

Moto Guzzi

Moto Guzzi est un constructeur de motos italien situé dans la région du Lac de Côme, en Lombardie.

Sommaire

- 1 Historique
 - 1.1 Les origines
 - 1.2 Début de la production
 - 1.3 Difficultés et renaissance
- 2 La compétition
- 3 Personnalités
- 4 Modèles commercialisés
- 5 Voir aussi
 - 5.1 Articles connexes
 - 5.2 Liens externes

Moto Guzzi



Création	1921
Siège social	 Mandello del Lario, Lombardie (Italie)
Activité	Constructeur de cyclomoteurs et motocyclettes
Société mère	Piaggio SpA
Site web	(it) Site officiel (http://www.motoguzzi.it)

Historique

Les origines

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes gens d'origines fort diverses, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi. Parodi apporta essentiellement le financement nécessaire au démarrage de l'affaire.

Début de la production

C'est sur les bords du lac de Côme, à Mandello del Lario, en 1921, que voit le jour la première moto portant la marque de « Moto Guzzi » : un monocylindre horizontal à quatre temps de 499 cm³.

Bien que sa disposition ait marqué pendant longtemps la production Moto Guzzi, les choix techniques sont extraordinairement modernes puisqu'il s'agit d'un bloc-moteur et qu'il possède 4 soupapes entraînées par un arbre à cames en tête.

Les premiers modèles de série, s'ils conservent le cylindre horizontal et le bloc-moteur, adoptent une distribution OHV culbutée, plus classique et économique, qui établira la réputation de fiabilité de la marque. La *Normale*, première Moto Guzzi de série, est produite en grand nombre de 1921 à 1924.

Cette disposition marque pendant longtemps la production de Guzzi, qui la décline en de nombreuses cylindrées. Les innovations ne manquent pas du côté de la partie-cycle avec, notamment, une moto entièrement suspendue dès 1928.



Ancienne Moto Guzzi monocylindre.

Difficultés et renaissance

En 1964, Carlo Guzzi décède et Enrico Parodi se trouve à la tête de la firme. Ses choix ne seront pas des plus judicieux. Sans compter le marasme général dont fut victime l'ensemble de la production motocycliste, victime de la concurrence des petites voitures à bas prix (Fiat 500, en Italie).

En 1966, Moto Guzzi est en faillite et passe sous le contrôle de l'*Istituto Mobiliare Italiano*. Giulio Cesare Carcano est « remercié » : il deviendra architecte naval puis décèdera en septembre 2005 quelques mois après Umberto Todero.

Si bien qu'en 1967, la SEIMM, société par action, est créée pour sauver Moto Guzzi. C'est à cette époque que naquit la *V7*, bicylindre en V face à la route, suite à un concours ministériel en vue d'équiper la police, et dont le moteur était issu (selon la légende) d'une sorte de tracteur à 3 roues : la « mule mécanique » ou « Tre-Tre ». Ce modèle, dont la descendance est toujours produite actuellement, sera salvateur pour la marque.

Entre temps, en 1972, Alejandro de Tomaso acquiert la marque, ce qui donnera l'occasion de voir des Guzzi 250, 350 et 400 cm³ à 4 cylindres. En fait des Benelli recyclées.

En 1986, l'usine prend contact avec John Wittner pour assurer le développement des cadres poutre (*spine type*) qui équiperont les futures sportives de la marque : *1100 Sport*, *1000 Daytona* et *V10 Centauro*.

En 1988, une restructuration de Moto Guzzi et de Benelli aboutit à la création de GBM Spa.

1994 voit un nouveau management en la personne d'Arnolfo Sacchi via la Finprogetti Spa. Il va redresser les comptes de Moto Guzzi. C'est sous sa houlette que la célèbre arlésienne naquit : l'*Ippogrifo*, équipée du moteur 750 Hie des drones israéliens : moteur à chambre de combustion hémisphérique et arbre à cames central, créé par Umberto Todero et ayant passé des tests infernaux comme tourner 200 heures en continu à 7 000 tr/min ! Ce moteur sera homologué par l'US Air Force et 650 exemplaires seront vendus à l'OTAN entre 1991 et 1995.

En 1995, De Tomaso démissionne. Le groupe DTI (*De Tomaso Industries*) devient la *Trident Rowan Inc.* coté à la Bourse de New York. Sous fond de restructuration (une de plus), Moto Guzzi France est créée en 1997, faisant disparaître le dernier importateur français indépendant : la SDM. Cette année-là, 360 Moto Guzzi sont vendues en France.

En 1999, Moto Guzzi, détenue à 61 % par la Trident Rowan Inc., fusionne avec *Atlantic Acquisition Corp.* pour donner naissance à la *Moto Guzzi Corporation*.

En 2000, Aprilia (Ivano Beggio) rachète Moto Guzzi après moult annonces. La restructuration (encore une) nécessitera l'injection de 13 millions d'euros en 2003.

En 2004, Aprilia met en vente Moto Guzzi. En mai, les banques italiennes injectent 30 millions d'euros pour faire tenir le groupe Aprilia face à ses créanciers. Il n'y a plus que 4 000 Guzzi qui sortent des chaînes de Mandello...

Le marché « Publiche Amministrazione » perdu depuis 1998 revient grâce à la *Breva 750 PA*.

Piaggio (dépendant de l'IMMSI) reprend Moto Guzzi en septembre 2004.

En 2005, 7 000 machines sortiront des chaînes de Mandello.

Octobre 2006 voit la victoire de Gianfranco Guareschi sur la *MGS*, un modèle développé par Ghezzi & Brian, au *Super Twin* italien.

Et le 11 décembre 2006, la dix millième Moto Guzzi fabriquée cette année sort des usines de Mandello. Il s'agit d'une *1200 Sport*.

L'usine renoue avec ce nombre jamais atteint depuis 1998.

La compétition

Tandis que les motos de production restaient relativement classiques (à l'exception, en 1932, d'un tricylindre horizontal de 500 cm³), Moto Guzzi fit preuve d'une activité intense en compétition, mettant en œuvre, dans ce but, la première soufflerie utilisée pour les motos en 1950. La légende veut que cette soufflerie (toujours virtuellement opérationnelle mais interdite d'utilisation) n'ait pu être utilisée que la nuit sous peine de priver toute la ville de courant...

Si des monocylindres horizontaux furent également utilisés, ils se déclinaient alors en 250, 350 ou 500 cm³, équipés d'arbre(s) à cames en tête simple (ACT ou SOHC) ou double (DOHC), de 2 ou 4 soupapes, assistés éventuellement de compresseurs volumétriques.

Moto Guzzi adopta également des solutions bien différentes avec un 4 cylindres transversal refroidi par eau (1931), un tricylindre transversal DOHC (1932), un bicylindre en V transversal à ACT (1933), un bicylindre parallèle horizontal DOHC (1947), un 4 cylindres longitudinal refroidi par eau (1952) et, point d'orgue, le seul V8 réellement conçu pour une moto en 1955, juste avant le retrait de Moto Guzzi de la compétition. Cette débauche technologique permet de classer Moto Guzzi parmi les constructeurs les plus prolifiques qui aient jamais existé. Elle ne fut pas vaine, puisqu'elle permit à la marque de Mandello de conquérir de nombreux titres :

- 1949 : Champion du monde 250 avec Bruno Ruffo (7 Moto Guzzi dans les 10 premières)
- 1950 : Vice-Champion du monde 250
- 1951 : Champion du monde 250 avec Bruno Ruffo (8 Moto Guzzi dans les 10 premières)
- 1952 : Champion du monde 250 avec Lorenzetti (7 Moto Guzzi dans les 10 premières)



Vue de l'extérieur de la soufflerie.



Soufflerie, vue de l'intérieur.



L'ingénieuse *Ottocilindri* à moteur V8.

- 1953 : Champion du monde 350 avec Fergus Anderson et 21^e avec Lorenzetti
- 1954 : Champion du monde 350 avec Fergus Anderson
- 1955 : Champion du monde 350 avec Bill Lomas
- 1956 : Champion du monde 350 avec Bill Lomas
- 1957 : Champion du monde 350 avec Keith Campbell

... sans oublier de nombreuses victoires en GP 500 cm³ et les 11 victoires en Tourist Trophy sur terre anglaise, entre 1935 et 1956 sur 250, 350 et 500 cm³ !

L'usine de Mandello totalise ainsi 3 329 victoires sur circuits, soit presque 100 par an entre 1921 et 1957, et fut 6 fois championne du monde constructeur.

- 2006 : Moto Guzzi revient victorieusement en course grâce à la *MGS-01 Corsa* et Gianfranco Guareschi lors de la *Battle of Twins* de Daytona de mars, catégorie Formula 1 et remporte le *Super Twin* italien en octobre grâce au même pilote avec la même machine.
- 2007 : Gianfranco Guareschi renouvelle son exploit de 2006 et remporte à nouveau, devant 40 000 spectateurs, la BOT de Daytona en catégorie Formula 1.

Personnalités

- Carlo Guzzi initiateur de la marque avec Giovanni Ravelli et Giorgio Parodi. Tous trois anciens de l'armée de l'air italienne. C'est le mécanicien de l'équipe. Il décède en 1964 à l'âge de 75 ans.
- Giovanni Ravelli n'assistera pas à la naissance de la marque car il fut tué dans un accident d'avion peu après la fin de la Première Guerre mondiale, mais il était prévu qu'il soit le pilote de course de la marque. L'aigle Moto Guzzi est l'emblème choisi à sa mémoire.
- Giorgio Parodi, pilote de l'air, dont le père permettra le financement du projet à la fin de l'année 1920. Il décède en 1955.
- Giulio Cesare Carcano, de 1936 à 1966, inventeur du V8 et du V2. Décédé en septembre 2005 après une nouvelle carrière d'architecte naval.
- Umberto Todero entré à Moto Guzzi en 1939. À l'instar de Molière, il ne la quittera qu'à son décès en février 2005.
- Lino Tonti, entré en 1967 pour remplacer Carcano, inventeur du cadre de la *V7 Sport* et des « petites » *V50*.
- John Wittner, dentiste américain de son état, sorcier ès-Guzzi, pilote-mécanicien émérite : il sera l'artisan des *1000 Daytona* en compagnie de Todero.

Modèles commercialisés

Moto Guzzi a commercialisé de nombreux modèles de cyclomoteurs et motocyclettes. On recense à ce jour près de 240 modèles d'engins à moteur (hors avions et bateaux) dont des triporteurs civils et militaires, des protos, une moto équipée de skis (la *Cicogna*), la fameuse « mule mécanique » et... 4 motoculteurs !

Parmi les modèles les plus célèbres, citons la première *V7* (700 cm³), la *V7 Special* (750), la *850 GT*, la *850 California*, avec ses airs de Harley-Davidson, adoptée par la police américaine, la *V7 Sport*, dont Mike Hailwood disait qu'elle avait la meilleure partie-cycle au monde, la *850 Le Mans*, sportive, *1000 Le Mans*, *1100 Sport*, la *1000 Convert* (à convertisseur de couple), et la *V50* de 1979, avec bras oscillant en aluminium directement articulé à la boîte de vitesses qui a donné naissance à toute la gamme des « petites » Guzzi, jusqu'aux actuelles 750.

Actuellement, la marque est totalement concentrée sur les dérivées du *V7* pour la production des « Gros Blocs » :

- *California 1100 : Classic et Vintage* (moderne classique) ;
- *Breva 850, 1100 et 1200* ;
- *Griso 850, 1100 et 8V* ;
- *Norge 850 et 1200 GT* ;
- *1200 Sport 4V* ;
- *MGS-01 Corsa*.

À l'exception de la *MGS-01 Corsa*, animée par un bloc 4 soupapes de 1 225 cm³ issu du bloc *Daytona*, tous les autres blocs sont issus de celui de la *Breva 1100*, double allumage (sauf pour les 850 - simple allumage).

Dans la série des « Petits Blocs » issue d'un prototype à base de *V50*, il ne reste plus que :

- *Nevada 750 Classic* ;
- *Breva 750* ;
- *V7 Classic* (moderne classique).

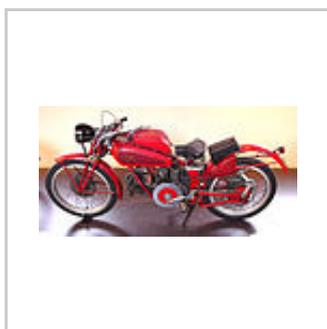
Le *Stelvio 1200 4V*, présenté en février 2007 à Berlin, est un trail placé concurrentiellement sur le terrain de la *BMW R1200GS*.

Apparues mi-2007 :

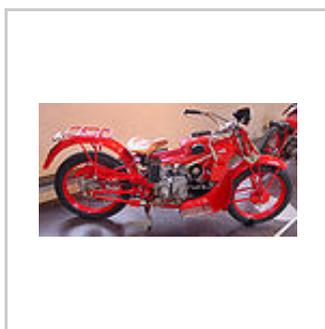
- *940 Custom* rebaptisée *Bellagio* pour sa sortie effective en mars 2007 ;
- *Norge 850* ;
- *Griso 8V* (4 soupapes par cylindre ; bloc de 1 200 cm³).

Ainsi, les machines issues de l'ère « pré-Piaggio » ont progressivement disparu, dont les *V11* qui avaient vu renaître la marque en 1999, provoquant le quasi-arrêt de la production des mythiques *California* pour satisfaire la demande...

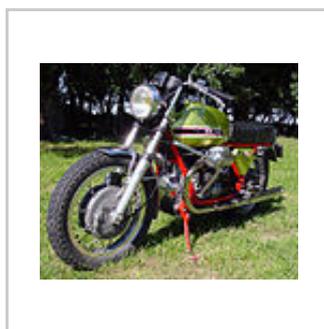
La liste des *1100 V11* est longue : *Sport, Rosso Mandello, Scura, Cafe Sport, Le Mans, Le Mans Rosso* et *Nero Corsa, Le Mans Tenni, Ballabio* et *Coppa Italia*. Ainsi que des séries limitées comme la *Scura R*, les *Sport TT* et *CF Special Edition*, et une *V11 Playboy*...



Condor.



GT 500 Norge.



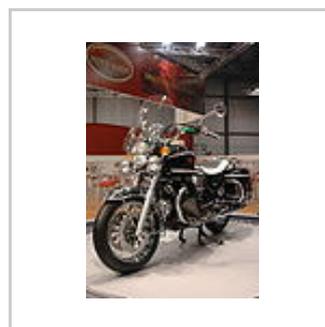
V7 Sport.



850 Le Mans.



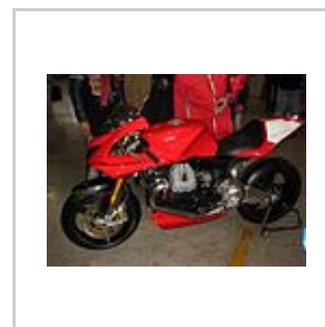
California Special.



California Vintage.



V11 Sport.



MGS-01 Corsa.

Voir aussi

Articles connexes

- Nigusil

Liens externes

- (it) Site officiel

Sur les autres projets Wikimedia :

Moto Guzzi

(*https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Moto_Guzzi_motorcycles?uselang=fr*), sur Wikimedia Commons

(<http://www.motoguzzi.it>)

- Un site de documentation technique concernant les Moto Guzzi de 1921 à nos jours (<http://www.guzzitek.org/>)
- Moto Guzzi 850 Le Mans (<http://www.vdcon.nl>)

Ce document provient de « http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Moto_Guzzi&oldid=102863432 ».

Dernière modification de cette page le 12 avril 2014 à 19:05.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons paternité partage à l'identique ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.