

La grande saga des

Quand on pense à Moto Guzzi, la première chose qui vient à l'esprit est un bon vieux twin transversal. C'est oublier que la marque italienne a longtemps produit des monos horizontaux, déclinés en une très prolifique gamme. Une histoire qui débute en 1921 et se termine 55 ans plus tard !

*Par Francis Dréer
(agence Big Block,
www.big-block.com).*



monos Guzzi !



Guzzi 500 Alce (1939)

L'Alce fut un peu le cheval de trait de l'armée et des administrations italiennes de 1939 à 1945. Le moteur était le bon vieux semi-culbuté de 500 cm³.

Pas très puissant mais très fiable, il rendit de nombreux services. L'Alce se distinguait par sa garde au sol importante. Pendant longtemps (y compris avec ses V-twins), Moto Guzzi fut un important fournisseur de l'Etat italien. Cette version destinée à la "milice de la route" (la Gendarmerie) dispose d'un répétiteur de rapport engagé et d'une sécurité bloquant la roue arrière en côte. Moderne !

Né en 1880 à Milan, diplômé de technique, Carlo Guzzi est mobilisé comme mécanicien dans l'aviation italienne pendant la Grande Guerre. Il s'y lie avec deux autres amateurs de deux-roues, Parodi et Ravelli – pilote qui a brillé sur Triumph. Après la mort de Ravelli, Parodi finance la future entreprise. En mars 1921, la Società Anonima Moto Guzzi voit le jour.



Guzzi C4V 500 (1925)

Quatre ans après la naissance de la marque, Pietro Ghersi mena la C4V – monocylindre à arbre à cames en tête avec 4 soupapes par cylindre – à la victoire. Très basse, cette machine vouée à battre des records sera au catalogue en 1925 et 1926.

Née en 1921, la marque Moto Guzzi allait connaître une expansion étonnamment rapide grâce, entre autres, à l'appui d'un régime mussolinien fort soucieux de glorifier l'industrie nationale. Carlo Guzzi, fondateur de la firme, était un vrai amateur de motos, mais la Grande Guerre ne lui permit pas de concrétiser cette passion. Toutefois, intégré à la jeune aviation italienne, il acquit un savoir-faire technique qu'il allait mettre à profit une fois la paix revenue.

Guzzi : des débuts fulgurants

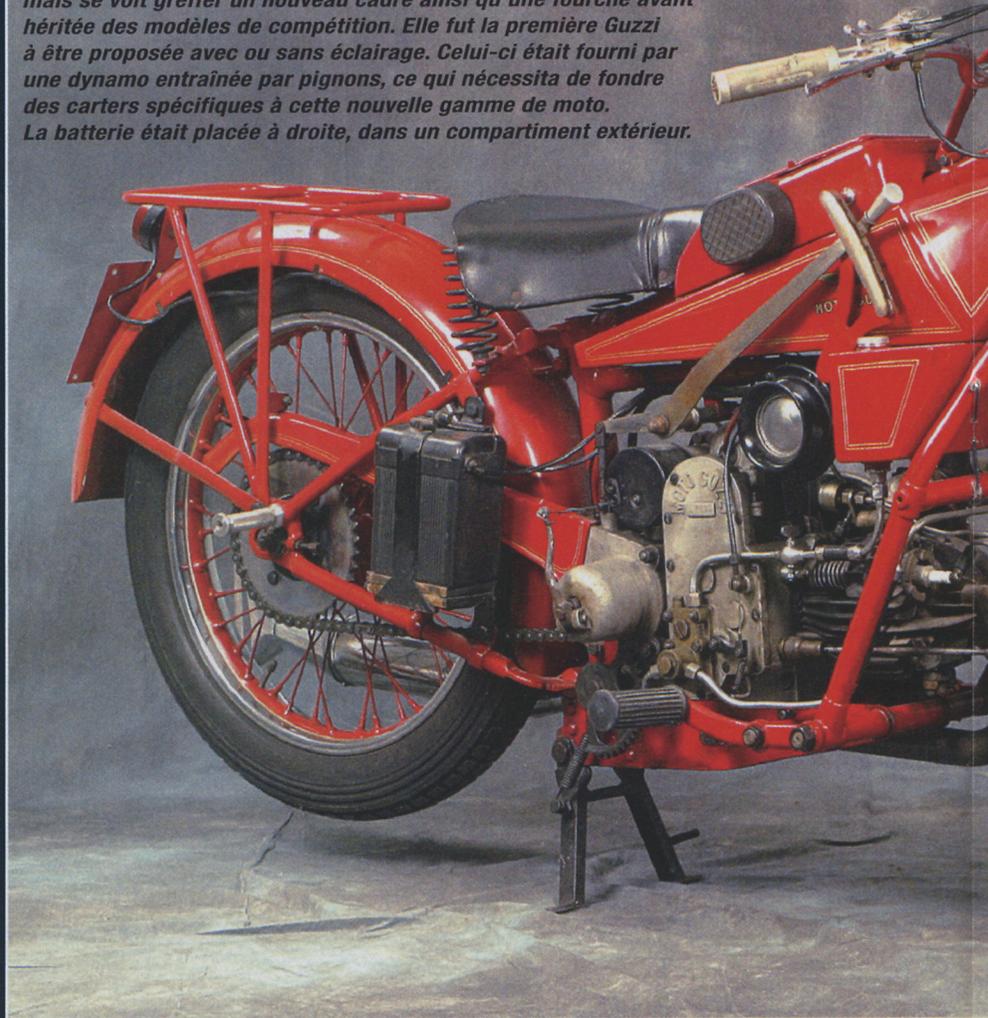
Associé au pilote Giorgio Parodi, Carlo Guzzi posa dès 1920 les bases d'une future machine très élaborée et dont la conception n'évolua guère jusqu'aux années soixante-dix ! Carlo Guzzi dessina un moteur monocylindre horizontal (pour offrir un centre de gravité assez bas et faciliter le refroidissement de la culasse). Celui-ci était muni d'une pompe à huile (à l'époque, on en était encore à la pompe manuelle !), pourvu d'une boîte de vitesses intégrée avec transmission primaire par pignons – en lieu et place de la classique boîte de vitesses séparée entraînée par chaîne – et d'un embrayage multidisques en bain d'huile (technique alors très rare). Enfin, un imposant volant d'inertie de 28 cm fut monté à l'extérieur côté gauche. Toutes les Moto Guzzi monocylindres se reconnaîtront d'ailleurs à ce volant, qui leur vaudra le surnom de "coupe-jambon". Mais ce qui intéressait Carlo et ses

acolytes, c'était la compétition ! Et pour être efficace, ce prototype, sobrement baptisé GP (pour "Guzzi-Parodi"), fut équipé d'une culasse et d'un cylindre en alliage avec double allumage et 4 soupapes actionnées par un arbre à cames entraîné par pignon et couple. On ne pouvait pas faire plus moderne pour l'époque ! Toutefois, avec les mauvaises essences de l'après-guerre, la GP développait tant bien que mal ses 12 ch (le taux de compression ne dépassait pas 3,5 à 1) et l'italienne atteignait à peine les 100 km/h. Mais pour un début, c'était excellent !

Premiers succès au bout de quatre ans

Après la GP, Moto Guzzi allait réaliser toute une série de machines fidèles au mono horizontal en version semi-culbutée, à arbre à cames en tête avec 2 ou 4 soupapes, puis des modèles entièrement culbutés, le tout décliné en 500, 250 et même 175 cm³. La "Normale" 500 fut le premier mono semi-culbuté de grande série. Il s'agissait d'une machine économique avec son ensemble cylindre-culasse en fonte et sa distribution semi-culbutée (soupape d'admission latérale et soupape d'échappement culbutée). Chose importante à signaler, sur le segment des motos populaires, Moto Guzzi ne réalisa jamais de machine à soupapes latérales comme la plupart des constructeurs européens : la moins onéreuse des Guzzi eut en effet droit à une distribution semi-culbutée. De plus, sur ces modèles, la soupape d'échappement fut ramenée par un ressort en épingle, une technique que l'on retrouva ensuite sur bon nombre de machines rapides. Malgré une modeste puissance de 8 ch, la "Normale" impressionnait les spécialistes et un grand pilote italien, Aldo Finzi, parvint à convaincre Guzzi de s'engager en compétition. La course Milan-Naples de 1921 permit à la jeune marque de se faire les dents et en septembre, lors de la Targa Florio de Sicile, une "Normale" à peine préparée remporta l'épreuve. Le début d'une longue série, car plusieurs de ces 500 semi-culbutées allaient être modifiées pour rafler un nombre impressionnant de victoires. Mais Carlo Guzzi ne comptait pas en rester là et étudia une nouvelle culasse à deux soupapes en tête inclinées, qui fut montée sur la C2V (Corsa 2 Valvole), puis sur la C4V à quatre soupapes et simple ACT : racée, accusant seulement 130 kg sur la balance, cette 500 flirtait avec les 145 km/h. En 1925, la C4V s'octroya un joli palmarès avec 32 victoires ! A partir de cette machine, Carlo Guzzi décida de construire une 250 identique, destinée uniquement à la compétition, la TT250, taillée pour le redoutable trophée de l'île de Man. Le moteur développait 15 ch, mais à 6000 tr/min, un régime élevé pour l'époque, d'autant que le taux de compression atteignait cette fois les 8 à 1.

La Sport 14 (1928), élaborée à partir de la Normale puis de la Sport, conserve le réservoir entre-tubes de l'époque, mais se voit greffer un nouveau cadre ainsi qu'une fourche avant héritée des modèles de compétition. Elle fut la première Guzzi à être proposée avec ou sans éclairage. Celui-ci était fourni par une dynamo entraînée par pignons, ce qui nécessita de fondre des carters spécifiques à cette nouvelle gamme de moto. La batterie était placée à droite, dans un compartiment extérieur.



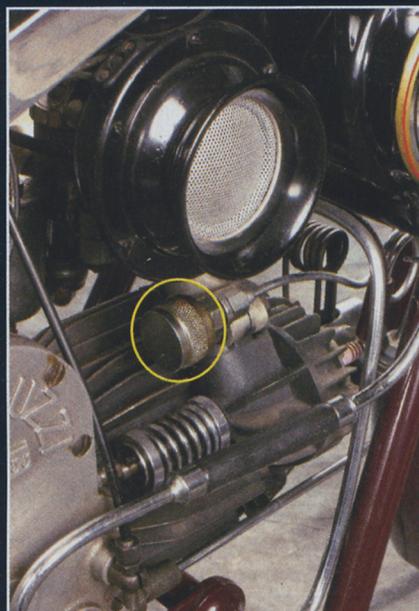
La Sport 15 (1931) succède logiquement à la Sport 14. Plus moderne avec son réservoir séparé, elle connut un très grand succès. On remarque le réservoir d'huile séparé, sous le réservoir d'essence, les nombreux chromes et la nouvelle fourche avec un gros ressort central. Le moteur reste le même mono horizontal semi-culbuté, mais ce modèle de 1937 a subi quelques améliorations visant à l'augmenter.



P 175 & P 250 : des monos entièrement culbutés



1932 marque l'arrivée d'une nouvelle gamme de motos légères : les P 175 (ci-dessus) et P 250 (ci-dessous). Le mono a été redessiné et il est désormais entièrement culbuté. Surtout, la culasse comporte des soupapes présentant un angle important et une culbuterie enclose. Ce moteur est proposé en 175 cm³ puis en 250 cm³ pour des raisons administratives (les taxes de l'Etat sont moins lourdes que sur les 500 cm³). La 250 cm³ dispose d'un change-ment de rapports au pied (une première) et sera aussi commercialisée avec une suspension arrière oscillante (modèle PE 250), avant de devenir l'Airone à la veille de la guerre.



Le mono de la Sport 15 dévoile ici le filtre du carburateur Dell'Orto, le ressort de la soupape d'admission latérale et le ressort en épingle de la soupape d'échappement. La molette (cercle jaune) contenait de la graisse chargée de lubrifier la culbuterie du haut-moteur.



réservoir en selle, l'essence, le vénérable à le fiabiliser.

Pour une 250 cm³ dépassant à peine 100 kg, c'était révolutionnaire. Et la recette fonctionna, puisque la quart de litre fit sensation lors de l'épreuve de l'île de Man et écrasa la concurrence à Monza pour le Grand Prix des Nations en 1926. Une 500 inspirée de la C4V fut aussi lancée sur le marché, la 4VTT, avec culasse en bronze et non plus en fonte. A cette date, l'usine Guzzi était en plein développement : 350 personnes travaillaient à Mandello et pas moins de 3 000 motos sortaient des chaînes tous les ans ! C'est d'ailleurs en 1928 que Guzzi décida, provisoirement, d'arrêter la compétition pour se consacrer à la grande production.

La grande série

Plus classique, la Sport succéda à la Normale. Elle fut la seule véritable Guzzi de grande production de 1923 à 1928. De type semi-culbuté, elle évolua peu à peu au fil des ans avant de devenir la Sport 14 en 1928. Certes, la machine n'était pas un foudre de guerre, mais fut très populaire en Italie, tout comme la Sport 15 de 1931, qui prit la relève. La version GT 16, développée dès 1930, comportait quant à elle un amortissement arrière par compas. Alors que la plupart des pays étaient touchés par la crise économique de 1929, l'Italie fasciste de Mussolini s'en sortait mieux et tenait à investir dans les sports mécaniques, qui étaient autant de supports pour la propagande du régime. Guzzi revint donc en course et s'engagea de plus en plus dans la voie des multicylindres. Mais la production des monos n'était pas terminée, loin s'en faut. En 1932, une nouvelle gamme fut d'ailleurs présentée. Il s'agissait des nouvelles culbutées type P 175 et P 250. Dans la catégorie des grosses "500" semi-culbutées, la GT 17 succéda à la GT 16 et fut largement diffusée au sein de l'armée italienne. En 1934, une nouvelle série de 500 apparut, calquée en fait sur les P 175 et P 250. Le mono conservait les cotes de 88 x 82 mm, mais la culasse comprenait cette fois un double échappement et la boîte de vitesses à 4 rapports était commandée au pied. La 500 V culbutée fut complétée par la GTV avec suspension arrière ; elles devinrent rapidement les W et GTW avec des moteurs plus puissants (ces machines restèrent au catalogue jusqu'en 1949 !). Mais pour conserver une clientèle finalement peu avide de nouveautés, Guzzi proposa en même temps la série des 500 S et 500 GTS, qui étaient les versions semi-culbutées des précédentes. Pas très performantes, ces motos allaient connaître toutefois un très grand succès grâce à leur exceptionnelle robustesse. A la veille de la seconde guerre mondiale, Moto Guzzi se retrouva donc avec pas moins de 7 motos de 500 cm³ à son catalogue ! Après de nombreux essais avec des modèles uniques entièrement dédiés à la compétition (tel l'incroyable 4-cylindres compressé), Moto Guzzi revint en force en 1937 avec

V et W : les VFR de l'époque

La gamme des V 500 et GTV 500 est la première série de 500 cm³ à soupapes en tête. Le moteur est identique à celui des P 175 et P 250, mais conserve les cotes de 88 x 82 mm des 500 cm³ semi-culbutés. La différence tient essentiellement au double échappement et à la boîte à quatre rapports au pied (la GTV a droit à une suspension arrière).



Les W et GTW 500 sont identiques mais plus sportives (22 ch au lieu de 18 ch), grâce à un taux de compression accru et un nouvel arbre à cames.



L'exception GTCL

Et voici une machine très rare. Il s'agit de la GTCL 500, l'ancêtre direct de la Condor. Cette "Grand Turismo Corsa Leggera", apparue durant l'hiver 1938, fut produite en version compétition pour courir à l'origine dans la Milan-Tarente. Le moteur est culbuté, mais la puissance passe à 26 ch. Il n'y a qu'un seul échappement surélevé, la roue avant est de 20 pouces et le réservoir d'huile à grande capacité est au-dessus du réservoir d'essence. On remarque aussi le "pad" pour s'asseoir sur l'arrière et adopter la position "en limande" plus gagner quelques km/h.

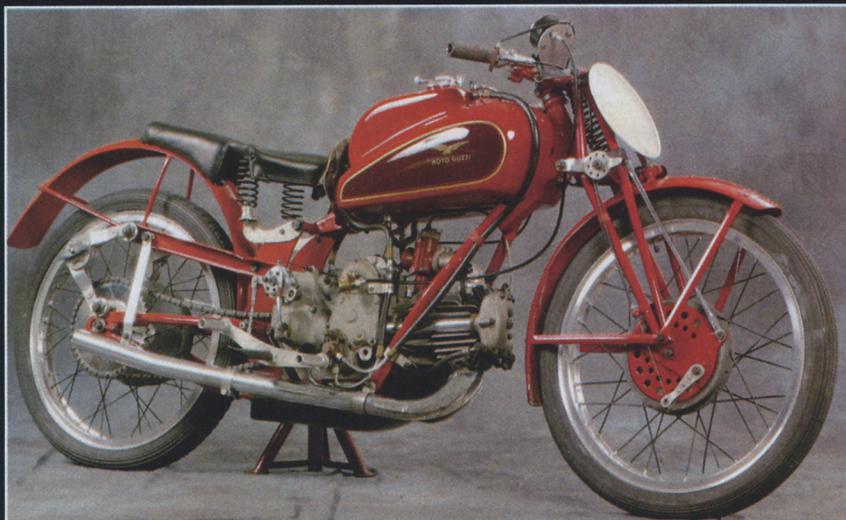


des séries sportives : la GTC 500 de 26 ch fut suivie d'une nouvelle 250 cm³ à cadre en tôle, la PL et la PLS 250. C'est à cette époque que Guzzi frappa fort avec une 500 remplaçant la GTC. Baptisée Condor, cette superbe sportive fut déclinée en 250 (l'Albatros). La descendante directe de la Condor, la Dondolino, était un compé-client redoutable, qui tint la dragée haute aux Gilera Saturno. Son développement ultime donna naissance à la mythique Gambalunga, qui connut son heure de gloire en France avec Jean Behra, triple vainqueur du championnat de France (1949, 1950 et 1951) sur une Guzzi. Comme on peut le voir, la firme abandonna à cette époque la désignation par lettres et chiffres pour des noms d'oiseaux... plus adaptés. Dans le même temps, la PL 250 fut renommée Ardetta et la PLS 250, Egretta. Une autre 250 cm³ fut dévoilée à la veille de la guerre, l'Airone, qui remporta un franc succès. Pour les militaires, Guzzi conçut l'Alce, une robuste 500 à mono semi-culbuté qui fut diffusée jusqu'en 1958 !

La fin du mono

Après la guerre, Guzzi fit comme tout le monde... La marque recentra sa production sur des petites cylindrées à moteur deux-temps. Mais l'antique mono horizontal continua d'être produit avec l'Airone Turismo, qui reçut en 1947 une suspension avant par fourche télescopique puis un moteur entièrement en aluminium. Une version Sport fut même lancée et les deux modèles furent "refondus" et modernisés en 1952, conjointement à un modèle militarisé destiné aux administrations. La gamme des GTV et GTW fut elle aussi reconduite après la guerre. Ces modèles se virent greffer une suspension arrière avant de devenir en 1951 l'Astore. Celle-ci ne différait pas beaucoup des machines précédentes, mais la culasse et le cylindre étaient désormais en alliage léger, tandis que la distribution était totalement enclose. La dernière vraie Guzzi à monocylindre horizontal fut la Falcone, gros succès pour la marque jusqu'en 1968 ! Un record pour un moteur dont la conception remontait à... 1921 ! Certes, la firme avait l'intelligence de modifier ses modèles chaque année, en les modernisant. Pourtant, la puissance des monos changea finalement peu en 40 ans, puisque rares furent les modèles à dépasser les 30 ch. Mais curieusement, la clientèle Guzzi des années cinquante était très sensible aux succès de la marque en compétition. Ainsi la Falcone, bien qu'étant une utilitaire, avait-elle droit à une finition digne d'une sportive. Très fiable, elle termina sa carrière au milieu des années soixante, mais devant la demande de la police et des militaires, les chaînes de fabrication furent relancées : ainsi apparut le Nuovo Falcone en 1969. Beaucoup plus moderne, avec une ligne "japonaise", elle fut produite finalement jusqu'à 1976, date de lancement de la non moins mythique Le Mans ! ■

Le nec plus ultra : la Condor



La Condor 500, grâce à un gros carbu Dell'Orto de 32 mm et un nouvel arbre à cames, développait 28 ch (32 à 34 moyennant un peu de préparation). Le moteur est culbuté avec des tiges encloses dans un puits, donnant l'impression qu'il s'agit d'un mono à arbre à cames en tête. En fait, la Condor n'était qu'une GTCL rebaptisée en 1939, mais le moteur était entièrement en aluminium avec des carters en ébène (tout comme les tambours de freins). En compétition, les modèles dépourvus de circuit électrique pesaient moins de 125 kg. La Condor atteignait sans peine les 160 km/h, mais la guerre mit un terme à sa production (un peu plus de 60 exemplaires sortirent des chaînes). Il semble que la garde personnelle de Mussolini ait été dotée de cette machine. Après le conflit, la Condor devint la Dondolino, avec des soupapes plus grosses et un carburateur Dell'Orto de 35 mm. Avec 33 ch et 170 km/h en vitesse de pointe, elle remporta le GP d'Espagne en 1946 et le Milan-Tarente en 1951, mais continua à briller jusque vers 1954. La Gambalunga qui lui succéda fut améliorée au niveau du cadre avec une fourche à roue poussée. C'est à son guidon que le Français Jean Behra (action) remporta plusieurs championnats.

