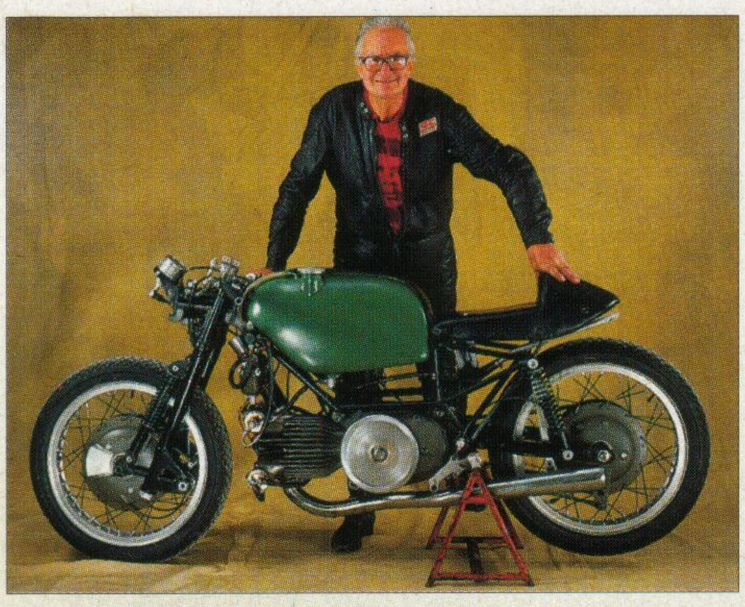

Gianni Perrone éprouve beaucoup de plaisir à piloter cette 500 monocylindre. Il faut dire que ses 54 ch et ses seulement 110 kg lui permettent une vitesse de pointe de l'ordre de 230 km/h, et surtout une maniabilité étonnante.

C'est en effet avec un monocylindre, la Tipo Normale, que Moto Guzzi arrive sur le marché en 1921. Cette première mécanique est issue de la collaboration de trois anciens de l'armée de l'air italienne, dont Carlo Guzzi (d'où l'aigle emblème de la marque, mais aussi de l'aviation).

Par définition un mono d'après-guerre est plutôt simple de conception, on en est encore au moteur à distribution latérale et la boîte est souvent séparée. Mais les ingénieurs Guzzi se sont ici inspirés de la technique aviation, toujours en avance sur ce qui demeure sur le plancher des vaches… Ainsi, on trouve déjà sur cette première moto un double-allumage, un bloc-moteur intégrant une boîte à trois rapports et une transmission primaire par pignons, héritage des moteurs rotatifs des coucous de la grande guerre. Multiplier ces techniques revenait à tout alourdir ; alors on se limita à un cylindre horizontal de 499 cm^3 scandaleusement super-carré !

Notons pour l'anecdote que Guzzi demeure liée à l'aviation : des versions "aéronautisées" du V-twin actuel propulsent des drones israéliens, des petits avions sans pilotes chargés officiellement de missions de renseignement…

NOUVELLE DONNE EUROPÉENNE.

Sans qu'on puisse parler d'innovation, car ces techniques existaient déjà, Moto Guzzi les a popularisées, au point que les monos de la perfide Albion pompèrent ce schéma bien plus tard ; regardez donc les monos Norton des années 50.

Histoire de brouiller les cartes des futurs historiens, les ingénieurs de Mandello réussiront à décliner ce mono jusqu'en 18 versions différentes dans une même année ! Inutile alors de préciser que revendiquer détenir l'absolue vérité quant aux machines de course relève de la fantaisie, tant les versions sans lendemain furent nombreuses ! Énorme avantage, on peut faire une copie sans trop affecter l'original !

Des huit chevaux initiaux de 1921, on parviendra à pousser cette mécanique, certes bien aménagée, jusqu'à près de 50 ! Bien sûr, on est passé entre temps d'une distribution semi-culbutée (soupape d'admission latérale et d'échappement culbutée) à une distribution par double-arbre à cames en tête commandé par couples coniques.

Détail cocasse sur les versions intermédiaires de course à distribution culbutée, il fallait régler le jeu aux soupapes à froid, puis à chaud, avant le départ de l'épreuve. Forcément : avec une course de près de neuf centimètres, la dilatation thermique du cylindre commence à se faire sentir, notamment en longueur. N'ayant pas eu la bonne idée d'ajuster la dilatation des tiges de culbuteurs en conséquence, les soupapes ne s'ouvraient plus assez à chaud et prenaient du retard. Dans le cas contraire, avec un réglage effectué à chaud et dans l'hypothèse d'un arrêt de la course, les soupapes restaient ouvertes ce qui entraînait une perte de compression et donc l'impossibilité de redémarrer ! Les mécanos passaient donc leur temps avec les cales à la main, priant le ciel que rien ne vienne perturber le déroulement de la compétition.

RENDONS À CÉSAR… La version originale de notre 500 a pour concepteur le père de la 500 V8 : Giulio Cesare Carcano.

De la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'au retrait de Guzzi des Grands Prix, les responsables ont joué la valse hésitation avec les motos. Il faut dire que Gilera et Bianchi avaient commis la même erreur : celle de tout miser avant-guerre sur le compresseur qui fût interdit en 1946. Dès lors, on sauva les meubles en partant dans toutes les directions, d'autant que les caisses de la firme regorgeaient de lires vues les ventes exceptionnelles de petits utilitaires. En France, nos constructeurs se ratèrent même sur ce coup…

Ainsi arrivèrent sur circuits des 500 bicylindres en V à 120°, des 250 twins, sans que les résultats escomptés ne se manifestent ! Seule consolation : à défaut d'être concluantes sur le plan moteur, ces motos vont se révéler performantes en partie-cycle. À l'opposé du Featherbead anglais, les Italiens jouent du treillis aux tubes rectilignes, boulonnés ou soudés.

Arrive aussi cette curieuse fourche oscillante à biellettes qui apparaît sur la 500 en 1949. Curieux, car une fourche télescopique existait dès 1948

1949 est encore une date intéressante pour notre 500. Cette année est celle de la présentation de la nouvelle 500 Falcone civile, probablement le plus beau mono de série produit par Guzzi et ce jusqu'en 1975 ! En outre, elle présente bien des similitudes mécaniques dans son architecture avec les monos de course de la décennie à venir, et quelle décennie !

PRÊTE AU COMBAT. Pour apprécier les qualités de notre Guzzi, replaçons-la dans son contexte. Les années 50 préfigurent l'ère du quatre-cylindres en ligne. À l'exception de nos amis Britanniques, la quasi-totalité des constructeurs présente cette architecture en Grand Prix, dont Guzzi qui s'attaque, en plus et non sans mal, au V8 en 1956 et 1957. ➤

Curieusement, le monocylindre est un peu délaissé au début de cette décennie. Devant le demi-fiasco des quatre en ligne et du V8, le mono s'impose, lui qui n'était conçu que pour les pilotes privés. À tel point que sa déclinaison en 350 sera sacrée championne du monde en 1953 et 1954 avec Fergus Anderson (le futur directeur sportif de la firme), en 1955 et 1956 aux mains de Bill Lomas, le seul qui fera gagner la 500 en Ulster en 1955, et enfin avec Keith Campbell en 1957 (qui était aussi le pilote de la V8). Ajoutons quelques records du monde, et nous aurons une idée du palmarès exceptionnel des monos Guzzi.

À bien y réfléchir, il n'y a pas à s'étonner de la suprématie de cette machine. D'une part, elle était fort bien servie en puissance : 37 chevaux pour un poids d'un peu plus de 100 kilos. Mais d'autre part son agilité faisait merveille sur des circuits bien peu adaptés aux lourds quatre-cylindres. Notons au passage que les constructeurs qui investissaient dans cette conception finiront par avoir des pistes à leur mesure…

Enfin, chacune de ses versions arborera des lignes fort différentes, fruits des recherches de Guzzi en soufflerie. On trouvera des carénages "poubelle", "pingouin" ou plus conventionnels. Seule constante de l'époque, une couleur verte pas très heureuse due à un colorant ajouté au polyester afin d'économiser le poids d'une peinture. Chaque mono de course était alors une pièce unique donc rare. Sans doute est-ce pour cela qu'il fallait en reconstruire pour les admirer de nouveau, et sans risque !

LA COPIE QU'ON FORME. Il y a trois ans, Marcellino qui s'était illustré en Italie pour ses préparations de twins Norton, décide de mixer un stock considérable de pièces d'époque pour produire une réplique et représenter la marque dans les différents meetings d'anciennes de course.

Le travail est de toute beauté. Voici quelques mois, je regardais Gianni Perrone pousser sa moto en prégrille et je le félicitais pour la qualité de sa restauration. Rires de l'intéressé qui me répond : *«Forcément, elle est neuve et en rodage !»*

Le plus stupéfiant est la maîtrise des aciers utilisés qui miment la patine qu'acquièrent des motos de 50 ans d'âge.

Mais cette réplique n'est pas une copie. Les plus éminents spécialistes auront décelé la supercherie dès l'examen des clichés. Effectivement, elle se rapproche des derniers modèles construits en 1956-1957, mais elle en diffère sur de nombreux points. Ainsi les cotes connues en 1954-1955 (84 x 90 mm) ont évolué vers des cotes super-carrées (88 x 82 mm) afin de donner un moteur plus apte à prendre des tours. La bougresse développe 54 chevaux pour 110 kilos et file à plus de 230 km/h !

Tiens au fait, bon sang, mais c'est bien sûr ! Ce sont les cotes de la dernière Falcone produite (et aussi de la Suzuki DR 500, mais je m'égare…). Gianni m'avoue tristement que si l'illusion est totale depuis l'extérieur, la mécanique est en réalité fort différente. Sacrilège direz-vous ? Je serai plus mesuré depuis que j'ai identifié les mécaniques qui tournent à l'intérieur de motos bien plus prestigieuses lors de démonstrations…

Seules trois machines ont vu le jour et l'une d'entre elles était prévue pour Phil Read. Forcément le prix s'en ressent. Voici deux ans, il fallait débourser la bagatelle de 350 000 F pour caresser la belle !

Ce "come back" suscite bien des envies : celles de voir d'autres machines renaître, la vague néo-rétro qui sévit me pousse à être optimiste ! ●

FICHE TECHNIQUE

Moto Guzzi 500 Grand Prix Replica

Moteur. Monocylindre horizontal à distribution par double-ACT commandé par arbre et couples coniques. Alésage x course : 88 x 82 mm (84 x 90 pour le modèle original). 54 ch à 9 000 tr/mn. Un carburateur horizontal. Double-allumage batterie-bobine. Graissage sous pression par carter sec. Transmission primaire par pignons, secondaire par chaîne. Embrayage multidisque dans l'huile et boîte de vitesses à 4 puis 5 rapports au pied droit.

Partie-cycle. Cadre treillis tubulaire et moteur suspendu. Suspension avant par fourche oscillante à biellettes, arrière oscillante. Double-frein à tambour à l'avant, tambour à l'arrière. Pneus avant et arrière de 3,00 x 19. 110 kg pour environ 230 km/h (selon démultiplication).

Le poste de pilotage est assez particulier avec le bouchon de remplissage d'huile encadré par le compte-tours Smiths et le frein de direction.