa carrière. Né en 1920 à Cattolica, province de Forlì, il était à une distance réduite de celle qui à l'époque était l'un des plus grands constructeurs de moto italien : la société Benelli de Pesaro.

Sa carrière démarre effectivement chez Benelli, en 1937, au côté de Giuseppe Benelli. Avant que ce rêve les yeux ouverts s'interrompe à cause de la deuxième guerre mondiale, Tonti avait eu le temps de s'occuper de choses vraiment intéressantes pour sa formation, comme les moteurs de compétition et en particulier le 250 quatre cylindres suralimenté.

En pleine guerre Tonti s'occupa personnellement de projets et de préparations d'engins de compétition.

Il déménagea ensuite à Varese, où Aermacchi avait acheté un projet de scooter à grandes roues avec moteur monocylindre 125 cc.

L'habileté et le talent de Lino n'échappa pas au conte Giuseppe Boselli qui, en 1957, le chargea de construire une Mondial 250 pour les Grand Prix. Pourtant, Mondial décida cette année là, avec Guzzi et Gilera, de se retirer des courses. La moto réalisée servit donc de base à toutes les [Paton](#) bicylindres (Paton vient justement de PATtoni et TONTi et a participé jusqu'en 2001 au championnat du monde 500cc).

En 1958 il passe chez Bianchi, autre société de grande réputation. Son activité de conception chez Bianchi l'amena à réaliser divers modèles de route civils et militaires, jusqu'à la réalisation d'une exceptionnelle bicylindre de course : la 250 double arbre amené ensuite à 350 puis 454 cc.

Après Bianchi, Tonti entre chez Gilera en 1964 et y reste jusqu'en 1966 et là aussi il s'occupa de conception de projets extrêmement innovants et originaux pour l'époque.

TONTI ET MOTO GUZZI

Lino Tonti entra chez Guzzi en 1967 et se mit tout de suite au travail pour améliorer une machine déjà très réussie comme la V7, avec laquelle le constructeur avait l'intention de tenter la conquête de certains records mondiaux de façon à avoir un fort retour d'image.

En octobre 1969 à Monza, durant la chasse aux records avec le prototype sur base de V7 Spécial, le directeur général l'époque, Romolo De Stefani, décida à l'improviste que Moto Guzzi devait construire une vraie moto sportive et donne à Tonti trois paramètres fondamentaux à suivre : 200kg, 200 km/h, 5 vitesses.

Tonti se met tout de suite au travail mais les agitations syndicales de 1969 démarrent chez le constructeur et freinent le développement de son projet. Tonti trouve alors un remède à la situation en prélevant un moteur de V7 vide sur la chaîne, quelques mètres de tube de cadre et se rend dans sa cave personnelle où il appelle à l'aide son collaborateur de toujours, Alcide Biotti. C'est ainsi que démarre la réalisation du cadre qui deviendra le chef de file de la production Guzzi pour de nombreuses années à venir. Quasiment jusqu'à aujourd'hui !

Le cadre réalisé artisanalement par Tonti chez lui, équipé d'un moteur de V7 en version record, tourne à Monza et améliore immédiatement de 6 secondes le record de la V7 Special utilisée en 1969.

Du fait de ce résultat, le cadre des 150 premiers exemplaires de la V7 Sport fut peint en rouge afin de mettre en valeur cet élément si bien réussi. C'est ainsi que naquit la mythique V7 Sport "Telaio Rosso", recherchée par tous les collectionneurs du monde.

Mais Tonti ne s'arrêta pas là et conçut un nombre incroyable de prototypes pour Moto Guzzi, dont la majeure partie restera sur plan ou au maximum à l'état de projet.

PROTOTYPES

C'est à lui aussi que l'on doit le projet des bicylindres "petits blocs" V35-V50, pensés pour être réalisés avec la plus grande simplicité et économie de production par rapport à la grande sœur V7.

Dans ce moteur apparemment simple, ne manque pas non plus une série de particularités très originales, comme par exemple la présence de soupapes parallèles. En effet la chambre de combustion, de type Heron, est réalisée intégralement dans la calotte du piston. Le moteur adopte une pompe à huile à lobes et non pas classique à engrenage (première application de ce type de pompe sur une moto italienne). Le bas moteur est divisé en deux carters à plan de joint horizontal qui coupe à moitié les paliers du vilebrequin. Quant à la partie cycle, le bras oscillant en alliage d'aluminium est très original puisque pour la première fois cet alliage fut utilisé pour une production en grande série.

Bref, Lino Tonti peut s'enorgueillir d'un nombre de réalisations vraiment vastes et régulières avec des moteurs allant de l'utilitaire de petite cylindrée aux motos de compétition qu'il a complètement créés (rappelons-nous la LINTO, née de l'accouplement de deux moteurs Aermacchi 250, en 1968).

Merci pour tout grand Lino.