

100 ANS MOTO GUZZI : CHRONOLOGIE

HISTOIRE

1889 : Naissance de Carlo Guzzi

15 mars 1921 : Naissance de Moto Guzzi / Usine

1921 : Le logo de la société nouvellement créée est un aigle.

1921 : La première moto est la *Normale 500* (ou *GP - Guzzi Parodi 500*).

1925 : 1.200 motos sont construites à Mandello par plus de 300 ouvriers.

1928 : raid Caponord de Giuseppe Guzzi (frère de Carlo Guzzi)

1929 : La production atteint 2.500 unités

1934 : Moto Guzzi est le plus grand fabricant de motos en Italie.

1939 : Moto Guzzi présente l'*Airone 250*, une moto qui a connu un tel succès que 29 926 unités ont été construites.

1939/1945 : La production est presque entièrement destinée au marché militaire (les *motos militaires Alce, Trialce et Airone* sont créés pour l'armée royale).

1946 : L'entreprise devient une société par actions (Moto Guzzi S.p.A.) et commence la production de sa première petite moto à deux temps, la *Motoleggera 65*, également connue sous le nom de "Guzzino", dont 50.000 unités seront construites en trois ans. Cette moto légère est produite dans les années 1950 sous le nom de *Cardellino* avec une cylindrée de 73 cm³.

1950 : La *Falcone 500* est lancée, la dernière Moto Guzzi avec un moteur monocylindre horizontal.

1950 : Une soufflerie est inaugurée à Mandello

1950 : *Le Galletto*, le premier scooter à grandes roues de l'histoire, est mis en vente.

1958 : Moto Guzzi produit le premier moteur au monde avec une chemise de cylindre chromée, une innovation appliquée plus tard au *Zigolo*.

1964 : Carlo Guzzi meurt

1965 : Giulio Cesare Carcano conçoit le *moteur V2 à 90°* monté longitudinalement qui deviendra une caractéristique distinctive de Moto Guzzi jusqu'à ce jour.

1967 : La gestion de Moto Guzzi passe à la *SEIMM* (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche)

1967 : Le *V7* est produit avec un *V2 à 90°* d'une cylindrée de 703cc.

1971 : *La V7 Sport* est présentée, une moto sportive destinée à entrer dans l'histoire.

1971 : Pour le marché américain, les versions *V7 Special, California et Ambassador* sont préparées.

1973 : Industries De Tomaso Inc. qui possède également Benelli, acquiert la propriété de l'entreprise et Alejandro De Tomaso en prend la direction.

1973 : Le succès de la *V7 Sport* en course a donné naissance à la *750 S* et plus tard à la *750 S3*, équipée de trois freins à disque.

1974 : La version 850 de la Moto Guzzi *California* est présentée.

1976 : Le modèle le plus populaire et le plus réussi de l'époque, le *Le Mans*, fait ses débuts. Quatre versions de cette moto ont été produites, désignées I, II, III et 1000.

1977 : Le Musée Moto Guzzi est né

1987 : Mise en vente de la *California III*

1988 : La nouvelle société *Guzzi-Benelli Moto* (G.B.M. S.p.A.) voit le jour.

1992 : La *Daytona 1000 IE* est présentée

1996 : G.B.M. S.p.A. change de nom et devient *Moto Guzzi S.p.A.* Finprogetti prend une part importante puis contrôle la De Tomaso Industries Inc. et la transforme en *TRG (Trident Rowan Group Inc.)*.

1996 : *La V10 Centauro* conçue par Marabese Design est présentée au public.

1999 : Un nouveau moteur de 1000 cm³ à refroidissement liquide appelé *V10 est* présenté à la presse à l'usine Moto Guzzi, caractérisé par l'architecture classique en V à 75° et capable de fournir plus de 140 ch.

2000 : Aprilia rachète Moto Guzzi et lance un programme de reconversion industrielle. Le premier produit est le *V11 Sport Rosso Mandello*, une version spéciale du *V11*.

2001 : L'injection électronique est introduite dans les moteurs Guzzi. [[NDLR - le service de presse Piaggio place l'arrivée de l'injection très tard : les premières California III IE sont apparues en 1990](#)]

2004 : Moto Guzzi fait partie du groupe Piaggio, leader européen des motos et des scooters et l'un des principaux constructeurs mondiaux du secteur.

2005 : *La Breva 1100* fait ses débuts, une nouvelle proposition italienne dans le segment des motos "naked".

2005 : *La Griso 1100* est lancée

2006 : Introduction de la *1200 Sport*, une élégante moto "naked", et de la *Norge 1200*, marquant le retour de Moto Guzzi sur le marché des granturismo.

2007 : L'entreprise de Mandello est plus vivante que jamais et présente les Moto Guzzi *Griso 8V*, *Bellagio* et *Stelvio*.

2007 : Les Journées Mondiales Moto Guzzi (GMG) sont anoblies par la présence de l'acteur Ewan Mc Gregor, qui est venu à Mandello del Lario pour récupérer sa California.

2009 : La production s'enrichit de deux nouveaux modèles (la *V7 Classic* et la *V7 Cafè*). Au salon EICMA de Milan, Moto Guzzi se met en avant en présentant trois prototypes futuristes conçus par Miguel Galluzzi et Pierre Terblanche : la *V12LM*, la *V12 Strada* et la *V12 X*, récompensée par le *Motorcycle Design Association Award* du meilleur design moto de l'année.

2010 : *La Stelvio 1200 8V*, la *Stelvio NTX* et la *Norge GT 8V* sont présentées, toutes construites autour du nouveau moteur 1200cc bicylindre en V à huit soupapes. La *V7 Racer* est née, une véritable production spéciale.

2011 : Mandello del Lario dédie un monument à Carlo Guzzi

2011 : Moto Guzzi fête ses 90 ans et une édition spéciale de la California est produite pour l'occasion.

2011 : La nouvelle gamme de modèles premium *Stelvio* et *Norge 8V* fait ses débuts.

2012 : Nouvelle gamme *V7*, équipée d'un nouveau moteur à haut rendement capable de propulser la nouvelle moto moyenne de Mandello au sommet de la liste des meilleures ventes du Groupe en quelques mois seulement.

2012 : *California 1400 Touring* lancée en Europe

2013 : *California 1400 Custom* lancé en Europe

2014 : Moto Guzzi *The Clan* est né

2014 : En plus des nouveaux modèles *Eldorado* et *Audace*, le prototype de la futuriste *MGX-21* fait ses débuts à l'EICMA.

2014 : Moto Guzzi *V7 II* - deuxième génération de la Guzzi la plus populaire - en versions Stone, Special et Racer.

2016 : Une version tout-terrain (Scrambler) de la *V7 II*, la *Stornello*, est commercialisée.

2016 : La *MGX-21 Flying Fortress* fait ses débuts, une version unique en édition limitée du *bagger* présenté deux ans plus tôt.

2017 : Lancement du projet *Moto Guzzi Experience*

2020 : Début du projet de restauration des véhicules historiques au Musée Moto Guzzi en vue du Centenaire de la marque de l'Aigle

2021 : 100^e anniversaire de Moto Guzzi

CHRONOLOGIE DES VÉHICULES ANCIENS

ANNÉES '20

- (1921) Normale 500
- (1923) C 2V 500
- (1928) Norge GT 500

ANNÉES '30

- (1931) 2VT 500
- (1933) 500 Bicilindrica
- (1939) Airone 250 Turismo

ANNÉES '40

- (1946) Gambalunga 500
- (1947) Motoleggera "Guzzino"
- (1949) Gambalunghino 250

ANNÉES '50

- (1952) Galletto 175
- (1953) Falcone Turismo 500
- (1953) 4 Cilindri 500
- (1955) 500 GP 8 Cilindri
- (1955) 350 GP Monocilindrica

ANNÉES '60

- (1960) Stornello 125 Turismo
- (1963) Dingo Turismo
- (1966) Trotter 50 Mark M
- (1969) V7 Special
- (1969) V7 Record

ANNÉES '70

- (1971) V California 850
- (1972) V7 Sport
- (1975) V 1000 I-Convert Polizia
- (1976) 850 Le Mans
- (1979) V35 Imola

ANNÉES '80

- (1982) V50 Custom
- (1986) V65 NTX

ANNÉES '90

- (1992) Daytona 1000. Dr. John
- (1999) Quota 1000 Gara

CHRONOLOGIE DES COURSES

1921: La victoire à la Targa Florio inaugure le palmarès sportif de Moto Guzzi

1924 : Moto Guzzi remporte le championnat d'Europe avec la *C4V* : elle remporte la première, la deuxième et la cinquième place, s'imposant ainsi sur la scène sportive.

1935 : Stanley Woods remporte le Tourist Trophy sur l'île de Man dans deux catégories différentes, au guidon d'une 250 monocylindre et d'une 500 bicylindre.

1937 : Omobono Tenni remporte le Tourist Trophy dans la classe 250

1949 : Bruno Ruffo devient champion du monde dans la catégorie 250 du nouveau championnat du monde. Dans la même catégorie, Moto Guzzi remporte le titre des constructeurs.

1951 : Bruno Ruffo remporte son deuxième titre mondial dans la catégorie 250. Moto Guzzi remporte le championnat des constructeurs.

1952 : Enrico Lorenzetti (I) sur une Moto Guzzi 250 triomphe, les titres mondiaux des pilotes et des marques arrivent à Mandello.

1953 : Fergus Anderson remporte le titre de champion du monde des pilotes dans la catégorie 350 et Moto Guzzi triomphe dans le championnat des constructeurs.

1954 : Fergus Anderson récidive en remportant le titre de pilote 350cc pour la deuxième année consécutive, tandis que Moto Guzzi décroche un nouveau titre de champion du monde des constructeurs dans la même catégorie.

1955 : La formidable 500 à 8 cylindres fait ses débuts.

1955 : Bill Lomas remporte le titre de pilote dans la catégorie 350 et permet à Moto Guzzi de s'imposer une nouvelle fois dans la catégorie des constructeurs.

1956 : Bill Lomas triomphe pour la deuxième année consécutive dans le championnat du monde des pilotes de 350, et remporte le titre des constructeurs dans la même catégorie.

1957 : En accord avec d'autres grands constructeurs italiens de motos comme Gilera et Mondial, Moto Guzzi se retire du monde de la course après avoir accumulé un record exceptionnel de 3329 victoires en courses officielles, 14 titres mondiaux et 11 victoires dans le Tourist Trophy.

2006 : Sur le légendaire circuit de Daytona, Gianfranco Guareschi a réalisé un doublé historique avec deux victoires dans la Battle of Twins au guidon de la MGS 01.

2007 : Guareschi, au guidon de la fidèle Moto Guzzi MGS 01, a répété son succès de l'année précédente en remportant l'édition 2007 de la Battle of Twins.

CHRONOLOGIE CINÉMA

1947 : *L'honorable Angelina* de Luigi Zampa (Moto Guzzi Egretta 250 de 1939)

1950 : Représentation théâtrale de *La strada* (Moto Guzzi Ercole modifiée avec un moteur électrique pour remplacer le moteur à essence, qui est interdit dans les représentations théâtrales).

1951: *Gardes et voleurs* par Mario Monicelli et Steno (Airone Guzzi)

1953 : *Roman Holiday* de William Wyler, avec Audrey Hepburn et Gregory Peck (Moto Guzzi)

1954 : *La strada* de Federico Fellini, avec Anthony Quinn et Giulietta Masina (Moto Guzzi) ; *Un Américain à Rome* (*Un Américain à Rome*) de Steno (Moto Guzzi Falcone 500).

1955 : *Don Camillo et l'honorable Peppone* de Carmine Gallone, avec Fernandel et Gino Cervi (Moto Guzzi 500 Sport 14 avec side-car, 1929, conduite par Peppone) ; *Le ragazze di San Frediano* de Valerio Zurlini (triporteur Ercole).

1957 : *Le notti bianche* de Luchino Visconti (Airone Guzzi)

1959 : *I tartassati* de Steno avec Totò et Aldo Fabrizi (Moto Guzzi 500 GTV de 1935 avec side-car Tittarelli)

1960 : *Il Vigile* de Luigi Zampa avec Alberto Sordi et Vittorio De Sica (Moto Guzzi Falcone Sport)

1961 : *Il federale* de Luciano Salce (Moto Guzzi 500 S sidecar de 1939) ; *Accattone* de Pier Paolo Pasolini (triporteur Ercole)

1963 : *I fidanzati* par Ermanno Olmi (Airone Guzzi)

1968 : *Il profeta* de Dino Risi avec Vittorio Gassman (une Guzzi 98 Zigolo Lusso et une Moto Guzzi V7)

1970: *Indagine su di un cittadino al di sopra di ogni sospetto* par Elio Petri (Moto Guzzi 500 Falcone)

1972 : *Rome* de Federico Fellini (carrousel de motocyclistes sur des Moto Guzzi)

1973 : *Senza ragione* par Silvio Marizzano (Moto Guzzi 500 Falcone)

1978 : *Io tigro, tu tigrì, egli tigrà* avec Cochi et Renato Pozzetto (triporteur Ercole)

1980 : *La città delle donne* de Federico Fellini avec Marcello Mastroianni (Moto Guzzi 500 Superalce de 1955)

1992 : *Il ladro di bambini* (*Le voleur d'enfants*) de Gianni Amelio (triporteur Ercole)

1999 : *Un tè con Mussolini* de Franco Zeffirelli (quelques Moto Guzzi)

2001 : *Vajont : la diga del disonore* (*Vajont : la diga del disonore*) de Renzo Martinelli (un Ercole utilisé dans les scènes de déménagement des évacués, une Moto Guzzi 500 Falcone et plusieurs Gallettos.)

2003 : *Caterina va in città* de Paolo Virzì (la moto de Sergio Castellitto est une Guzzi)

TIMELINES 100 ANNI MOTO GUZZI

TIMELINE MILESTONES

1889: Nasce Carlo Guzzi

15 marzo 1921: Nascita di Moto Guzzi/Stabilimento

1921: logo della neonata società è un'aquila

1921: La prima moto è la *Normale 500* (o *GP – Guzzi Parodi 500*)

1925: A Mandello vengono costruiti, da oltre 300 lavoratori, 1.200 motocicli

1928: Raid a Caponord di Giuseppe Guzzi (fratello di Carlo Guzzi)

1929: La produzione raggiunge le 2.500 unità

1934: Moto Guzzi è il maggiore produttore di motociclette in Italia

1939: Moto Guzzi presenta l'*Airone 250*, una moto di notevole successo tanto da raggiungere i 29.926 esemplari costruiti

1939/1945: La produzione è quasi totalmente rivolta al mercato militare (nascono l'*Alce*, il *Trialce* e l'*Airone militare* destinati al Regio Esercito)

1946: L'azienda diventa una società per azioni (Moto Guzzi S.p.A.) e avvia la produzione della sua prima moto due tempi di piccola cilindrata - la *Motoleggera 65*, nota anche come "Guzzino", di cui saranno costruiti 50.000 esemplari in tre anni. Questa moto leggera viene prodotta negli anni cinquanta col nome di *Cardellino* con cilindrata portata infine a 73 cm³.

1950: Viene lanciato il *Falcone 500*, l'ultima Moto Guzzi con motore monocilindrico orizzontale

1950: A Mandello viene inaugurata una galleria del vento

1950: Entra in commercio il *Galletto*, primo scooter a ruote alte della storia

1958: Moto Guzzi realizza il primo motore al mondo con la canna del cilindro cromata, un'innovazione poi applicata allo *Zigolo*

1964: Muore Carlo Guzzi

1965: Giulio Cesare Carcano progetta il *motore V2 di 90°* montato longitudinalmente che diventerà un tratto distintivo della Moto Guzzi fino ai giorni nostri

1967 - La gestione della Moto Guzzi passa alla *SEIMM* (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche)

1967: Viene prodotta la *V7* dotata del *V2 di 90°* con una cilindrata di 703cc

1971: Viene presentata la *V7 Sport*, una moto sportiva destinata ad entrare nella storia.

1971: Per il mercato americano vengono approntate le versioni *Special*, *California*, *Ambassador*

1973: Il gruppo De Tomaso Industries Inc., proprietario anche della Benelli, acquisisce la proprietà della società e Alejandro De Tomaso assume la direzione.

1973: Dai successi della *V7 Sport* nelle corse, nascono la *750 S* e successivamente la *750 S3*, dotata di tre freni a disco

1974: Viene presentata la versione 850 della Moto Guzzi *California*

1976: Debutta il modello più popolare e di successo di quegli anni, il *Le Mans*. Di questa moto furono prodotte quattro versioni, designate I, II, III e 1000

1977: Nasce il Museo Moto Guzzi

1987: Entra in commercio la *California III*

1988: Nasce la nuova società *Guzzi-Benelli Moto* (G.B.M. S.p.A.)

1992: Esce la *Daytona 1000 IE*

1996 - La G.B.M. S.p.A cambia nuovamente ragione sociale tornando al vecchio nome di *Moto Guzzi S.p.A.* Finprogetti rileva una quota consistente e successivamente il controllo della De Tomaso Industries Inc. trasformandola in *TRG - Trident Rowan Group Inc.*

1996: Viene presentata al pubblico la *V10 Centauro* disegnata dalla Marabese Design

1999 - Negli stabilimenti Moto Guzzi viene presentato alla stampa un nuovo propulsore di 1000 cm³ raffreddato a liquido denominato *VA10*, caratterizzato dalla classica architettura a V ma di 75° capace di erogare una potenza di oltre 140 cv

2000: Aprilia acquista Moto Guzzi e lancia un programma di risanamento industriale. Il primo prodotto è la *V11 Sport Rosso Mandello*, una versione particolare della *V11*

2001: Viene introdotta l'iniezione elettronica nei motori Guzzi

2004: Moto Guzzi entra a far parte del Gruppo Piaggio, leader europeo di moto e scooter e tra i principali costruttori mondiali del settore.

2005: Debuttera *Breva 1100*, nuova proposta italiana nel segmento delle "naked"

2005: Viene lanciata la *Griso 1100*

2006: Vengono presentate la *1200 Sport*, una *naked* di grande stile, e la *Norge 1200*, che segna il ritorno della Moto Guzzi sul mercato delle granturismo

2007: la casa di Mandello si dimostra più vitale che mai facendo debuttare le Moto Guzzi *Griso 8V*, *Bellagio* e *Stelvio*

2007: Le Giornate Mondiali Moto Guzzi (GMG) vengono nobilitate dalla presenza dell'attore Ewan Mc Gregor, giunto a Mandello del Lario per ritirare la sua California

2009: La produzione si arricchisce di due nuovi modelli (la *V7 Classic* e la *V7 Cafè*). Al salone EICMA di Milano, Moto Guzzi guadagna le luci della ribalta presentando tre avveniristici prototipi disegnati da Miguel Galluzzi e Pierre Terblanche: la *V12LM*, la *V12 Strada* e la *V12 X*, premiate con il *Motorcycle Design Association Award* per il miglior design motociclistico dell'anno

2010: Vengono presentate la *Stelvio 1200 8V*, la *Stelvio NTX* e la *Norge GT 8V*, tutte costruite intorno al nuovo motore bicilindrico a V 1200cc con otto valvole. Nasce la *V7 Racer*, vera e propria special di serie

2011: A Mandello del Lario viene dedicato un monumento a Carlo Guzzi

2011: Moto Guzzi compie 90 anni e per celebrarli viene prodotta un'edizione speciale della California

2011: debutta la nuova gamma di modelli premium *Stelvio* e *Norge 8V*

2012: Nuova gamma *V7*, dotata di un rinnovato propulsore ad alta efficienza capace di proiettare in pochi mesi la nuova media di Mandello in vetta alla classifica delle moto più vendute dal Gruppo

2012: Presentata in Europa la *California 1400 Touring*

2013: Presentata in Europa la *California 1400 Custom*

2014: Nasce Moto Guzzi *The Clan*

2014: Oltre ai nuovi modelli *Eldorado* e *Audace*, debutta a EICMA il prototipo dell'avveniristica *MGX-21*

2014: Esordisce Moto Guzzi *V7 II* - seconda generazione della Guzzi più amata – nelle versioni Stone, Special e Racer

2016: Esce una versione fuoristrada (scrambler) della *V7 II*, la *Stornello*

2016: Debutta la *MGX-21 Flying Fortress*, una versione unica in edizione limitata della *bagger* presentata due anni prima

2017: Prende il via il progetto *Moto Guzzi Experience*

2020: Inizia il progetto di restauro veicoli storici al Museo Moto Guzzi in vista del Centenario del brand dell'Aquila

2021: 100esimo Compleanno di Moto Guzzi

TIMELINE VEICOLI STORICI

ANNI '20

- (1921) Normale 500
- (1923) C 2V 500
- (1928) Norge GT 500

ANNI '30

- (1931) 2VT 500
- (1933) 500 Bicilindrica
- (1939) Airone 250 Turismo

ANNI '40

- (1946) Gambalunga 500
- (1947) Motoleggera "Guzzino"
- (1949) Gambalunghino 250

ANNI '50

- (1952) Galletto 175
- (1953) Falcone Turismo 500
- (1953) 4 Cilindri 500
- (1955) 500 GP 8 Cilindri
- (1955) 350 GP Monocilindrica

ANNI '60

- (1960) Stornello 125 Turismo
- (1963) Dingo Turismo
- (1966) Trotter 50 Mark M
- (1969) V7 Special
- (1969) V7 Record

ANNI '70

- (1971) V California 850
- (1972) V7 Sport
- (1975) V 1000 I-Convert Polizia
- (1976) 850 Le Mans
- (1979) V35 Imola

ANNI '80

- (1982) V50 Custom
- (1986) V65 NTX

ANNI '90

- (1992) Daytona 1000. Dr. John
- (1999) Quota 1000 Gara

TIMELINE CORSE

1921: La vittoria nella Targa Florio inaugura il palmares sportivo di Moto Guzzi

1924: Moto Guzzi vince il Campionato Europeo con la *C4V*: conquista il primo, secondo e quinto posto, affermandosi prepotentemente nella scena sportiva

1935: Stanley Woods vince sull'isola di Man il Tourist Trophy in due diverse categorie, rispettivamente in sella alla 250 monocilindrica e alla 500 bicilindrica

1937: Omobono Tenni conquista il Tourist Trophy nella categoria 250

1949: Bruno Ruffo si laurea campione del mondo nella categoria 250 del neonato Campionato mondiale. Nella stessa classe, Moto Guzzi si aggiudica il titolo costruttori

1951: Bruno Ruffo vince il suo secondo titolo mondiale nella classe 250. Moto Guzzi si aggiudica la classifica dei costruttori

1952: Trionfa Enrico Lorenzetti (I) su Moto Guzzi 250, arrivano a Mandello titolo mondiale piloti e Marche

1953: Fergus Anderson vince il titolo mondiale piloti nella classe 350 e Moto Guzzi trionfa tra i costruttori

1954: Fergus Anderson fa il bis vincendo per il secondo anno consecutivo il titolo piloti nella categoria 350, mentre Moto Guzzi colleziona un altro titolo mondiale Costruttori per la stessa classe

1955: Fa il suo debutto la formidabile 8 cilindri 500

1955: Bill Lomas conquista il titolo Piloti nella classe 350, guidando ancora una volta Moto Guzzi al successo tra i Costruttori

1956: Bill Lomas trionfa per il secondo anno consecutivo nel Mondiale Piloti 350, e vince il Titolo Marche nella stessa categoria

1957: In accordo con altre importanti case motociclistiche italiane come Gilera e Mondial, Moto Guzzi si ritira dal mondo delle corse dopo aver accumulato un eccezionale palmarès in cui figurano 3329 vittorie in gare ufficiali, 14 titoli mondiali e 11 successi nel Tourist Trophy

2006: Sul mitico circuito di Daytona, Gianfranco Guareschi centra una storica “doppietta” con due vittorie nella Battle of Twins alla guida della MGS 01

2007: Sempre Guareschi, in sella alla fedele Moto Guzzi MGS 01, bisca il successo dell’anno prima trionfando nell’edizione 2007 della Battle of Twins

TIMELINE CINEMA

1947: *L'onorevole Angelina* di Luigi Zampa (Moto Guzzi Egretta 250 del 1939)

1950: Spettacolo teatrale *La strada* (motocarro Guzzi Ercole modificato con l’inserimento di un motore elettrico in sostituzione di quello a carburante, vietato nelle rappresentazioni teatrali)

1951: *Guardie e ladri* di Mario Monicelli e Steno (Airone Guzzi)

1953: *Vacanze romane* di William Wyler, con Audrey Hepburn e Gregory Peck (motocarro Guzzi)

1954: *La strada* di Federico Fellini, con Anthony Quinn e Giulietta Masina (motocarro Guzzi); *Un Americano a Roma* di Steno (moto Guzzi Falcone 500)

1955: *Don Camillo e l'onorevole Peppone* di Carmine Gallone, con Fernandel e Gino Cervi (Moto Guzzi 500 Sport 14 con sidecar, del 1929, guidata da Peppone); *Le ragazze di San Frediano* di Valerio Zurlini (motocarro Ercole)

1957: *Le notti bianche* di Luchino Visconti (Airone Guzzi)

1959: *I tartassati* di Steno con Totò e Aldo Fabrizi (Moto Guzzi 500 GTV del 1935 con sidecar Tittarelli)

1960: *Il Vigile* di Luigi Zampa con Alberto Sordi e Vittorio De Sica (Moto Guzzi Falcone Sport)

1961: *Il federale* di Luciano Salce (sidecar Moto Guzzi 500 S del 1939); *Accattone* di Pier Paolo Pasolini (motocarro Ercole)

1963: *I fidanzati* di Ermanno Olmi (Airone Guzzi)

1968: *Il profeta* di Dino Risi con Vittorio Gassman (una Moto Guzzi 98 Zigolo Lusso e una Moto Guzzi V7)

1970: *Indagine su di un cittadino al di sopra di ogni sospetto* di Elio Petri (Moto Guzzi 500 Falcone)

1972: *Roma* di Federico Fellini (carosello di motociclisti su Moto Guzzi)

1973: *Senza ragione* di Silvio Marizzano (Moto Guzzi 500 Falcone)

1978: *Io tigro, tu tigrì, egli tigrà* con Cochi e Renato Pozzetto (motocarro Ercole)

1980: *La città delle donne* di Federico Fellini con Marcello Mastroianni (Moto Guzzi 500 Superalce del 1955)

1992: *Il ladro di bambini* di Gianni Amelio (motocarro Ercole)

1999: *Un tè con Mussolini* di Franco Zeffirelli (alcune Moto Guzzi)

2001: *Vajont: la diga del disonore* di Renzo Martinelli (un motocarro Ercole utilizzato nelle scene di trasloco degli sfollati, una Moto Guzzi 500 Falcone e diversi Galletto).

2003: *Caterina va in città* di Paolo Virzì (la moto di Sergio Castellitto è una Guzzi)

100 YEARS OF MOTO GUZZI : CHRONOLOGY

HISTORY

1889 : Birth of Carlo Guzzi

March 15, 1921 : Birth of Moto Guzzi / Factory

1921 : The logo of the newly created company is an eagle.

1921 : The first bike is the *Normale 500 (or GP - Guzzi Parodi 500)*.

1925 : 1.200 motorcycles are built in Mandello by more than 300 workers.

1928 : Caponord raid by Giuseppe Guzzi (Carlo Guzzi's brother)

1929 : Production reaches 2,500 units

1934 : Moto Guzzi is the largest motorcycle manufacturer in Italy.

1939 : Moto Guzzi presents the *Airone 250*, a motorcycle that has been so successful that 29,926 units have been built.

1939/1945 : The production is almost entirely destined to the military market (the *military motorcycles Alce, Trialce and Airone* are created for the Royal Army).

1946 : The company becomes a joint-stock company (Moto Guzzi S.p.A.) and begins production of its first small two-stroke motorcycle, the *Motoleggera 65*, also known as the "Guzzino", of which 50,000 units are built in three years. This light motorcycle was produced in the 1950s under the name *Cardellino* with a displacement of 73 cc.

1950 : The *Falcone 500* is launched, the last Moto Guzzi with a horizontal single-cylinder engine.

1950 : A wind tunnel is inaugurated in Mandello

1950 : The *Galletto*, the first large-wheeled scooter in history, goes on sale.

1958 : Moto Guzzi produces the first engine in the world with a chrome cylinder liner, an innovation later applied to the *Zigolo*.

1964 : Carlo Guzzi dies

1965 : Giulio Cesare Carcano designs the *90°* longitudinally mounted *V2 engine* that will become a distinctive feature of Moto Guzzi to this day.

1967 : The management of Moto Guzzi passes to *SEIMM* (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche)

1967 : The *V7* is produced with a *V2 at 90°* with a displacement of 703cc.

1971 : The *V7 Sport* is presented, a sports bike destined to go down in history.

1971 : For the American market, the *Special, California* and *Ambassador* versions are prepared.

1973 : The company is acquired by Industries De Tomaso Inc., which also owns Benelli, and Alejandro De Tomaso takes over the management of the company.

1973 : The success of the *V7 Sport* in racing gave birth to the *750 S* and later to the *750 S3*, equipped with three disc brakes.

1974 : The 850 version of the Moto Guzzi *California* is presented.

1976 : The most popular and successful model of the time, the *Le Mans*, makes its debut. Four versions of this bike were produced, designated I, II, III and 1000.

1977 : The Moto Guzzi Museum is born

1987 : *California III* for sale

1988 : The new company *Guzzi-Benelli Moto* (G.B.M. S.p.A.) is born.

1992 : The *Daytona 1000 IE* is presented

1996 : G.B.M. S.p.A. changes its name to *Moto Guzzi S.p.A.* Finprogetti takes an important share and then controls De Tomaso Industries Inc. and transforms it into *TRG (Trident Rowan Group Inc.)*.

1996 : The *V10 Centauro* designed by Marabese Design is presented to the public.

1999 : A new 1000 cc liquid-cooled engine called *V10* is presented to the press at the Moto Guzzi factory, characterized by the classic 75° V-architecture and capable of delivering more than 140 hp.

2000 : Aprilia takes over Moto Guzzi and launches an industrial conversion program. The first product is the *V11 Sport Rosso Mandello*, a special version of the *V11*.

2001 : Electronic injection is introduced in Guzzi engines. [*Editor's note - the Piaggio press office places the arrival of injection very late: the first California III IE appeared in 1990*]

2004 : Moto Guzzi : Moto Guzzi is part of the Piaggio Group, the European leader in motorcycles and scooters and one of the world's leading manufacturers in the sector.

2005 : The *Breva 1100* makes its debut, a new Italian proposal in the naked car segment.

2005 : The *Griso 1100* is launched 2006 Introduction of the *1200 Sport*, an elegant *naked* bike, and the *Norge 1200*, marking Moto Guzzi's return to the granturismo market.

2007 : The company from Mandello is more alive than ever and presents the Moto Guzzi *Griso 8V*, *Bellagio* and *Stelvio*.

2007 : The Moto Guzzi World Days (GMG) are ennobled by the presence of the actor Ewan Mc Gregor, who came to Mandello del Lario to collect his California.

2009 : The production is enriched by two new models (the *V7 Classic* and the *V7 Cafè*). At the EICMA show in Milan, Moto Guzzi presents three futuristic prototypes designed by Miguel Galluzzi and Pierre Terblanche: the *V12LM*, the *V12 Strada* and the *V12 X*, awarded the *Motorcycle Design Association Award* for the best motorcycle design of the year.

2010 : The *Stelvio 1200 8V*, the *Stelvio NTX* and the *Norge GT 8V* are introduced, all built around the new 1200cc eight-valve V-twin engine. The *V7 Racer* is born, a real special production.

2011 : Mandello del Lario dedicates a monument to Carlo Guzzi

2011 : Moto Guzzi celebrates its 90th anniversary and a special edition of the California is produced for the occasion.

2011 : The new *Stelvio* and *Norge 8V* premium model range makes its debut.

2012 : New *V7* range, equipped with a new high performance engine capable of propelling Mandello's new medium-sized motorcycle to the top of the Group's best-seller list in just a few months.

2012 : *California 1400 Touring* launched in Europe

2013 : *California 1400 Custom* launched in Europe

2014 : Moto Guzzi *The Clan* is born

2014 : In addition to the new *Eldorado* and *Audace* models, the prototype of the futuristic *MGX-21* makes its debut at EICMA.

2014 : Moto Guzzi *V7 II* - second generation of the most popular Guzzi - in Stone, Special and Racer versions.

2016 : An off-road version (Scrambler) of the *V7 II*, the *Stornello*, is marketed.

2016 : The *MGX-21 Flying Fortress* makes its debut, a unique limited edition version of the *bagger* introduced two years earlier.

2017: Launch of the *Moto Guzzi Experience* project

2020 : Beginning of the restoration project of historical vehicles at the Moto Guzzi Museum for the Centenary of the brand in L'Aquila

2021 : Moto Guzzi's anniversary100^e

CHRONOLOGY OF VINTAGE VEHICLES

YEARS '20

- (1921) Normale 500
- (1923) C 2V 500
- (1928) Norge GT 500

YEARS '30

- (1931) 2VT 500
- (1933) 500 Bicilindrica
- (1939) Airone 250 Turismo

YEARS '40

- (1946) Gambalunga 500
- (1947) Motoleggera "Guzzino"
- (1949) Gambalunghino 250

YEARS '50

- (1952) Galletto 175
- (1953) Falcone Turismo 500
- (1953) 4 Cilindri 500
- (1955) 500 GP 8 Cilindri
- (1955) 350 GP Monocilindrica

YEARS '60

- (1960) Stornello 125 Turismo
- (1963) Dingo Turismo
- (1966) Trotter 50 Mark M
- (1969) V7 Special
- (1969) V7 Record

YEARS '70

- (1971) V California 850
- (1972) V7 Sport
- (1975) V 1000 I-Convert Polizia
- (1976) 850 Le Mans
- (1979) V35 Imola

YEARS '80

- (1982) V50 Custom
- (1986) V65 NTX

YEARS '90

- (1992) Daytona 1000. Dr. John
- (1999) Quota 1000 Gara

CHRONOLOGY OF THE RACES

1921 : Victory at Targa Florio inaugurates Moto Guzzi's sporting achievements

1924 : Moto Guzzi wins the European Championship with the *C4V*: it takes first, second and fifth place, thus establishing itself on the sporting scene.

1935 : Stanley Woods wins the Tourist Trophy on the Isle of Man in two different classes, riding a 250 single-cylinder and a 500 twin-cylinder.

1937 : Omobono Tenni wins the Tourist Trophy in the 250 class 1949 Bruno Ruffo becomes world champion in the 250 category of the new world championship. In the same category, Moto Guzzi wins the manufacturers' title.

1951 : Bruno Ruffo wins his second world title in the 250 class and Moto Guzzi wins the manufacturers' championship.

1952 : Enrico Lorenzetti (I) on a Moto Guzzi 250 triumphs, the world titles of pilots and brands arrive in Mandello.

1953 : Fergus Anderson wins the World Championship for riders in the 350 class and Moto Guzzi triumphs in the Manufacturers' Championship.

1954 : Fergus Anderson won the 350cc rider title for the second year in a row, while Moto Guzzi won the Manufacturers' World Championship in the same category.

1955 : The formidable 8-cylinder 500 makes its debut.

1955 : Bill Lomas wins the rider's title in the 350 class and gives Moto Guzzi another win in the manufacturer's class.

1956 : Bill Lomas triumphs for the second year in a row in the 350 World Drivers' Championship, and wins the Manufacturers' title in the same category.

1957 : In agreement with other major Italian motorcycle manufacturers such as Gilera and Mondial, Moto Guzzi retires from the racing world after having accumulated an exceptional record of 3329 victories in official races, 14 world titles and 11 victories in the Tourist Trophy.

2006 : On the legendary Daytona circuit, Gianfranco Guareschi achieved a historic double with two victories in the Battle of Twins on the MGS 01.

2007 : Guareschi, riding the faithful Moto Guzzi MGS 01, repeated his success of the previous year by winning the 2007 edition of the Battle of Twins.

CINEMA CHRONOLOGY

1947 : *L'onorevole Angelina* of Luigi Zampa (Moto Guzzi Egretta 250 of 1939)

1950 : Theatrical performance of *La strada* (Moto Guzzi Ercole modified with an electric engine to replace the gasoline engine, which is prohibited in theatrical performances).

1951: *Guardie e ladri* by Mario Monicelli and Steno (Airone Guzzi)

1953 : *Vacanze romane* by William Wyler, with Audrey Hepburn and Gregory Peck (Moto Guzzi)

1954 : *La strada* by Federico Fellini, with Anthony Quinn and Giulietta Masina (Moto Guzzi); *Un Americano a Roma* by Steno (Moto Guzzi Falcone 500).

1955 : *Don Camillo e l'onorevole Peppone* by Carmine Gallone, with Fernandel and Gino Cervi (Moto Guzzi 500 Sport 14 with sidecar, 1929, driven by Peppone); *Le ragazze di San Frediano* by Valerio Zurlini (Tricycle Ercole).

1957 : *Le notti bianche* by Luchino Visconti (Airone Guzzi)

1959 : *I tartassati* of Steno with Totò and Aldo Fabrizi (Moto Guzzi 500 GTV of 1935 with sidecar Tittarelli)

1960 : *Il Vigile* by Luigi Zampa with Alberto Sordi and Vittorio De Sica (Moto Guzzi Falcone Sport)

1961 : *Il federale* by Luciano Salce (Moto Guzzi 500 S sidecar of 1939); *Accattone* by Pier Paolo Pasolini (Tricycle Ercole)

1963 : *I fidanzati* by Ermanno Olmi (Airone Guzzi)

1968 : *Il profeta* by Dino Risi with Vittorio Gassman (a Guzzi 98 Zigolo Lusso and a Moto Guzzi V7)

1970 : *Indagine su di un cittadino al di sopra di ogni sospetto* by Elio Petri (Moto Guzzi 500 Falcone)

1972 : *Rome* by Federico Fellini (carousel of motorcyclists on Moto Guzzi)

1973 : *Senza ragione* by Silvio Marizzano (Moto Guzzi 500 Falcone)

1978 : *Io tigro, tu tigrì, egli tigrà* with Cochi and Renato Pozzetto (Tricycle Ercole)

1980 : *La città delle donne* by Federico Fellini with Marcello Mastroianni (Moto Guzzi 500 Superalce of 1955)

1992 : *Il ladro di bambini (The child thief)* by Gianni Amelio (Tricycle Ercole)

1999 : *Un tè con Mussolini* by Franco Zeffirelli (some Moto Guzzi)

2001 : *Vajont: la diga del disonore* by Renzo Martinelli (an Ercole used in the scenes of moving the evacuees, a Moto Guzzi 500 Falcone and several Gallettos.)

2003 : *Caterina va in città* by Paolo Virzì (Sergio Castellitto's bike is a Guzzi)

100 JAHRE MOTO GUZZI : CHRONOLOGIE

GESCHICHTE

1889 : Geburt von Carlo Guzzi

15. März 1921 : Geburt von Moto Guzzi / Fabrik

1921 : Das Logo des neu gegründeten Unternehmens ist ein Adler.

1921 : Das erste Motorrad ist die Normale 500 (oder GP - Guzzi Parodi 500).

1925 : 1.200 Motorräder werden in Mandello von mehr als 300 Arbeitern gebaut.

1928 : Caponord-Raid von Giuseppe Guzzi (Bruder von Carlo Guzzi)

1929 : Die Produktion erreicht 2.500 Einheiten

1934 : Moto Guzzi ist der größte Motorradhersteller in Italien.

1939 : Moto Guzzi stellt die Airone 250 vor, ein Motorrad, das so erfolgreich war, dass 29 926 Einheiten gebaut wurden.

1939/1945 : Die Produktion ist fast ausschließlich für den Militärmarkt bestimmt (die Militärmotorräder Alce, Trialce und Airone werden für die königliche Armee entwickelt).

1946 : Das Unternehmen wird zu einer Aktiengesellschaft (Moto Guzzi S.p.A.) und beginnt mit der Produktion seines ersten kleinen Zweitaktmotorrads, der Motoleggera 65, die auch als "Guzzino" bekannt ist und von der in drei Jahren 50.000 Stück gebaut werden. Dieses Leichtmotorrad wurde in den 1950er Jahren unter dem Namen Cardellino mit einem Hubraum von 73 cm³ hergestellt.

1950 : Die Falcone 500 wird auf den Markt gebracht, die letzte Moto Guzzi mit einem horizontalen Einzylindermotor.

1950 : In Mandello wird ein Windkanal eingeweiht

1950 : Der Galletto, der erste Roller mit großen Rädern in der Geschichte, wird zum Verkauf angeboten.

1958 : Moto Guzzi produziert den weltweit ersten Motor mit einer verchromten Zylinderlaufbuchse, eine Innovation, die später bei der Zigolo angewendet wurde.

1964 : Carlo Guzzi stirbt

1965 : Giulio Cesare Carcano entwirft den längs eingebauten 90°-V2-Motor, der bis heute ein Erkennungsmerkmal von Moto Guzzi ist.

1967 : Das Management von Moto Guzzi geht an die SEIMM (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche) über.

1967 : Die V7 wird mit einem 90°-V2 mit einem Hubraum von 703cc hergestellt.

1971 : Die V7 Sport wird vorgestellt, ein Sportmotorrad, das dazu bestimmt ist, in die Geschichte einzugehen.

1971 : Für den amerikanischen Markt werden die Versionen Special, California und Ambassador vorbereitet.

1973 : Industries De Tomaso Inc., der auch Benelli gehört, erwirbt das Eigentum an dem Unternehmen und Alejandro De Tomaso übernimmt die Leitung.

1973 : Der Erfolg der V7 Sport im Rennsport führte zur Entstehung der 750 S und später der 750 S3, die mit drei Scheibenbremsen ausgestattet war.

1974 : Die 850er Version des Moto Guzzi California wird vorgestellt.

1976 : Das beliebteste und erfolgreichste Modell der damaligen Zeit, die Le Mans, feiert ihr Debüt. Von diesem Motorrad wurden vier Versionen hergestellt, die als I, II, III und 1000 bezeichnet wurden.

1977 : Das Moto Guzzi Museum ist geboren

1987 : Verkauf des California III

1988 : Das neue Unternehmen Guzzi-Benelli Moto (G.B.M. S.p.A.) wird gegründet.

1992 : Die Daytona 1000 IE wird vorgestellt

1996 : G.B.M. S.p.A. ändert seinen Namen in Moto Guzzi S.p.A. Finprogetti übernimmt einen wichtigen Anteil und kontrolliert dann De Tomaso Industries Inc. und wandelt es in TRG (Trident Rowan Group Inc.) um.

1996 : Die von Marabese Design entworfene V10 Centauro wird der Öffentlichkeit vorgestellt.

1999 : Ein neuer flüssigkeitsgekühlter 1000-cm³-Motor namens VA10 wird im Moto Guzzi-Werk der Presse vorgestellt. Er zeichnet sich durch die klassische 75°-V-Architektur aus und kann mehr als 140 PS leisten.

2000 : Aprilia kauft Moto Guzzi und startet ein industrielles Umstellungsprogramm. Das erste Produkt ist der V11 Sport Rosso Mandello, eine spezielle Version des V11.

2001 : Die elektronische Einspritzung wird in den Guzzi-Motoren eingeführt. [*Anm. d. Ü.: Die Piaggio-Pressabteilung setzt die Einführung der Einspritzung sehr spät an: die ersten California III IE erschienen 1990*].

2004 : Moto Guzzi gehört zur Piaggio-Gruppe, dem europäischen Marktführer für Motorräder und Motorroller und einem der weltweit führenden Hersteller in diesem Bereich.

2005 : Der Brevia 1100 debütiert als neuer italienischer Vorschlag im Segment der "naked".

2005 : Der Griso 1100 kommt auf den Markt

2006 : Einführung der 1200 Sport, eines eleganten "naked", und der Norge 1200, mit der Moto Guzzi in den Granturismo-Markt zurückkehrt.

2007 : Das Unternehmen in Mandello ist lebendiger denn je und präsentiert die Moto Guzzi Griso 8V, Bellagio und Stelvio.

2007 : Die Moto Guzzi World Days (GMG) werden durch die Anwesenheit des Schauspielers Ewan Mc Gregor geädelt, der nach Mandello del Lario gekommen ist, um seine kalifornische Goldmedaille abzuholen.

2009 : Die Produktion wird um zwei neue Modelle erweitert (die V7 Classic und die V7 Cafè). Auf der EICMA in Milan setzt sich Moto Guzzi mit drei futuristischen Prototypen in Szene, die von Miguel Galluzzi und Pierre Terblanche entworfen wurden: die V12LM, die V12 Strada und die V12 X, die mit dem Motorcycle Design Association Award für das beste Motorrad-Design des Jahres ausgezeichnet wird.

2010 : Das Stelvio 1200 8V, das Stelvio NTX und das Norge GT 8V werden vorgestellt, die alle um den neuen 1200cc V-Zweizylindermotor mit acht Ventilen herum gebaut wurden. Der V7 Racer ist geboren, eine echte Sonderanfertigung.

2011 : Mandello del Lario widmet Carlo Guzzi ein Denkmal

2011 : Moto Guzzi feiert seinen 90. Geburtstag und zu diesem Anlass wird eine Sonderausgabe der California hergestellt.

2011 : Die neue Premium-Modellreihe Stelvio und Norge 8V feiert ihr Debüt.

2012 : Neue V7-Reihe, ausgestattet mit einem neuen Hochleistungsmotor, der Mandellos neues Mittelklassemotorrad in nur wenigen Monaten an die Spitze der Bestsellerliste des Konzerns katapultieren kann.

2012 : California 1400 Touring in Europa eingeführt 2013: California 1400 Custom in Europa eingeführt 2014: Moto Guzzi The Clan ist geboren

2014 : Neben den neuen Modellen Eldorado und Audace feiert auch der Prototyp des futuristischen MGX-21 sein Debüt auf der EICMA.

2014 : Moto Guzzi V7 II - die zweite Generation des beliebtesten Guzzis - in den Versionen Stone, Special und Racer.

2016 : Eine Geländeversion (Scrambler) des V7 II, der Stornello, wird auf den Markt gebracht.

2016 : Die MGX-21 Flying Fortress feiert ihr Debüt, eine einzigartige Version in limitierter Auflage des Baggers, der zwei Jahre zuvor vorgestellt wurde.

2017 : Start des Projekts Moto Guzzi Experience

2020 : Beginn des Projekts zur Restaurierung historischer Fahrzeuge im Moto Guzzi Museum im Hinblick auf das 100-jährige Jubiläum der Marke in L'Aquila

2021 : Geburtstag 100^e von Moto Guzzi

CHRONOLOGIE DER OLDTIMER

JAHRE '20

- (1921) Normale 500
- (1923) C 2V 500
- (1928) Norge GT 500

JAHRE '30

- (1931) 2VT 500
- (1933) 500 Bicilindrica
- (1939) Airone 250 Turismo

JAHRE '40

- (1946) Gambalunga 500
- (1947) Motoleggera "Guzzino"
- (1949) Gambalunghino 250

JAHRE '50

- (1952) Galletto 175
- (1953) Falcone Turismo 500
- (1953) 4 Cilindri 500
- (1955) 500 GP 8 Cilindri
- (1955) 350 GP Monocilindrica

JAHRE '60

- (1960) Stornello 125 Turismo
- (1963) Dingo Turismo
- (1966) Trotter 50 Mark M
- (1969) V7 Special
- (1969) V7 Record

JAHRE '70

- (1971) V California 850
- (1972) V7 Sport
- (1975) V 1000 I-Convert Polizia
- (1976) 850 Le Mans
- (1979) V35 Imola

JAHRE '80

- (1982) V50 Custom
- (1986) V65 NTX

JAHRE '90

- (1992) Daytona 1000. Dr. John
- (1999) Quota 1000 Gara

RENNCHRONOLOGIE

1921 : Der Sieg bei der Targa Florio eröffnet die sportliche Erfolgsgeschichte von Moto Guzzi.

1924 : Moto Guzzi gewinnt mit der C4V die Europameisterschaft: Sie belegt den ersten, zweiten und fünften Platz und setzt sich damit auf der Sportbühne durch.

1935 : Stanley Woods gewinnt die Tourist Trophy auf der Isle of Man in zwei verschiedenen Klassen mit einer 250er Einzylinder- und einer 500er Zweizylindermaschine.

1937 : Omobono Tenni gewinnt die Tourist Trophy in der 250er-Klasse

1949 : Bruno Ruffo wird Weltmeister in der 250er-Klasse der neuen Weltmeisterschaft. In der gleichen Kategorie gewinnt Moto Guzzi den Konstrukteurstitel.

1951 : Bruno Ruffo gewinnt seinen zweiten Weltmeistertitel in der 250er-Klasse. Moto Guzzi gewinnt die Konstrukteursmeisterschaft.

1952 : Enrico Lorenzetti (I) auf einer Moto Guzzi 250 triumphiert, die Weltmeistertitel der Fahrer und Marken treffen in Mandello ein.

1953 : Fergus Anderson gewinnt den Fahrerweltmeistertitel in der 350er-Klasse und Moto Guzzi triumphiert in der Konstrukteursmeisterschaft.

1954 Fergus Anderson gewinnt zum zweiten Mal in Folge den 350cc-Fahrertitel, während Moto Guzzi in der gleichen Klasse erneut den Weltmeistertitel der Konstrukteure erringt.

1955 Der fantastische 500er mit 8 Zylindern feiert sein Debüt.

1955 : Bill Lomas gewinnt den Fahrertitel in der 350er-Klasse und verhilft Moto Guzzi zu einem weiteren Sieg in der Herstellerklasse.

1956 : Bill Lomas triumphiert zum zweiten Mal in Folge bei der 350er-Fahrerweltmeisterschaft und gewinnt den Konstrukteurstitel in der gleichen Kategorie.

1957 : In Absprache mit anderen großen italienischen Motorradherstellern wie Gilera und Mondial zieht sich Moto Guzzi aus dem Rennsport zurück, nachdem sie einen außergewöhnlichen Rekord von 3329 Siegen bei offiziellen Rennen, 14 Weltmeistertiteln und 11 Siegen bei der Tourist Trophy aufgestellt hatte.

2006 : Auf der legendären Rennstrecke von Daytona gelang Gianfranco Guareschi mit zwei Siegen im Battle of Twins auf dem MGS 01 ein historischer Doppelsieg.

2007 : Guareschi, auf seiner treuen Moto Guzzi MGS 01, wiederholte seinen Erfolg aus dem Vorjahr und gewann die 2007er Ausgabe des Battle of Twins.

FILMCHRONOLOGIE

1947 : *L'onorevole Angelina* von Luigi Zampa (Moto Guzzi Egretta 250 von 1939)

1950 : Theateraufführung von *La strada* (modifiziertes Moto Guzzi Ercole mit Elektromotor als Ersatz für den Benzinmotor, der bei Theateraufführungen verboten ist).

1951 : *Guardie e ladri* von Mario Monicelli und Steno (Airone Guzzi)

1953 : *Vacanze romane* von William Wyler, mit Audrey Hepburn und Gregory Peck (Moto Guzzi)

1954 : *La strada* von Federico Fellini, mit Anthony Quinn und Giulietta Masina (Moto Guzzi); *Un Americano a Roma* (Ein Amerikaner in Rom) von Steno (Moto Guzzi Falcone 500).

1955 : *Don Camillo e l'onorevole Peppone* von Carmine Gallone, mit Fernandel und Gino Cervi (Moto Guzzi 500 Sport 14 mit Seitenwagen, 1929, gefahren von Peppone); *Le ragazze di San Frediano* von Valerio Zurlini (Dreiradfahrfahrzeug Ercole).

1957 : *Le notti bianche* von Luchino Visconti (Airone Guzzi)

1959 : *I tartassati* de Steno mit Totò und Aldo Fabrizi (Moto Guzzi 500 GTV von 1935 mit Tittarelli Seitenwagen)

1960 : *Il Vigile* von Luigi Zampa mit Alberto Sordi und Vittorio De Sica (Moto Guzzi Falcone Sport)

1961 : *Il federale* von Luciano Salce (Moto Guzzi 500 S Beiwagen von 1939); *Accattone* von Pier Paolo Pasolini (Dreiradfahrfahrzeug Ercole)

1963 : *I fidanzati* von Ermanno Olmi (Airone Guzzi)

1968 : *Il profeta* von Dino Risi mit Vittorio Gassman (eine Guzzi 98 Zigolo Lusso und eine Moto Guzzi V7)

1970: *Indagine su di un cittadino al di sopra di ogni sospetto* von Elio Petri (Moto Guzzi 500 Falcone)

1972 : *Rome* von Federico Fellini (Karussell von Motorradfahrern auf Moto Guzzi)

1973 : *Senza ragione* von Silvio Marizzano (Moto Guzzi 500 Falcone)

1978 : *Io tigro, tu tigrì, egli tigrà* mit Cochi und Renato Pozzetto (Dreiradfahrer Ercole)

1980 : *La città delle donne* von Federico Fellini mit Marcello Mastroianni (Moto Guzzi 500 Superalce von 1955)

1992 : *Il ladro di bambini* von Gianni Amelio (Dreiradfahrer Ercole)

1999 : *Un tè con Mussolini* von Franco Zeffirelli (einige Moto Guzzi)

2001 : *Vajont: la diga del disonore* von Renzo Martinelli (ein Ercole, der in den Umzugsszenen der Evakuierten verwendet wurde, eine Moto Guzzi 500 Falcone und mehrere Gallettos.)

2003 : *Caterina va in città* von Paolo Virzi (das Motorrad von Sergio Castellitto ist eine Guzzi)

MOTO GUZZI : 1920-2017

Cet historique (en date du 19/01/2021) est une compilation de plusieurs historiques publiés sur le site Moto Guzzi

2001 - 2005 - 2009 (écrit par Paolo Pezzini) - 22/03/2020 - 16/01/2021

Traductions éventuelles : <https://www.deepl.com/translator>

1920-1934

Moteur horizontal monocylindre à quatre temps de 500 cm³, culasse à quatre soupapes et arbre à cames en tête, alésage 88 mm, course 82 mm... Avec l'aide du forgeron Giorgio Ripamonti, **Carlo Guzzi** venait de construire sa première moto. C'était en **1920** et la moto a été présentée à **Emanuele Vittorio Parodi**, un armateur génois, qui, après un premier prêt de 2.000 liras, a accepté de financer la création d'une société de production de motos.

Contrairement à presque tous les autres constructeurs qui recherchaient la performance, chaque composant de la moto que Carlo Guzzi avait à l'esprit était rationnel et essentiel. Il devait avant tout garantir la fonctionnalité et la fiabilité dès ce premier prototype, si radicalement différent des autres motos par sa configuration moteur et son cadre surbaissé. Une philosophie qui a accompagné les produits Guzzi tout au long (*des 80 ans*) de la vie de l'entreprise.

Le **15 mars 1921**, la « **Società Anonima Moto Guzzi** » a été constituée dans les bureaux du notaire Paolo Cassanello à Corso Aurelio Saffi, Gênes, pour « la fabrication et la vente de motocyclettes et toutes autres activités liées à l'industrie métallurgique et mécanique ». Les associés de la société étaient le célèbre armateur génois **Emanuele Vittorio Parodi**, son fils **Giorgio** et son ami **Carlo Guzzi**. Guzzi était un ancien camarade de Parodi dans l'armée de l'air italienne, tout comme un autre ami, **Giovanni Ravelli**, un aviateur - comme Parodi - qui est cependant mort le 11 août 1919 au cours d'un vol d'essai. C'est en mémoire de cet ami que l'aigle aux ailes déployées a été choisi comme symbole de Moto Guzzi.

L'usine fait 300 m² et emploie 17 personnes.

Les premières motos portaient les initiales **G.P.** (Guzzi-Parodi), mais pour éviter toute confusion avec les initiales de Giorgio Parodi les modèles suivants ont été nommés Moto Guzzi.

Pour promouvoir la nouvelle marque, Carlo Guzzi décide de faire ses débuts en course immédiatement et, le **28 mai 1921**, participe au **raid Milan-Naples** avec les deux seules machines produites jusqu'alors, remportant les 20^e et 21^e places. Mais il n'aura fallu que quatre mois pour voir la Guzzi de **Gino Finzi** réaliser une première sensationnelle sur la ligne d'arrivée de la célèbre **Targa Florio**. Ce fut le début d'une série extraordinaire de **3.329 succès** dont **11 Tourist Trophy** et **14 titres de champion du monde** qui récompensèrent l'engagement de la société de Mandello dans les courses **entre 1921 et 1957**.

La première moto de la compagnie fut la légendaire **Normale 8 CV**. La série **Sport**, introduite en **1923** avec un succès remarquable (notamment le modèle **Sport 15**), a été suivie en **1928** par le lancement de la **GT**, surnommée « **Norge** » pour commémorer l'expédition au cercle polaire arctique, la première Moto Guzzi à cadre élastique, une innovation d'abord critiquée puis adoptée par les constructeurs du monde entier.

1934-1946

La croissance de l'entreprise a été spectaculaire. En **1934**, 13 ans seulement après sa création, **les 17 employés de l'usine Guzzi de Mandello étaient passés à 700**. C'est l'année où le célèbre **bicylindre Guzzi 500** a fait ses débuts, dominant les circuits du championnat du monde sans conteste grâce à son moteur **V à 120°** très original.

La consécration définitive de la course internationale a eu lieu en **1935** sur l'île de Man avec les **bicylindres Guzzi 250 et 500**, tous deux à **cadre élastique**, victorieux du **Tourist Trophy**. Pour la première fois dans l'histoire, une moto non anglaise avait remporté ce qui était déjà devenu la course la plus importante du monde et Moto Guzzi est entrée dans la légende, avec les extraordinaires protagonistes de ces années-là comme **Tenni**, **Woods** et plus tard, **Ruffo**, **Lorenzetti** et **Anderson** pour ne citer que quelques-uns des pilotes officiels Guzzi.

Dans les **années 1930**, deux nouveaux modèles sont présentés au public, la **P 175** et la **P 250** avec ses dérivés : la **P.E.**, la **P.L.**, l'**Egretta**, l'**Ardetta** puis, en **1939**, le célèbre **Airone 250**, pendant près de 15 ans la moto de moyenne cylindrée la plus populaire en Italie.

Pour les pilotes privés, des modèles de course tels que le **Dondolino**, le **Gambalunga** et le **Condor** ont été développés.

La guerre a laissé l'Italie profondément marquée, avec presque toutes les routes endommagées et la voiture accessible à quelques privilégiés seulement. La moto est donc devenue un facteur clé de la mobilité des Italiens, en partie grâce aux progrès technologiques qui ont permis de développer des motos à faible consommation et à haut rendement.

Après la Seconde Guerre mondiale, les Italiens se sont déplacés en scooters et en « motos légères », qui ont attiré un public beaucoup plus large que leurs sœurs plus puissantes, offrant une vitesse acceptable tout en étant solides, relativement propres et faciles à conduire et à entretenir.

1946-1966

Ce sont précisément les principales caractéristiques du **Guzzino 65 cc**, lancé par Moto Guzzi en **1946**. Conçue par **Antonio Micucci** et rebaptisée **Cardellino** dans les années **1950**, la Guzzino a été pendant plus d'une décennie la **moto légère la plus vendue en Italie et en Europe**, à tel point que lorsque le premier rallye a été organisé en 1949, trois ans seulement après son lancement, 14.000 personnes y ont participé. Le succès sans précédent de la Guzzino a ouvert la voie à la production d'autres motos de faible cylindrée, du **Galletto**, l'hybride très original entre un scooter et une moto, au **Zigolo**, une moto légère de 98 cm³ et à la **Lodola** de 175 cm³, la dernière conception à porter le nom de Carlo Guzzi en **1956**.

1949 : le premier championnat du monde de moto a lieu et **Bruno Ruffo** remporte le titre sur une **Moto Guzzi 250**.

À l'extrémité supérieure de la gamme, en **1950**, le **GTV 500** (rebaptisé plus tard **Astore**), alors obsolète, a été remplacé par le **Falcone 500**, qui est devenu le rêve de la majorité des motards dans les années 50.

En **1950**, Moto Guzzi installa une **soufflerie** ultramoderne au Mandello del Lario, ce qui en fit le premier constructeur au monde à la réaliser.

1954 : l'usine Moto Guzzi occupe **24.000 m²** et emploie **160 personnes**.

Aux côtés de **Carlo Guzzi**, l'équipe de course comprenait des mécaniciens de haut niveau comme **Umberto Todero** (*qui restera longtemps à l'usine jusqu'à son décès en 2005 à 82 ans*) et **Enrico Cantoni**, ainsi qu'un designer devenu une légende, **Giulio Cesare Carcano**. Après avoir rejoint Moto Guzzi en **1936**, il a été responsable de la création de la sensationnelle Guzzi **500 Otto Cilindri**. Considéré par beaucoup comme la machine à deux roues la plus extraordinaire de tous les temps, avec son moteur en V 90°, la Otto Cilindri était dotée d'un nombre de cylindres jamais atteint et montrait le niveau technique exceptionnel du département de design de Mandello. Dès **1955**, lors de sa première sortie officielle aux essais du **Grand Prix de Belgique à Spa**, la Otto Cilindri a donné un aperçu de son extraordinaire potentiel. L'année suivante, avec ses **72 CV** et ses **285 km/h**, il sort officiellement sur les pistes où il remporte ses premiers succès. En 1957, le retrait de la société des courses, d'un commun accord entre les producteurs italiens, a empêché le développement de cette machine spectaculaire.

Giorgio Parodi décède en **1955** puis **Carlo Guzzi** en **1964**. La crise profonde frappe le secteur de la moto durant les années 1960 et, en **1966**, Moto Guzzi est en **faillite** et passe sous le contrôle de l'**IMI** (Istituto Mobiliare Italiano). **Giulio Cesare Carcano** est « remercié » : il deviendra architecte naval et décédera en 2005 à 94 ans.

1967-2004

En **1967**, **Moto Guzzi est rachetée par la SEIMM** (Società Esercito Industrie Moto Meccaniche). **Lino Tonti**, successeur de Carcano, va grandement faire évoluer les V7.

À cette époque, l'entreprise se concentre sur les machines légères comme les cyclomoteurs **Dingo** et **Trotter**, très demandés par les jeunes, et sur le développement d'un **nouveau bicylindre en V à 90°** conçu par Carcano qui deviendra le symbole de Moto Guzzi jusqu'à aujourd'hui. La Guzzi **V7**, développée en **1963** et lancée en **1967**, a été la première à être équipée de ce bicylindre en V de Carcano, d'une cylindrée de **703 cm³**. Il a connu un succès remarquable et, après la **V7 Special** avec un moteur de **750 cm³**, la légendaire **V7 Sport** a été lancée en **1971**, avec un tout **nouveau cadre** et à une **formidable évolution du moteur en V**, dus à l'ingéniosité de **Lino Tonti**. Cette machine, aux lignes élégantes et à la stabilité exceptionnelle, a remporté un succès extraordinaire.

Pour le marché américain, les versions **Special**, **California** et **Ambassador** ont été développées. En **1973**, Guzzi fait partie du groupe **De Tomaso Inc.** et commence à produire une série de moteurs à quatre cylindres, dont le point culminant est la **Guzzi 254**, pour ensuite recentrer la production sur le développement du **bicylindre en V**, toujours très apprécié du public et identifié au **caractère distinctif de la société de Mandello**.

Le mythique bicylindre en V a également été produit en plus petite cylindrée : les **V35** et **V50**. La plus grande version de ce moteur équipait le **Gran Turismo®** : la Moto Guzzi **California**, qui a évolué pour inclure l'injection électronique et un système de freinage à trois disques.

Dédiées au marché américain, avec les variantes **Ambassador** et **Eldorado**, la California possédait la cylindrée classique de 850 cm³, une cylindrée qui a depuis été redécouverte dans la gamme actuelle.

En 1972, le prototype de la 850 Le Mans atteint une vitesse de 225 km/h. Symbole des sportives Moto Guzzi, elle sera disponible en 1975. Elle évoluera en 1000cc en 1988 et les derniers 100 modèles seront numérotés en 1993.

En 1984 et 1985, le dentiste Docteur John Wittner engage une 850 Le Mans modifiée dans des courses d'endurance aux USA. En 1986, De Tomaso l'embauche pour développer une nouvelle moto sportive basée sur un nouveau cadre. Ce sera le « cadre-poutre » de la Daytona, de la Sport 1100 et de la Quota. Le moteur 1000 sera « poussé » en 1100cc pour la Sport 1100 et la Quota, sous l'oeil méfiant d'Umberto Todero. Les V11 seront les filles de la Sport 1100. Des modèles qui ont maintenu l'héritage sportif de la marque.

Le style et le caractère unique de ces motos ont été actualisés dans les années 1990 avec les nouvelles California, Nevada et V11 Sport.

1996 marque la fin de l'ère De Tomaso avec TRG, le Trident Rowan Group, qui acquiert Moto Guzzi.

En 2001, Moto Guzzi, qui fait à présent partie du groupe Aprilia, a lancé la nouvelle V11 Sport Rosso Mandello, fruit de cette combinaison de tradition et d'innovation qui a toujours caractérisé les produits portant l'aigle Mandello, représentant la naissance d'une légende inégalée dans l'histoire du motocyclisme.

2004-2009

Le 30 décembre 2004, Moto Guzzi entre dans le groupe Piaggio (Président Roberto Colaninno, vice-président Matteo Colaninno, Directeur exécutif Rocco Sabelli, Directeur général Gianclaudio Neri), le leader européen du marché des deux-roues et l'un des principaux constructeurs mondiaux du secteur.

Moto Guzzi rejoint ainsi le premier groupe européen de motos, avec un chiffre d'affaires de 1,5 milliard d'euros, 24 % du marché européen et 35 % du marché italien des deux-roues, des ventes de plus de 600.000 unités par an, 6.000 employés, 8 usines dans le monde, et une présence dans plus de 50 pays.

Exprimant l'esprit de cette renaissance, le Brevia 1100 fut présenté en mars 2005, une nouvelle offre italienne à succès pour le segment du naked. En septembre de la même année, la Griso 1100 fut lancée avec succès, une moto dotée de solutions techniques originales et d'un style unique. À partir d'avril 2006, la Brevia et la Griso ont également été proposées avec le moteur de 850 cm³ qui est la marque de fabrique de Guzzi.

En mai 2006, la Norge 1200 a marqué le retour de Guzzi dans le genre Gran Turismo® : une moto offrant une protection totale contre les éléments, le nouveau moteur bicylindre en V de 1200 cm³ et un équipement de série d'une générosité sans compromis pour dévorer des kilomètres en tout confort. La Norge a suscité l'admiration des 14 journalistes qui, en juillet 2006, ont parcouru un convoi de 4.429 km jusqu'au Cap Nord, en suivant l'itinéraire emprunté en 1928 par le prédécesseur de la moto, la GT 500 créée par Giuseppe Guzzi.

Témoignant de la grande passion qui unit tous les propriétaires de Moto Guzzi, entre le 15 et le 17 septembre 2006, 15.000 Guzzisti de plus de 20 pays différents ont afflué au Mandello del Lario pour la quatrième édition des GMG (« Giornate Mondiali Guzzi » - Journées mondiales des Guzzi). Sous l'égide du Moto Guzzi Club, les innombrables associations de propriétaires de Guzzi du monde entier peuvent se targuer d'une fidélité sans précédent. On compte plus de 25.000 membres de clubs Moto Guzzi dans le monde (dont le plus grand groupe aux Etats-Unis avec 52 clubs), et plus de 70 sites internet consacrés à la marque.

Moto Guzzi parvient à répondre aux rêves de ses fidèles fans, et le cœur sportif de l'aigle de Mandello bat à nouveau : en mars 2006, sur le légendaire circuit de Daytona, Gianfranco Guareschi remporte une double victoire historique en remportant les deux manches de la Battle of Twins. Le 6 mars 2007, Guareschi réitère la performance et remporte l'édition de l'année suivante au guidon de sa fidèle Moto Guzzi. Encouragé par ces victoires en course de l'autre côté de l'Atlantique, un nouveau modèle a été créé pour incarner l'esprit sportif de la Moto Guzzi : la 1200 Sport. Présenté en octobre 2006, la 1200 Sport est un naked sophistiqué, débordant de personnalité dans tous les aspects de sa conception, de l'architecture de son châssis et de son ergonomie, et propulsé par la dernière génération de 1200 cc du bicylindre en V à 90°.

2006 a été une année extraordinaire pour Moto Guzzi, qui a clôturé avec un chiffre de production annuel record de plus de 10.000 motos (un résultat obtenu précédemment en 1983), et des ventes de 10.200 motos, soit une croissance en volume de 46,4 % par rapport à 2005.

L'année 2007 vit la marque déborder de vie plus que jamais. Lors de la 64^e édition du salon EICMA de Milan, fin 2006, Moto Guzzi a présenté la Griso 8V - une évolution de l'hypnotisant modèle « naked » propulsé par un nouveau moteur 4 soupapes de plus de 110 CV - et la Bellagio, une custom propulsée par un moteur de 940 cm³. Lors de la convention

mondiale des concessionnaires Piaggio qui s'est tenue à Berlin en **février 2007**, le projet d'une nouvelle Moto Guzzi a été dévoilé - une street enduro au nom évocateur : **Stelvio**.

Le **26 mars 2007**, le lac de Côme en fond, Moto Guzzi a une nouvelle fois prouvé qu'elle tient ses promesses en présentant à la presse la version définitive du **Bellagio** quelques mois seulement après le salon milanais, tandis qu'en septembre suivant, elle dévoilait la puissante **Griso 1200 8V**.

2007 a également été l'année de l'événement **Giornate Mondiali Moto Guzzi**, qui reçu un caractère encore plus exclusif avec l'apparition de la star de cinéma **Ewan Mc Gregor**. L'acteur était venu à Mandello del Lario pour récupérer sa **California Vintage** blanche, achetée quelques mois auparavant lors du tournage de son émission TV d'aventure **Long Way Down** à l'usine Guzzi. L'**EICMA 2007** a été le théâtre de la présentation en avant-première mondiale de deux modèles aux antipodes de la gamme complète de Moto Guzzi : la **Stelvio 1200** et la **V7 Classic**. La Stelvio 1200 fut présentée à la presse internationale en mars 2008 dans la ville médiévale de Rocca Salimbeni, siège de la banque Monte dei Paschi di Siena, tandis qu'au mois de mai suivant, les journalistes ont eu l'occasion de tester pour la première fois les capacités de l'agile V7 Classic dans les rues de Milan.

Un témoignage significatif de la qualité de la marque est donné lorsque Guzzi remporte le contrat de livraison de **35 Moto Guzzi Norge GT à la police de Berlin**, tandis que **20 Moto Guzzi California Vintage** sont livrées la même année au corps de garde présidentiel italien **Corazzieri**. L'année **2009** a vu l'introduction de la **V7 Cafè**, une variante sportive de la V7 qui vient s'ajouter à la Classic existante, présentée à Rome avec la **Griso SE** en mars, et de la **Stelvio NTX**, qui a marqué l'introduction de l'**ABS** sur le maxi enduro Guzzi. Cette moto, présentée à la presse internationale sur les routes des Dolomites, est propulsée par la première mise à niveau du moteur « **Quattrovalvole** », avec de nouveaux arbres à cames.

Fin **2009**, lors du 67^e Salon international de la moto à Milan, Moto Guzzi attira l'attention du monde entier avec trois **prototypes** futuristes conçus par **Miguel Galluzzi** et **Pierre Terblanche** : **V12 LM**, **V12 Strada** et **V12 X**, qui ont immédiatement reçu le prix de la **Motorcycle Design Association** (une association de design comptant 165 membres sur quatre continents) pour le meilleur design de moto.

Fin **2009**, le groupe Piaggio a également annoncé un important programme d'investissement, qui concerne non seulement le développement des futures gammes de produits Moto Guzzi, mais aussi l'usine de production de Mandello del Lario, où un important projet de restructuration est actuellement en cours pour rendre l'usine plus moderne, plus fonctionnelle et plus efficace afin de refléter la renaissance de la marque.

Une série de nouveaux modèles Moto Guzzi a également été dévoilée lors de l'édition **2010** de l'EICMA de Milan. La toute nouvelle famille de grandes motos 1200 8V à quatre soupapes par cylindre - à savoir la **Stelvio 1200 8V**, la **Stelvio 1200 NTX** et la **Norge GT 8V** - a été présentée au salon, tandis que le lancement presse des motos s'est tenu sur les routes de Toscane au printemps 2011.

Cette année a également vu le lancement de la **V7 Racer**, une véritable spéciale de production avec un moteur de 750cc inspiré des spéciales des années 70 basées sur la V7 Sport. Le V7 Racer célèbre les codes de style traditionnels de Moto Guzzi dans un savant mélange de technologie et d'artisanat raffiné. Des détails tels que le réservoir chromé agrémenté d'une élégante lanière en cuir, et les accents métalliques de l'écusson Moto Guzzi assortis à la couleur du cadre rouge captent l'attention au premier coup d'œil. La **Nevada Anniversario**, qui célèbre les vingt ans du « bébé » Guzzi avec une nouvelle tradition sportive pour rejoindre le toujours populaire **Classic**, est doté du même moteur.

2010-2017

2011, année du **90^e anniversaire de Moto Guzzi**, commence avec par bonne surprise : une **Moto Guzzi California inédite blanche** est en effet dévoilée au cours du Dealer Meeting International du Groupe Piaggio les 27 et 28 Janvier.

L'événement, qui a réuni, comme chaque année au Grimaldi Forum de Monaco près de 2.000 concessionnaires du Groupe, s'est conclu avec une avant première inattendue qui anticipe les futures stratégies de produit de la « Marque de l'aigle » l'année du 90^e anniversaire de Moto Guzzi : le prototype de la nouvelle California, équipé d'un nouveau moteur **bi-cylindre transversal en V à 90° de 1400 cm³**.

La moto, encore au stade de prototype, prend le relais d'une moto mythique, en affichant un style inédit qui mise sur l'architecture du moteur et sur la taille généreuse de la selle et du réservoir enveloppant les cylindres.

Mais **2011** réserve bien d'autres surprises pour le 90^e anniversaire de la marque à l'Aigle : le 15 mars, le groupe Piaggio a célébré l'anniversaire officiel de la fondation de Moto Guzzi avec une annonce très attendue : Mandello del Lario préparera une fois de plus le terrain pour l'événement GMG à la mi-septembre de cette année. Les préparatifs sont déjà en cours pour une édition extraordinaire du « **90^e anniversaire** » de la **Giornate Mondiali Guzzi**, afin de donner aux **20.000 Guzzisti** du monde entier l'occasion de célébrer avec Moto Guzzi, de découvrir les futurs modèles de la marque et de voir de leurs propres yeux les travaux de modernisation et de restauration visant à transformer l'usine historique du Mandello del Lario en une installation de production moderne, dans laquelle 90 ans de la glorieuse histoire de la moto côtoient les dernières technologies de fabrication.

L'année **2012** débute sous le signe de la **nouvelle gamme V7**. Nouveau moteur, design revisité, équipements flambant neufs : la légende du V7 atteint sa plus haute expression à ce jour.

La nouvelle V7 (disponible en trois versions : **V7 Stone**, **V7 Special**, **V7 Racer**) est une toute nouvelle moto, plus puissante, plus rapide, plus économe, plus écologique, plus raffinée et plus confortable que la version précédente, et pourtant toujours avec un moteur bicylindre en V transversal à 90° avec transmission par cardan et double cadre.

Avant même sa présentation au salon de l'EICMA à Milan, en **novembre 2012**, la nouvelle Moto Guzzi **California 1400** suscitait l'intérêt des fans de moto du monde entier. L'annonce du lancement du nouveau cruiser construit dans l'usine historique de Mandello del Lario et quelques rumeurs préliminaires suffirent à éveiller la curiosité et le désir de connaître le dernier représentant d'une tradition qui a fait de Moto Guzzi un aristocrate parmi les marques de motos mondiales.

Un style raffiné, une technologie de pointe et des caractéristiques dynamiques exceptionnelles caractérisent la nouvelle **California 1400** dans les versions **Touring et Custom**, deux modèles distincts en termes de personnalité et d'utilisation prévue.

La nouvelle California 1400 est une moto de pointe, à commencer par le moteur 1400, une taille de moteur record pour un bicylindre en V en Europe. Le puissant bicylindre en V transversal à 90°, monté sur un châssis tout nouveau, délivre un couple de **120 Nm** à seulement **2750 tr/min**.

Tout sur la **California Touring** et la **California Custom** contribue à combiner le meilleur de la technologie moderne et de pointe avec le style classique et l'élégance de la marque Moto Guzzi : accélérateur multimap Ride by Wire, régulateur de vitesse, système d'antipatinage MGCT et ABS à deux canaux. Construits à la main dans l'usine de Mandello del Lario, où les motos **Moto Guzzi** sont fabriquées sans interruption depuis 1921, les modèles California 1400 se distinguent par l'attention portée au **savoir-faire artisanal** avec lequel chaque composant est assemblé. Un niveau de soin qui fait de chaque Moto Guzzi California une pièce unique, avec la puissance nécessaire pour égaler et accentuer la forte personnalité d'une clientèle passionnée et exclusive.

Grâce au succès de sa gamme, fruit d'une politique d'investissements ayant concerné aussi bien les activités de R&D que la rénovation du site historique de Mandello del Lario, Moto Guzzi a, en **2012**, enregistré une **croissance des ventes de 15,3%**, en nette contre-tendance par rapport au marché européen de la moto. Le **premier semestre 2013**, Moto Guzzi a continué sur sa lancée, en enregistrant une **croissance de 11,2%** par rapport au 1er semestre de l'année précédente.

En **mai 2013**, **Robb Report** le **magazine américain**, qui est depuis presque 40 ans, l'un des plus influents périodiques du monde en matière de luxe, a inclus la grande Custom produite en Italie à Mandello del Lario, dans son Best of the Best Luxury Portfolio de l'année 2013.

Après avoir obtenu des consensus unanimes dans le monde entier, la **Moto Guzzi California 1400** a remporté en **août 2013**, une autre importante reconnaissance aux USA, en s'adjudicant le **premier prix de la catégorie Cruiser** dans le concours organisé par Cycle World. Ce prix est d'autant plus important car il vient de la plus influente revue de motocycles d'outre-Atlantique, une véritable référence pour les passionnés du monde entier, et que c'est justement le marché nord-américain qui est le berceau des grandes motos Cruiser, les fleurons de la route, un segment où la présence des marques américaines est importante.

En **2014**, rénovation complète de la V7 et naissance de Moto Guzzi **V7 II**. La deuxième génération de la Moto Guzzi V7 garde intacte la personnalité stylistique du modèle précédent : un design qui dialogue entre les formes des motos Guzzi du passé alliées aux exigences d'une moto moderne en mesure de satisfaire la plus large tranche de passionnés.

La Moto Guzzi V7 II est aussi une moto entièrement revisitée du point de vue de la technique, de la motorisation, de l'ergonomie, de la fiabilité, de la qualité de construction, des finitions et du plaisir de piloter. **6 vitesses**, freinage **ABS** et **contrôle de la traction** ne sont que quelques-unes des nouveautés du modèle.

La nouvelle génération de V7 se décline en 3 versions à la personnalité distincte.

Éclectique et sobre, la **V7 II Stone** s'inspire aux tonalités typiques des années 70, contrastantes avec le nouveau cadre réalisé avec des soudures plus soignées et sur lequel a été appliquée une peinture brillante qui met en valeur son architecture géniale.

La **V7 II Special** est la plus proche de l'esprit de son aïeule, à commencer par sa ligne qui s'inspire de la célèbre **V750 S3** de 1975.

Produite en **édition limitée et numérotée**, l'équipement et les dotations de la **V7 II Racer** sont identiques à ceux de la version précédente. On retrouve aussi la selle à une place (mais la selle à 2 places est disponible en option ainsi que les appuie-pieds pour le passager) revêtue d'alcantara et de skaï de la même couleur que la sangle en cuir personnalisée avec le logo Moto Guzzi qui trône au dos du réservoir.

L'année **2015** donne naissance à deux motos spectaculaires développées sur la base du puissant bicylindre 1400 cm³, **l'Eldorado** et **l'Audace**.

Moderne et luxueuse, **l'Eldorado** est l'héritière de l'inoubliable « 850 » qui obtint un grand succès aux USA, il y a plus de 40 ans. C'est une moto somptueuse et avant-gardiste qui regarde résolument vers le futur. Des inserts chromés et des finitions artisanales sont associés à l'éclairage à led et se composent en lignes classiques qui placent la Moto Guzzi dans une nouvelle dimension, où le raffinement parle italien.

La Moto Guzzi **Audace** est une moto à la personnalité forte et rebelle. Elle a été conçue pour rehausser les spectaculaires performances du puissant bicylindre en V de 1 400 cm³ made in Mandello, le plus grand jamais produit en Europe.

Seul le plaisir absolu de piloter a orienté le développement d'un modèle où la meilleure technologie est au service de la performance, et qui se présente avec une esthétique à la forte personnalité, un carbon look interprétant à la perfection l'âme sombre de Moto Guzzi.

Toujours en **2015**, démarre la grande initiative **Moto Guzzi Garage**, dédiée à la customisation, un véritable acte d'amour envers sa moto. Moto Guzzi a mis au point pour les passionnés une ligne complète d'accessoires déclinables librement ou selon 4 kits inspirés à l'histoire de la marque de l'aigle. Il s'agit de pièces spéciales mises au point par Moto Guzzi en créant 4 styles et autant de modes de piloter distinctes : **Dark Rider**, **Scrambler**, **Legend** et **Dapper**. À ces 4 styles, s'ajoutent en **2016** **Lady Guzzi** (dédié au public féminin), **Alice** et **Clubber** qui évoquent les mythiques Café Racer des années 60.

L'année **2016** débute avec le lancement commercial de la **Moto Guzzi Stornello**, une déclinaison tout-terrain léger de la gamme V7 II. À plus de 50 ans de sa naissance, c'est le retour d'une des motos Guzzi les plus connues, synonyme de qualité de construction et de style inimitable. La nouvelle Stornello se distingue par ses nombreux détails précieux et le choix des coloris qui en subliment le charme et l'élégance. Fabriquée en tirage **limité et numéroté**, la V7 II Stornello est la dernière interprète de la capacité exclusive de Moto Guzzi à réaliser de véritables motos spéciales en série.

En **mars 2016**, en correspondance du **95^e anniversaire** de Moto Guzzi, arrive la **V9** : une nouvelle custom de cylindrée moyenne qui se décline en deux versions à la personnalité bien distincte.

La plus classique est la **V9 Roamer** tandis que la **V9 Bobber** est l'âme plus sombre et sportive de Moto Guzzi, qui se distingue par le look sobre en total black et de gros pneus sur des jantes de 16 pouces. Les deux nouvelles motos Guzzi se distinguent par leur exceptionnelle qualité de fabrication et leur finitions très soignées. Les dimensions contenues suggèrent une grande maniabilité et un excellent contrôle, y compris à l'arrêt, grâce aussi à son poids total de moins de 200 kg. À une moto aussi saine, légère et amusante est associé un moteur bicylindre transversal en **V de 90° de 850 cm³**, complètement repensé, étudié pour élever au maximum l'élasticité et le couple et garantir caractère, facilité de gestion et performances, dès les plus bas régimes. L'équipement de série est très riche et comprend l'ABS, le contrôle de la traction réglable et désactivable, l'immobilizer et une prise USB.

En **2016**, la **MGX-21 Flying Fortress**, fait ses débuts, une des motos Guzzi les plus spectaculaires depuis toujours. De fait, la MGX-21 est la plus anticonformiste, riche et technologique des grandes cruisers 1400cm³ construites à Mandello del Lario, une bagger unique au monde par son design, son contenu technologique, sa qualité de construction et le soin des détails, dédiée aux passionnés des motos exclusives, à ceux qui recherchent l'émotion, avant d'entreprendre le voyage, en observant la majesté de cette prestigieuse moto italienne. Propulsée par le big block de 1 400 cm³, et caractérisée par la grande roue avant de 21", elle vante une vue latérale très basse et filante. La peinture rouge des couvercles en aluminium des culasses vient souligner la force pouvant être exprimée par le motopropulseur ainsi que l'esthétique. Basse derrière et haute devant, grâce à la maxi bulle au design net et exclusif, la MGX-21 a l'aspect d'une grande moto technologique et luxueuse en mesure d'avaler les kilomètres en souplesse, grâce aussi à des systèmes électroniques de pointe en matière d'assistance à la conduite tels que le régulateur automatique de vitesse, le contrôle de traction et l'ABS.

En **2017**, pour célébrer les 50 ans de la naissance du premier modèle V7, Moto Guzzi présente le **V7 III**, la troisième génération de la Moto Guzzi la plus connue et la plus aimée au monde, complètement remaniée mais laissant intacte l'originalité et l'authenticité si caractéristiques de cette moto iconique.

Depuis 1967, année des premières unités vendues en Italie, la V7 est devenue un pilier de la gamme et la représentante de la moto italienne par excellence, se distinguant par son contenu et son design, très populaire auprès d'un public vraiment transversal et varié.

Le défi d'introduire une nouvelle version d'une moto aussi célèbre, avec un héritage aussi riche et un tel succès, reste l'un des plus difficiles, si l'on considère que la **V7**, le **best-seller** de la marque depuis 2009, constitue la moto Moto Guzzi d'entrée de gamme, dédiée aux femmes et aux hommes, en plus des jeunes qui veulent posséder fièrement l'une des motos de production les plus emblématiques du Mandello del Lario.

La **V7 III** est disponible dans les trois versions, **Stone**, **Special** et **Racer** qui, par rapport au passé, prennent désormais une dimension et une personnalité plus fortes. Comme les autres modèles Moto Guzzi de la gamme, le V7 III est également disponible dans une version sombre qui se distingue par ses graphismes totalement noirs. Il s'agit de la Stone et d'une version plus classique dominée par le chromage, plus en accord avec le design du précurseur, la Special. Le Racer, en revanche, représente l'héritage sportif réussi de Moto Guzzi.

La gamme V7 a été élargie : Moto Guzzi rend hommage aux cinquante ans du modèle V7 en lançant une quatrième version, appelée **Anniversario**, une édition numérotée et limitée, caractérisée par des détails inédits et exclusifs.

2018 : arrivée de la **V85 TT**

MOTO GUZZI : 1920-2017

Questa storia (datata 19/01/2021) è una raccolta di diverse storie pubblicate sul sito di Moto Guzzi.

2001 - 2005 - 2009 (scritto da Paolo Pezzini) - 22/03/2020 - 16/01/2021

Traduzioni : <https://www.deepl.com/translator>

1920-1934

Orizzontale monocilindrico a quattro tempi 500 cc a quattro valvole e motore a camme in testa, 88 mm di alesaggio, 82 mm di corsa .. Con l'aiuto del fabbro Giorgio Ripamonti, **Carlo Guzzi** aveva appena costruito la sua prima moto. Era il **1920** e la moto fu presentata ad **Emanuele Vittorio Parodi**, un armatore genovese, che, dopo un primo prestito di 2.000 lire, accettò di finanziare la creazione di una società di produzione di motociclette.

A differenza di quasi tutti gli altri costruttori che cercavano le prestazioni, ogni componente della moto che Carlo Guzzi aveva in mente era razionale ed essenziale. Soprattutto, ha dovuto garantire funzionalità e affidabilità rispetto a questo primo prototipo, così radicalmente diverso dalle altre moto per la configurazione del motore e il telaio basso. Una filosofia che ha accompagnato i prodotti Guzzi per tutta la vita dell'azienda (*gli 80 anni*).

Il **15 marzo 1921**, presso la sede del notaio Paolo Cassanello in Corso Aurelio Saffi, Genova, viene costituita la « **Società Anonima Moto Guzzi** » per « la produzione e la vendita di motocicli e tutte le altre attività connesse con l'industria metalmeccanica ». I soci dell'azienda erano il famoso armatore genovese **Emanuele Vittorio Parodi**, il figlio **Giorgio** e l'amico **Carlo Guzzi**. Guzzi era un ex compagno di Parodi nell'Aeronautica Militare, così come un altro amico, **Giovanni Ravelli**, un aviatore - come Parodi - che però morì l'11 agosto 1919 durante un volo di prova. E' in memoria di questo amico che l'aquila ad ali spiegate è stata scelta come simbolo di Moto Guzzi.

La fabbrica ha una superficie di 300 m2 e impiega 17 persone.

Le prime moto avevano la sigla **G.P.** (Guzzi-Parodi), ma per evitare confusione con le iniziali di Giorgio Parodi i seguenti modelli si chiamavano Moto Guzzi.

Per promuovere il nuovo marchio, Carlo Guzzi decise di debuttare subito nelle corse e il **28 maggio 1921** partecipò al raid **Milano-Napoli** con le uniche due macchine finora prodotte, conquistando il 20° e il 21° posto. Ma ci sono voluti solo quattro mesi per vedere la Guzzi di **Gino Finzi** fare un debutto sensazionale sul traguardo della famosa **Targa Florio**. E' stato l'inizio di una straordinaria serie di **3.329 successi**, tra cui **11 Tourist Trophy** e **14 titoli mondiali**, che hanno premiato l'impegno dell'azienda mandellana nelle corse **tra il 1921 e il 1957**.

La prima moto dell'azienda è stata la leggendaria **Normale 8 CV**. Alla serie **Sport**, introdotta nel **1923** con notevole successo (in particolare il modello **Sport 15**), seguì nel **1928** il lancio della **GT**, soprannominata « **Norge** » per commemorare la spedizione al Circolo Polare Artico, la prima Moto Guzzi con telaio elastico, un'innovazione prima criticata e poi adottata dai costruttori di tutto il mondo.

1934-1946

La crescita dell'azienda è stata spettacolare. Nel **1934**, a soli 13 anni dalla sua creazione, **i 17 dipendenti dello stabilimento Guzzi di Mandello erano diventati 700**. E' l'anno del debutto della famosa **Guzzi 500 bicilindrica**, che domina senza dubbio i circuiti del campionato mondiale grazie al suo originalissimo motore a **120° V**.

La consacrazione definitiva della gara internazionale avvenne nel **1935** sull'Isola di Man con la **Guzzi 250 e la 500 bicilindrica**, entrambe con **telaio elastico**, vincitrici del **Tourist Trophy**. Per la prima volta nella storia, una moto non inglese aveva vinto quella che era già diventata la gara più importante del mondo e Moto Guzzi era diventata una leggenda, con gli straordinari protagonisti di quegli anni come **Tenni, Woods** e poi **Ruffo, Lorenzetti** e **Anderson** per citare solo alcuni dei piloti ufficiali Guzzi.

Negli **anni '30** furono presentati al pubblico due nuovi modelli, la **P 175** e la **P 250** con i suoi derivati : la **P.E.**, la **P.L.**, l'**Egretta**, l'**Ardetta** e poi, nel 1939, il famoso **Airone 250**, per quasi 15 anni la moto di media cilindrata più diffusa in Italia. Per i piloti privati sono stati sviluppati modelli da corsa come il **Dondolino**, il **Gambalunga** e il **Condor**.

DOPO LA GUERRA, IL MERCATO DELLE MOTO È CAMBIATO RADICALMENTE

La guerra ha lasciato l'Italia profondamente segnata, con quasi tutte le strade danneggiate e l'auto accessibile solo a pochi privilegiati. La moto è diventata così un fattore chiave per la mobilità degli italiani, anche grazie ai progressi tecnologici che hanno permesso di sviluppare moto a basso consumo e ad alte prestazioni.

Dopo la seconda guerra mondiale, gli italiani si spostarono con scooter e « moto leggere », che attirarono un pubblico molto più vasto delle loro sorelle più potenti, offrendo velocità accettabili pur essendo robusti, relativamente puliti e facili da guidare e da mantenere.

1946-1966

Sono proprio queste le caratteristiche principali del **Guzzino 65cc**, lanciato da Moto Guzzi nel **1946**. Progettato da **Antonio Micucci** e ribattezzato **Cardellino** negli **anni '50**, il Guzzino è stato per oltre un decennio **la moto leggera più venduta in Italia e in Europa**, tanto che quando nel 1949, appena tre anni dopo il suo lancio, si tenne il primo rally, a soli tre anni dal suo lancio, vi parteciparono 14.000 persone. Il successo senza precedenti del Guzzino ha aperto la strada alla produzione di altre moto leggere, dalla **Galletto**, l'originalissimo ibrido tra scooter e moto, allo **Zigolo**, una moto leggera di 98 cc e alla **Lodola** di 175 cc, l'ultimo progetto che porta il nome di Carlo Guzzi nel **1956**.

1949 : si svolge il primo campionato del mondo motociclistico e **Bruno Ruffo** vince il titolo su una **Moto Guzzi 250**.

Nella fascia alta della gamma, nel **1950**, l'allora obsoleta **GTV 500** (poi ribattezzata **Astore**) fu sostituita dalla **Falcone 500**, che divenne il sogno della maggior parte dei motociclisti negli anni '50.

Nel **1950** Moto Guzzi ha installato una modernissima **galleria del vento** a Mandello del Lario, diventando così il primo costruttore al mondo a farlo.

1954 : lo stabilimento Moto Guzzi occupa **24.000 m2** e impiega **160 persone**.

Accanto a **Carlo Guzzi**, la squadra corse comprendeva meccanici di prim'ordine come **Umberto Todero** (*che è rimasto a lungo nello stabilimento fino alla sua morte, avvenuta nel 2005 a 82 anni*) ed **Enrico Cantoni**, oltre a un designer che è diventato una leggenda, **Giulio Cesare Carcano**. Dopo essere entrato in Moto Guzzi nel **1936**, è stato responsabile della creazione della sensazionale Guzzi **500 Otto Cilindri**. Considerata da molti la più straordinaria macchina a due ruote di tutti i tempi, con il suo motore a V a 90°, la Otto Cilindri aveva un numero di cilindri senza precedenti e dimostrava l'eccezionale livello tecnico del reparto di progettazione di Mandello. Già nel **1955**, durante la sua prima uscita ufficiale alla prova del **Gran Premio del Belgio a Spa**, la **Otto Cilindri** diede uno sguardo alle sue straordinarie potenzialità. L'anno successivo, con i suoi **72 CV** e **285 km/h**, è stato ufficialmente rilasciato sulle piste dove ha ottenuto i primi successi. Nel 1957 il ritiro dell'azienda dalle corse, di comune accordo tra i produttori italiani, impedì lo sviluppo di questa spettacolare macchina.

Giorgio Parodi morì nel 1955 e Carlo Guzzi nel 1964. La profonda crisi colpisce il settore motociclistico negli anni '60 e nel 1966 la Moto Guzzi fallisce e passa sotto il controllo dell'IMI (Istituto Mobiliare Italiano). Giulio Cesare Carcano viene « ringraziato »: diventa architetto navale e muore nel 2005 a 94 anni.

1967-2004

Nel **1967**, Moto Guzzi viene acquistata da **SEIMM** (Società Esercito Industrie Moto Meccaniche). **Lino Tonti**, il successore di Carcano, svilupperà notevolmente i **V7**.

All'epoca l'azienda si concentrava su macchine leggere come i ciclomotori **Dingo** e **Trotter**, molto richiesti dai giovani, e sullo sviluppo di un **nuovo bicilindrico a V di 90°** progettato da **Carcano** che diventerà il simbolo di Moto Guzzi fino ad oggi.

La Guzzi **V7**, sviluppata nel **1963** e lanciata nel **1967**, è stata la prima ad essere equipaggiata con questo bicilindrico a V Carcano con una cilindrata di **703 cc**. Fu un successo notevole e, dopo il **V7 Special** con motore **750 cc**, nel **1971** fu lanciato il mitico **V7 Sport**, con un **telaio completamente nuovo** e una **formidabile evoluzione del motore a V**, grazie all'ingegnosità di **Lino Tonti**. Questa macchina, con le sue linee eleganti e l'eccezionale stabilità, è stata un successo straordinario.

Per il mercato americano sono state sviluppate le versioni **Special**, **California** e **Ambassador**. Nel **1973** la Guzzi entra a far parte del gruppo **De Tomaso Inc.** e inizia a produrre una serie di motori a quattro cilindri, culminata nella **Guzzi 254**. La produzione viene poi rifocalizzata sullo sviluppo del **bicilindrico a V**, sempre molto apprezzato dal pubblico e identificato con **il carattere distintivo della fabbrica di Mandello**.

Il mitico bicilindrico a V è stato prodotto anche in cilindri più piccoli : il **V35** e il **V50**. La versione più grande di questo motore equipaggiava la **Gran Turismo®** : la Moto Guzzi **California**, che si è evoluta per includere l'iniezione elettronica e un sistema frenante a tre dischi.

Dedicata al mercato americano, con le varianti **Ambassador** ed **Eldorado**, la California aveva la classica cilindrata di **850cc**, una cilindrata che è stata poi riscoperta nell'attuale gamma.

Nel 1972, il prototipo della 850 Le Mans ha raggiunto una velocità di 225 km/h. Simbolo delle moto sportive Moto Guzzi, sarà disponibile nel 1975. Si evolverà in 1000cc nel 1988 e gli ultimi 100 modelli saranno numerati nel 1993.

Nel **1984 e 1985**, il dentista Dr. **John Wittner** ha partecipato a **850 Le Mans** modificate in gare di resistenza negli USA. Nel **1986**, **De Tomaso** lo assunse per sviluppare una nuova bicicletta sportiva basata su un nuovo telaio. Sarà il « telaio-trave » della **Daytona**, dello **Sport 1100** e del **Quota**. Il motore 1000 sarà « spinto » in **1100cc** per la **Sport 1100** e la **Quota**, sotto l'occhio vigile di **Umberto Todero**. Le **V11** saranno le figlie dello **Sport 1100**. Modelli che hanno mantenuto il patrimonio sportivo del marchio.

Lo stile e l'unicità di queste moto è stato aggiornato negli **anni '90** con le nuove **California**, **Nevada** e **V11 Sport**.

Il **1996** segna la fine dell'era De Tomaso con l'acquisizione di Moto Guzzi da parte di TRG, il **Trident Rowan Group**.

Nel **2001** Moto Guzzi, ora parte del Gruppo **Aprilia**, ha lanciato la nuova **V11 Sport Rosso Mandello**, frutto di quel connubio di tradizione e innovazione che da sempre caratterizza i prodotti con l'aquila di Mandello, rappresentando la nascita di una leggenda senza pari nella storia del motociclismo.

2004-2009

Il **30 dicembre 2004** Moto Guzzi è entrata a far parte del Gruppo **Piaggio** (il Presidente Roberto Colaninno, il Vice Presidente Matteo Colaninno, il Direttore Esecutivo Rocco Sabelli, l'Amministratore Delegato Gianclaudio Neri), leader europeo nel mercato delle due ruote e uno dei principali produttori mondiali del settore.

Moto Guzzi entra così a far parte del primo gruppo motociclistico europeo, con un fatturato di 1,5 miliardi di euro, il 24% del mercato europeo e il 35% del mercato italiano delle due ruote, un fatturato di oltre 600.000 unità all'anno, 6.000 dipendenti, 8 stabilimenti nel mondo e una presenza in più di 50 paesi.

Esprimendo lo spirito di questa rinascita, nel marzo **2005** è stato presentato il **Breva 1100**, una nuova offerta italiana di successo per il segmento dei nudi. Nel settembre dello stesso anno viene lanciata con successo la **Griso 1100**, una moto con soluzioni tecniche originali e uno stile unico. Dall'**aprile 2006** anche la **Breva** e la **Griso** sono state offerte con il motore **850cc** che è il marchio di fabbrica della Guzzi.

Nel **maggio 2006**, la **Norge 1200** segna il ritorno di Guzzi al genere **Gran Turismo®**: una moto che offre una protezione totale dalle intemperie, il nuovo **bicilindrico a V da 1200 cc** e un equipaggiamento di serie senza compromessi per divorare chilometri nel comfort. Il Norge è stato ammirato dai 14 giornalisti che, nel **luglio 2006**, hanno guidato un convoglio di **4.429 km verso Capo Nord**, seguendo il percorso intrapreso nel **1928** dal predecessore della moto, la **GT 500** creata da **Giuseppe Guzzi**.

A testimonianza della grande passione che accomuna tutti i possessori di Moto Guzzi, tra il **15 e il 17 settembre 2006**, **15.000 Guzzisti** provenienti da oltre 20 paesi diversi sono accorsi a Mandello del Lario per la quarta edizione delle GMG (« **Giornate Mondiali Guzzi** »). Sotto l'egida del Moto Guzzi Club, le innumerevoli associazioni di proprietari di Guzzi di tutto il mondo possono vantare una fedeltà senza precedenti. Ci sono **più di 25.000 soci Moto Guzzi club** in tutto il mondo (tra cui il più grande gruppo degli Stati Uniti con 52 club), e più di 70 siti web dedicati al marchio.

Moto Guzzi riesce a realizzare i sogni dei suoi fedeli tifosi, e il cuore sportivo della Mandello Eagle batte ancora una volta: nel **marzo 2006**, sul leggendario circuito di Daytona, **Gianfranco Guareschi** ha ottenuto una storica doppietta vincendo entrambi i round della **Battle of Twins**. Il **6 marzo 2007** **Guareschi** ha ripetuto la prestazione e ha **vinto** l'edizione dell'anno successivo con la sua fedele Moto Guzzi. Incoraggiati da queste vittorie nelle gare dall'altra parte dell'Atlantico, è stato creato un nuovo modello per incarnare lo spirito sportivo della Moto Guzzi: la **1200 Sport**. Introdotta nell'**ottobre 2006**, la **1200 Sport** è una sofisticata macchina nuda, ricca di personalità in ogni aspetto del suo design, dell'architettura del telaio e dell'ergonomia, e alimentata dal bicilindrico a **V di 90° da 1200cc** di ultima generazione.

Il **2006** è stato un anno straordinario per Moto Guzzi, che si è chiuso con una produzione annua record di oltre **10.000 moto** (risultato già raggiunto nel 1983) e con un **fatturato di 10.200 moto**, in **crescita del 46,4% in volume rispetto al 2005**.

Il **2007** ha visto il marchio prendere vita più che mai. Al 64° salone **EICMA di Milano**, alla fine del **2006**, Moto Guzzi ha presentato la **Griso 8V** - un'evoluzione dell'ipnotico modello « naked » alimentato da un nuovo **motore a 4 valvole** con oltre **110 CV** - e la **Bellagio**, una moto custom con motore **940 cc**. In occasione del Piaggio World Dealer Convention tenutosi a Berlino nel **febbraio 2007**, è stato presentato il progetto di una nuova Moto Guzzi, un enduro di strada dal nome evocativo: **Stelvio**.

Il **26 marzo 2007**, con il lago di Como sullo sfondo, Moto Guzzi ha dimostrato ancora una volta di mantenere le promesse, presentando alla stampa la versione finale del **Bellagio** pochi mesi dopo il salone milanese, mentre il settembre successivo ha presentato la potente **Griso 1200 8V**.

Il **2007** è stato anche l'anno delle **Giornate Mondiali Moto Guzzi**, a cui è stato dato un carattere ancora più esclusivo con la comparsa della star del cinema **Ewan Mc Gregor**. L'attore era venuto a Mandello del Lario per ritirare il suo **California Vintage** bianco, acquistato qualche mese prima durante le riprese del suo show televisivo d'avventura **Long Way Down** alla fabbrica Guzzi. L'**EICMA 2007** è stato teatro della presentazione in anteprima mondiale di due modelli agli antipodi della

gamma completa Moto Guzzi : la **Stelvio 1200** e la **V7 Classic**. Lo Stelvio 1200 è stato presentato alla stampa internazionale nel marzo 2008 nel borgo medievale di Rocca Salimbeni, sede della banca Monte dei Paschi di Siena, mentre il maggio successivo i giornalisti hanno avuto l'opportunità di testare per la prima volta per le strade di Milano le capacità dell'agile V7 Classic.

Una significativa testimonianza della qualità del marchio viene data quando Guzzi si aggiudica il contratto per la consegna di **35 Moto Guzzi Norge GT alla polizia di Berlino**, mentre **20 Moto Guzzi California Vintage** vengono consegnate lo stesso anno alla Guardia Presidenziale italiana **Corazzieri**. Il **2009** ha visto l'introduzione del **V7 Cafè**, una variante sportiva del V7 che completa la Classic esistente, presentata a Roma con la **Griso SE** a marzo, e lo **Stelvio NTX**, che ha segnato l'introduzione dell'**ABS** sulla maxi enduro Guzzi. Questa moto, presentata alla stampa internazionale sulle strade delle Dolomiti, è alimentata dal primo upgrade del motore « **Quattrovalvole** », con nuovi alberi a camme.

Alla fine del **2009**, in occasione del 67^e Salone Internazionale del Motociclo di Milano, Moto Guzzi ha attirato l'attenzione di tutto il mondo con tre **prototipi** futuristici progettati da **Miguel Galluzzi** e **Pierre Terblanche** : **V12 LM**, **V12 Strada** e **V12 X**, che hanno subito ricevuto il premio della **Motorcycle Design Association** (un'associazione di design con 165 membri in quattro continenti) per il miglior design motociclistico.

A fine **2009** il Gruppo Piaggio ha inoltre annunciato un importante programma di investimenti, che riguarda non solo lo sviluppo delle future linee di prodotto Moto Guzzi, ma anche lo stabilimento produttivo di Mandello del Lario, dove è in corso un importante progetto di ristrutturazione per rendere lo stabilimento più moderno, funzionale ed efficiente per riflettere la rinascita del marchio.

Una serie di nuovi modelli Moto Guzzi è stata presentata anche all'edizione **2010** dell'EICMA di Milano. La nuovissima famiglia di grandi moto 1200 8V a quattro valvole per cilindro - ovvero la **Stelvio 1200 8V**, la **Stelvio 1200 NTX** e la **Norge GT 8V** - è stata presentata al salone, mentre il lancio delle moto da parte della stampa si è svolto sulle strade della Toscana nella primavera del 2011.

Quest'anno ha visto anche il lancio del **V7 Racer**, un vero e proprio speciale di produzione con un motore da 750cc ispirato alle prove speciali degli anni '70 basate sul V7 Sport. La V7 Racer celebra i codici di stile tradizionali di Moto Guzzi in un sapiente mix di tecnologia e raffinata artigianalità. Dettagli come il serbatoio cromato con un elegante cinturino in pelle e gli accenti metallici del distintivo Moto Guzzi in tinta con il colore rosso del telaio catturano l'attenzione a prima vista. Il **Nevada Anniversario**, che festeggia i vent'anni della « piccola » Guzzi con una nuova tradizione sportiva da affiancare alla sempre più popolare **Classic**, è equipaggiato con lo stesso motore.

2010-2017

Il **2011**, anno del **90^e anniversario di Moto Guzzi**, inizia con una piacevole sorpresa : una nuova **Moto Guzzi California bianca** viene presentata al Dealer Meeting Internazionale del Gruppo Piaggio il 27 e 28 gennaio.

L'evento, che come ogni anno al Grimaldi Forum di Monaco ha riunito quasi 2.000 concessionari del Gruppo, si è concluso con un'inaspettata anteprima che anticipa le future strategie di prodotto del « Marchio dell'Aquila » nell'anno del 90^e anniversario di Moto Guzzi : il prototipo della nuova California, equipaggiata con un nuovo **motore bicilindrico trasversale a V trasversale di 90° di 1400 cc**.

La moto, ancora in fase di prototipo, prende il posto di una moto mitica, con un nuovo stile che si basa sull'architettura del motore e sulle generose dimensioni della sella e del serbatoio che avvolge i cilindri.

Ma il **2011** riserva molte altre sorprese per il 90^e anniversario del marchio dell'aquila : il 15 marzo il Gruppo Piaggio ha festeggiato l'anniversario ufficiale della fondazione di Moto Guzzi con un annuncio molto atteso : Mandello del Lario preparerà ancora una volta il terreno per l'evento GMG a metà settembre di quest'anno. Sono già in corso i preparativi per un'edizione straordinaria del « **90^e anniversario** » delle **Giornate Mondiali Guzzi**, per regalare ai **20.000 Guzzisti** di tutto il mondo di festeggiare con Moto Guzzi, di scoprire i futuri modelli del marchio e di vedere con i propri occhi l'opera di ammodernamento e restauro volta a trasformare lo storico stabilimento di Mandello del Lario in un moderno stabilimento produttivo, dove 90 anni della gloriosa storia del motociclismo si coniugano con le più moderne tecnologie produttive.

Il **2012** inizia con la **nuova gamma V7**. Nuovo motore, design ridisegnato, dotazioni inedite : la leggenda del V7 raggiunge la sua massima espressione fino ad oggi.

La nuova V7 (disponibile in tre versioni : **V7 Stone**, **V7 Special**, **V7 Racer**) è una moto completamente nuova, più potente, più veloce, più economica, più ecologica, più raffinata e più confortevole rispetto alla versione precedente, ma sempre con un motore bicilindrico a V trasversale a 90° con trasmissione ad albero cardanico e doppio telaio.

Già prima della sua presentazione al salone EICMA di Milano nel **novembre 2012**, la nuova Moto Guzzi **California 1400** attirava l'interesse degli appassionati di motociclismo di tutto il mondo. Sono bastati l'annuncio del lancio della nuova cruiser costruita nello storico stabilimento di Mandello del Lario e alcune voci preliminari per suscitare curiosità e il desiderio di conoscere l'ultimo rappresentante di una tradizione che ha fatto di Moto Guzzi un aristocratico tra i marchi motociclistici mondiali.

Stile raffinato, tecnologia avanzata ed eccezionali caratteristiche dinamiche caratterizzano la nuova **California 1400** nelle versioni **Touring** e **Custom**, due modelli distinti per personalità e destinazione d'uso.

La nuova California 1400 è una moto all'avanguardia, a partire dal motore 1400, un motore di dimensioni record per un bicilindrico a V in Europa. Il potente bicilindrico a V trasversale a 90°, montato su un telaio completamente nuovo, fornisce **120 Nm** di coppia a soli **2750 giri/min**.

Tutto ciò che riguarda il **California Touring** e il **California Custom** aiuta a combinare il meglio della tecnologia moderna e all'avanguardia con lo stile classico e l'eleganza del marchio Moto Guzzi: acceleratore multimappa Ride by Wire, cruise control, controllo di trazione MGCT e ABS a doppio canale. Costruiti a mano nello stabilimento di Mandello del Lario, dove le moto **Moto Guzzi** vengono prodotte senza interruzioni dal 1921, i modelli California 1400 si distinguono per l'**attenzione all'artigianalità** con cui ogni componente viene assemblato. Un livello di cura che rende ogni moto Moto Guzzi California un pezzo unico, con la forza di abbinare e accentuare la forte personalità di una clientela appassionata ed esclusiva.

Grazie al successo della sua gamma, frutto di una politica di investimenti sia in attività di ricerca e sviluppo che nella ristrutturazione della storica sede di Mandello del Lario, Moto Guzzi ha registrato nel **2012** una **crescita** delle vendite del **15,3%**, in netta controtendenza rispetto al mercato motociclistico europeo. Nel **primo semestre 2013** Moto Guzzi ha continuato il suo slancio, registrando una **crescita dell'11,2%** rispetto al primo semestre dell'anno precedente.

Nel **maggio 2013**, la **rivista americana Robb Report**, da quasi 40 anni uno dei periodici di lusso più influenti al mondo, ha inserito il grande Custom prodotto in Italia a Mandello del Lario nel suo Best of the Best Luxury Portfolio per il 2013.

Dopo aver ottenuto un consenso unanime in tutto il mondo, la **Moto Guzzi California 1400** si è aggiudicata un altro importante riconoscimento negli USA nell'**agosto 2013**, vincendo il **primo premio nella categoria Cruiser** nella competizione organizzata da Cycle World. Questo premio è tanto più importante perché proviene dalla più autorevole rivista motociclistica statunitense, vero e proprio punto di riferimento per gli appassionati di motociclismo di tutto il mondo, e perché il mercato nordamericano è il luogo di nascita delle grandi moto Cruiser, i gioielli della strada, un segmento in cui la presenza dei marchi americani è importante.

Nel **2014**, ristrutturazione completa della V7 e nascita della Moto Guzzi **V7 II**. La seconda generazione della Moto Guzzi V7 mantiene intatta la personalità stilistica del modello precedente: un design che unisce le forme delle Guzzi del passato con le esigenze di una moto moderna in grado di soddisfare la più ampia gamma di appassionati.

La Moto Guzzi V7 II è anche una moto completamente riprogettata in termini di tecnologia, motori, ergonomia, affidabilità, qualità costruttiva, finiture e piacere di guida. **6 velocità**, **ABS** in frenata e **controllo di trazione** sono solo alcune delle novità del modello.

La nuova generazione V7 è disponibile in 3 versioni con personalità distinte.

Eclettica e sobria, la **V7 II Stone** si ispira ai toni tipici degli anni '70, in contrasto con il nuovo telaio realizzato con una saldatura più accurata e sul quale è stata applicata una vernice lucida per evidenziare la sua ingegnosa architettura.

La **V7 II Special** è la più vicina allo spirito del suo antenato, a partire dalla sua linea ispirata alla famosa V750 S3 del 1975.

Prodotto in **edizione limitata e numerata**, l'equipaggiamento e le caratteristiche del **V7 II Racer** sono identiche a quelle della versione precedente. C'è anche un sedile singolo (ma è disponibile come optional un sedile a 2 posti, oltre ai poggiatesta per il passeggero) rivestito in alcantara e similpelle dello stesso colore della cinghia in pelle personalizzata con il logo Moto Guzzi sul retro del serbatoio.

Il **2015** dà vita a due spettacolari motociclette sviluppate sulla base del potente motore a due cilindri di 1400 cc, l'**Eldorado** e l'**Audace**.

Moderno e lussuoso, l'**Eldorado** è l'erede dell'indimenticabile « 850 » che più di 40 anni fa ha riscosso un grande successo negli Stati Uniti. E' una moto sontuosa e all'avanguardia che guarda risolutamente al futuro. Gli inserti cromati e le finiture artigianali sono abbinati all'illuminazione a LED e si compongono in linee classiche che collocano la Moto Guzzi in una nuova dimensione, dove la raffinatezza parla italiano.

La Moto Guzzi **Audace** è una moto dalla personalità forte e ribelle. E' stato progettato per esaltare le spettacolari prestazioni del potente bicilindrico a V da 1.400 cc realizzato a Mandello, il più grande mai prodotto in Europa.

Solo il piacere assoluto della guida ha guidato lo sviluppo di un modello dove la migliore tecnologia è al servizio delle prestazioni, e che si presenta con un'estetica di forte personalità, un carbon look che interpreta perfettamente l'anima oscura di Moto Guzzi.

Sempre nel **2015** sarà lanciata la grande iniziativa **Moto Guzzi Garage**, dedicata alla personalizzazione, un vero e proprio atto d'amore per la propria moto. Moto Guzzi ha sviluppato per gli appassionati una linea completa di accessori che possono essere liberamente declinati o in 4 kit ispirati alla storia del marchio dell'aquila. Si tratta di pezzi speciali sviluppati da Moto Guzzi creando 4 diversi stili e altrettante modalità di guida: **Dark Rider**, **Scrambler**, **Legend** e **Dapper**. A questi 4 stili, nel **2016** si aggiungeranno **Lady Guzzi** (dedicata al pubblico femminile), **Alce** e **Clubber**, evocando il mitico Café Racer degli anni '60.

Il **2016** inizia con il lancio commerciale della **Moto Guzzi Stornello**, versione leggera off-road della gamma V7 II. A più di 50 anni dalla sua nascita, è il ritorno di una delle più famose moto Guzzi, sinonimo di qualità costruttiva e stile inimitabile. Il

nuovo Stornello si distingue per i suoi numerosi e preziosi dettagli e per la scelta di colori che ne esaltano il fascino e l'eleganza. Prodotta in **edizione limitata e numerata**, la V7 II Stornello è l'ultima interpretazione della capacità esclusiva di Moto Guzzi di produrre vere e proprie moto speciali in serie.

Nel **marzo 2016**, in concomitanza con il 95° anniversario di Moto Guzzi, arriva la **V9** : una nuova custom di media cilindrata che si presenta in due versioni con personalità distinte.

Il più classico è il **V9 Roamer**, mentre il **V9 Bobber** è l'anima più scura e sportiva della Moto Guzzi, che si distingue per il suo look sobrio in total black e le grandi gomme su ruote da 16 pollici. Entrambe le nuove moto Guzzi si distinguono per l'eccezionale qualità costruttiva e la meticolosità delle finiture. Le dimensioni contenute suggeriscono una grande manovrabilità e un ottimo controllo, anche da fermo, grazie anche al peso complessivo inferiore ai 200 kg. Un motore bicilindrico a V trasversale a **V di 90° di 850 cc** completamente riprogettato è abbinato a una moto così sana, leggera e divertente, progettata per massimizzare l'elasticità e la coppia e per garantire carattere, facilità di gestione e prestazioni a partire dai più bassi regimi. L'equipaggiamento standard è molto ricco e comprende ABS, controllo di trazione regolabile e disinneabile, immobilizzatore e una presa USB.

Nel **2016** debutta la **MGX-21 Flying Fortress**, una delle moto Guzzi più spettacolari di sempre. La MGX-21 è infatti la più anticonformista, ricca e tecnologica delle grand cruiser 1400cc costruite a Mandello del Lario, una bagger unica al mondo per design, contenuti tecnologici, qualità costruttiva e cura dei dettagli, dedicata agli amanti delle moto esclusive, a chi cerca l'emozione, prima di intraprendere il viaggio, osservando la maestosità di questa prestigiosa moto italiana. Alimentato dal grande blocco da 1.400 cc, e caratterizzato dalla grande ruota anteriore da 21", vanta una vista laterale molto bassa e snella. La vernice rossa dei coperchi delle testate in alluminio sottolinea la forza che può essere espressa sia dal gruppo propulsore che dall'estetica. Bassa al posteriore e alta all'anteriore, grazie alla maxi bolla dal design pulito ed esclusivo, la MGX-21 si presenta come una moto grande, tecnologica e lussuosa in grado di inghiottire i chilometri senza problemi, grazie anche ad avanzati sistemi elettronici di assistenza alla guida come il cruise control automatico, il controllo di trazione e l'ABS.

Nel **2017**, per celebrare il 50° anniversario della nascita del primo modello V7, Moto Guzzi presenta la **V7 III**, la terza generazione della Moto Guzzi più famosa e amata al mondo, completamente revisionata ma lasciando intatta l'originalità e l'autenticità così caratteristica di questa moto iconica.

Dal 1967, anno delle prime unità vendute in Italia, la V7 è diventata un pilastro della gamma e il rappresentante della moto italiana per eccellenza, distinguendosi per contenuti e design, molto apprezzata da un pubblico davvero trasversale e variegato.

La sfida di introdurre una nuova versione di una moto così famosa, con una così ricca eredità e un tale successo, rimane una delle più difficili, considerando che la **V7**, il **best-seller** del marchio dal 2009, è la moto Moto Guzzi entry-level, dedicata a donne e uomini, oltre che ai giovani che vogliono possedere con orgoglio una delle moto di serie più emblematiche della Mandello del Lario.

Il **V7 III** è disponibile nelle tre versioni **Stone, Special e Racer**, che rispetto al passato assumono ora una dimensione e una personalità più forte. Come gli altri modelli Moto Guzzi della gamma, anche la V7 III è disponibile in una versione scura che si distingue per la grafica totalmente nera. Si tratta della Pietra e di una versione più classica dominata dalla cromatura, più in linea con il design del suo precursore, lo Speciale. Il Pilota, invece, rappresenta il patrimonio sportivo di successo di Moto Guzzi.

La gamma V7 si amplia : Moto Guzzi rende omaggio ai cinquant'anni del modello V7 con il lancio di una quarta versione, denominata **Anniversario**, un'edizione numerata e limitata, caratterizzata da nuovi ed esclusivi dettagli.

2018 : arrivo della **V85 TT**

MOTO GUZZI : 1920-2017

This history (edition 19/01/2021) is a compilation of several histories published on the Moto Guzzi website.

2001 - 2005 - 2009 (written by Paolo Pezzini) - 22/03/2020 - 16/01/2021

Eventual translations : <https://www.deepl.com/translator>

1921-1934

Horizontal single-cylinder four-stroke 500 cm³ engine, four-valves cylinder head and overhead camshaft, 88 mm bore, 82 mm stroke... With the help of the blacksmith Giorgio Ripamonti, **Carlo Guzzi** had just built his first motorbike. It was in **1920** and the motorbike was presented to **Emanuele Vittorio Parodi**, a Genoese shipowner, who, after an initial loan of 2,000 lire, agreed to finance the creation of a motorbike production company.

Unlike almost all other manufacturers who were looking for performance, every component of the motorbike that Carlo Guzzi had in mind was rational and essential. Above all, he had to guarantee functionality and reliability from this first prototype, so radically different from other motorbikes due to its engine configuration and low frame. A philosophy that has accompanied Guzzi products throughout (the 80 years of) the company's life.

On **15 March 1921** the « **Società Anonima Moto Guzzi** » was established in the offices of the notary Paolo Cassanello in Corso Aurelio Saffi, Genoa, for the « manufacture and sale of motorbikes and all other activities connected with the metal and mechanical industry ». The partners of the company were the famous Genoese shipowner **Emanuele Vittorio Parodi**, his son **Giorgio** and his friend **Carlo Guzzi**. Guzzi was a former comrade of Parodi's in the Italian Air Force, as was another friend, **Giovanni Ravelli**, an aviator - like Parodi - who however died on 11th August 1919 during a test flight. It was in memory of this friend that the eagle with outstretched wings was chosen as the symbol of Moto Guzzi.

The factory is 300 m² and employs 17 people.

The first motorbikes bore the initials **G.P.** (Guzzi-Parodi), but to avoid confusion with Giorgio Parodi's initials the following models were named Moto Guzzi.

To promote the new brand, Carlo Guzzi decided to make his racing debut immediately and, on **28th May 1921**, took part in the **Milan-Naples raid** with the only two machines produced up to that point, winning 20th and 21st places. But it took only four months to see **Gino Finzi's** Guzzi make a sensational debut on the finish line of the famous **Targa Florio**. It was the beginning of an extraordinary series of **3,329 successes**, including **11 Tourist Trophy** and **14 World Championship** titles that rewarded the commitment of the Mandello company in the races **between 1921 and 1957**.

The company's first motorbike was the legendary **Normale 8 CV**. The **Sport** series, introduced in **1923** with remarkable success (notably the **Sport 15** model), was followed in **1928** by the launch of the **GT**, nicknamed « **Norge** » to commemorate the expedition to the Arctic Circle, the first Moto Guzzi with an elastic frame, an innovation first criticised and then adopted by manufacturers all over the world.

1934-1946

The company's growth has been spectacular. In **1934**, just 13 years after its creation, **the 17 employees at the Guzzi factory in Mandello had grown to 700**. That was the year in which the famous **Guzzi 500 V twin** engine made its debut, dominating the world championship circuits without a doubt thanks to its highly original **120° V engine**.

The final consecration of the international race took place in **1935** on the Isle of Man with the **Guzzi 250 and 500 twin-cylinders**, both with elastic frame, winner of the **Tourist Trophy**. For the first time in history, a non-English motorbike had won what had already become the most important race in the world and Moto Guzzi became a legend, with the extraordinary protagonists of those years such as **Tenni, Woods** and later **Ruffo, Lorenzetti** and **Anderson** to name just a few of the official Guzzi riders.

In the **1930s** two new models were presented to the public, the **P 175** and the **P 250** with its derivatives : the **P.E.**, the **P.L.**, the **Egretta**, the **Ardetta** and then, in **1939**, the famous **Airone 250**, for almost 15 years the most popular medium-displacement motorbike in Italy.

For private pilots, racing models such as the **Dondolino**, the **Gambalunga** and the **Condor** were developed.

AFTER THE WAR, THE MOTORBIKE MARKET CHANGED RADICALLY

The war left Italy deeply marked, with almost all roads damaged and the car accessible to only a privileged few. The motorbike therefore became a key factor in the mobility of Italians, thanks in part to the technological advances that made it possible to develop low consumption and high performance motorbikes.

After the Second World War, Italians moved around on scooters and « light motorbikes », which attracted a much wider audience than their more powerful sisters, offering acceptable speeds while being sturdy, relatively clean and easy to ride and maintain.

1946-1966

These are precisely the main features of the **65 cc Guzzino**, launched by Moto Guzzi in **1946**. Designed by **Antonio Micucci** and renamed **Cardellino** in the **1950s**, for over a decade the Guzzino was the **best-selling light motorbike in Italy and Europe**, so much so that when the first rally was organised in 1949, just three years after its launch, 14,000 people took part. The unprecedented success of the Guzzino paved the way for the production of other light motorbikes, from the **Galletto**, the highly original hybrid between a scooter and a motorbike, to the **Zigolo**, a 98 cc light motorbike and the 175 cc **Lodola**, the last design to bear Carlo Guzzi's name in **1956**.

In **1949** the first World Motorcycle Championship was held and **Bruno Ruffo** took the title on a **Moto Guzzi 250**.

At the top end of the range, in **1950**, the then obsolete **GTV 500** (later renamed **Astore**) was replaced by the **Falcone 500**, which became the dream of most motorcyclists in the 1950s.

In **1950** Moto Guzzi installed a state-of-the-art **wind tunnel** at the Mandello del Lario, making it the first manufacturer in the world to do so.

1954 : Moto Guzzi's factory covered 24,000 m² and employed over 160 people.

Alongside **Carlo Guzzi**, the racing team included top mechanics such as **Umberto Todero** (*who remained at the factory for a long time until his death in 2005 at the age of 82*) and **Enrico Cantoni**, as well as a designer who became a legend, **Giulio Cesare Carcano**. After joining Moto Guzzi in **1936**, he was responsible for the creation of the sensational **Guzzi 500 Otto Cilindri**. Considered by many to be the most extraordinary two-wheeled machine of all time, with its 90° V engine, the Otto Cilindri had an unprecedented number of cylinders and demonstrated the exceptional technical level of Mandello's design department. As early as **1955**, during its first official outing at the **Belgian Grand Prix** test in **Spa**, the Otto Cilindri gave a glimpse of its extraordinary potential. The following year, with its **72 HP** and **285 km/h**, it was officially released on the tracks where it scored its first successes. In 1957, the withdrawal of the company from racing, by mutual agreement between the Italian producers, prevented the development of this spectacular machine.

Giorgio Parodi died in 1955 and Carlo Guzzi in 1964. A deep crisis hit the motorbike sector in the 1960s and in 1966 Moto Guzzi went bankrupt and came under the control of IMI (Istituto Mobiliare Italiano). Giulio Cesare Carcano was « thanked » : he became a naval architect and died in 2005 at the age of 94.

1967-2004

In **1967**, Moto Guzzi was bought by **SEIMM** (Società Esercito Industrie Moto Meccaniche). **Lino Tonti**, Carcano's successor, will greatly develop the **V7s**.

At that time, the company focused on light machines such as the **Dingo** and **Trotter** mopeds, much in demand by young people, and on the development of a **new 90° V-twin engine** designed by **Carcano** that would become the symbol of Moto Guzzi to this day.

The Guzzi **V7**, developed in **1963** and launched in **1967**, was the first to be equipped with this Carcano V-twin with a displacement of **703 cc**. It was a remarkable success and, after the **V7 Special** with a **750 cc** engine, the legendary **V7 Sport** was launched in **1971**, *with a completely new frame and a formidable evolution of the V engine, due to the ingenuity of Lino Tonti*. This machine, with its elegant lines and exceptional stability, was an extraordinary success.

For the American market, the **Special**, **California** and **Ambassador** versions were developed. In **1973**, Guzzi became part of the **De Tomaso Inc.** group and began to produce a series of four-cylinder engines, culminating in the **Guzzi 254**, and then refocused production on the development of the **V-twin**, which was always highly appreciated by the public and identified with the **distinctive character of the Mandello company**.

The mythical V-twin was also produced in smaller cylinders : the **V35** and **V50**. The largest version of this engine equipped the **Gran Turismo®** : the Moto Guzzi **California**, which evolved to include electronic injection and a three-disc braking system.

Dedicated to the American market, with the **Ambassador** and **Eldorado** variants, the California had the classic displacement of 850 cc, a displacement that has since been rediscovered in the current range.

In 1972, the prototype of the 850 Le Mans reached a speed of 225 km/h. Symbol of the Moto Guzzi sports bikes, it will be available in 1975. It will evolve into a 1000cc in 1988 and the last 100 models will be numbered in 1993.

In 1984 and 1985, the dentist Dr. John Wittner entered a modified 850 Le Mans in endurance races in the USA. In 1986, De Tomaso hired him to develop a new sports bike based on a new frame. It will be the « spine-frame » of the Daytona, the Sport 1100 and the Quota. The 1000 engine will be « pushed » into 1100cc for the Sport 1100 and the Quota, under the watchful eye of Umberto Todero. The V11s will be the daughters of the Sport 1100. Models that have maintained the brand's sporting heritage.

The style and uniqueness of these motorbikes were updated in the **1990s** with the new **California, Nevada** and **V11 Sport**.

1996 saw the end of the De Tomaso era with TRG, the **Trident Rowan Group**, acquiring Moto Guzzi.

In **2001**, Moto Guzzi, now part of the **Aprilia** Group, launched the new **V11 Sport Rosso Mandello**, the result of that combination of tradition and innovation that has always characterised products bearing the Mandello eagle, representing the birth of an unparalleled legend in motorcycling history.

2004-2009

On **30th December 2004**, Moto Guzzi became part of the **Piaggio** Group (Chairman Roberto Colaninno, Deputy Chairman Matteo Colaninno, Chief Executive Officer Rocco Sabelli, General Manager Gianclaudio Neri), the European leader in the two-wheeler market and one of the world's leading manufacturers in the sector.

Moto Guzzi thus joined Europe's top motorcycle group, with a turnover of 1.5 billion Euros, 24% of the European and 35% of the Italian two-wheeler market, sales of over 600,000 units a year, 6,000 employees, 8 plant around the world, and a presence in over 50 countries.

Expressing the spirit of this renaissance, the **Breva 1100** was presented in **March 2005**, a new successful Italian offer for the naked segment. In September of the same year, the **Griso 1100** was successfully launched, a motorbike with original technical solutions and a unique style. From **April 2006**, the **Breva** and the **Griso** were also offered with the **850cc** engine that is Guzzi's trademark.

In **May 2006**, the **Norge 1200** marked Guzzi's return to the **Gran Turismo®** genre : a motorbike offering total protection from the elements, the new **1200 cc V-twin engine** and uncompromisingly generous standard equipment to devour kilometres in comfort. The Norge was admired by the 14 journalists who, in **July 2006**, rode a **4,429 km convoy to the North Cape**, following the route taken in **1928** by the motorbike's predecessor, the **GT 500** created by **Giuseppe Guzzi**.

Testifying to the great passion that unites all Moto Guzzi owners, between the **15th and 17th September 2006**, **15,000 Guzzisti** from over 20 different countries flocked to the Mandello del Lario for the fourth edition of the GMG (« **Giornate Mondiali Guzzi** » - World Guzzi Days). Under the aegis of the Moto Guzzi Club, the countless associations of Guzzi owners from all over the world can boast unprecedented loyalty. There are **more than 25,000 Moto Guzzi club members** worldwide (including the largest group in the USA with 52 clubs), and more than 70 websites dedicated to the brand.

Moto Guzzi succeeds in fulfilling the dreams of his faithful fans, and the sporting heart of the Mandello eagle beats again : in **March 2006**, on the legendary Daytona circuit, **Gianfranco Guareschi** wins a historic double victory by winning both rounds of the **Battle of Twins**. On **March 6th 2007 Guareschi** repeated the performance and **won the following year's edition** on his faithful Moto Guzzi. Encouraged by these victories in races on the other side of the Atlantic, a new model was created to embody the sporting spirit of the Moto Guzzi : the **1200 Sport**. Introduced in **October 2006**, the **1200 Sport** is a sophisticated naked machine, bursting with personality in every aspect of its design, chassis architecture and ergonomics, and powered by the latest generation **1200cc 90° V-twin engine**.

2006 was an extraordinary year for Moto Guzzi, which closed with a record annual production figure of more than **10,000 motorbikes** (a result previously achieved in 1983), and **sales of 10,200 motorbikes**, a **46.4% increase** in volume **compared to 2005**.

The year **2007** saw the brand come alive more than ever. At the 64th **EICMA show in Milan** at the end of **2006**, Moto Guzzi presented the **Griso 8V** - an evolution of the hypnotising « naked » model powered by a new **4-valve engine** with over **110 HP** - and the **Bellagio**, a custom motorbike powered by a **940 cc** engine. At the Piaggio World Dealer Convention held in Berlin in **February 2007**, the project for a new Moto Guzzi was unveiled - a street enduro with the evocative name : **Stelvio**.

On **26 March 2007**, with Lake Como in the background, Moto Guzzi once again proved that it keeps its promises by presenting the final version of the **Bellagio** to the press just a few months after the Milan Motor Show, while the following September it unveiled the powerful **Griso 1200 8V**.

2007 was also the year of the Giornate Mondiali Moto Guzzi event, which was given an even more exclusive character with the appearance of film star **Ewan Mc Gregor**. The actor had come to Mandello del Lario to collect his white **California Vintage**, bought a few months earlier during the filming of his adventure TV show **Long Way Down** at the Guzzi factory. The **EICMA 2007** saw the world premiere of two models at the opposite end of the Moto Guzzi range : the **Stelvio 1200** and the **V7 Classic**. The Stelvio 1200 was presented to the international press in March 2008 in the medieval town of Rocca Salimbeni, headquarters of the Monte dei Paschi di Siena bank, while the following May journalists had the opportunity to test the capabilities of the agile V7 Classic for the first time in the streets of Milan.

A significant testimony to the quality of the brand was given when Guzzi won the contract to deliver **35 Moto Guzzi Norge GTs to the Berlin police**, while **20 Moto Guzzi California Vintage** motorbikes were delivered the same year to the Italian Presidential Guard Force **Corazzieri**. **2009** saw the introduction of the **V7 Cafè**, a sporty variant of the V7 that complements the existing Classic, presented in Rome with the **Griso SE** in March, and the **Stelvio NTX**, which marked the introduction of **ABS** on the Guzzi maxi enduro. This motorbike, presented to the international press on the roads of the Dolomites, is powered by the first upgrade of the « **Quattrovalvole** » engine, with new camshafts.

At the end of **2009**, at the 67th International Motorcycle Show in Milan, Moto Guzzi attracted worldwide attention with three futuristic prototypes designed by **Miguel Galluzzi** and **Pierre Terblanche** : **V12 LM**, **V12 Strada** and **V12 X**, which immediately received the award from the **Motorcycle Design Association** (a design association with 165 members on four continents) for best motorbike design.

At the end of **2009**, the Piaggio Group also announced an important investment programme, which not only concerns the development of the future Moto Guzzi product lines, but also the production plant in Mandello del Lario, where a major restructuring project is currently underway to make the plant more modern, functional and efficient to reflect the brand's renaissance.

A series of new Moto Guzzi models was also unveiled at the **2010** edition of the EICMA in Milan. The brand new family of large 1200 8V motorbikes with four valves per cylinder - namely the **Stelvio 1200 8V**, the **Stelvio 1200 NTX** and the **Norge GT 8V** - was presented at the show, while the press launch of the motorbikes took place on the roads of Tuscany in spring 2011.

This year also saw the launch of the **V7 Racer**, a true production special with a 750cc engine inspired by the special stages of the 1970s based on the V7 Sport. The V7 Racer celebrates Moto Guzzi's traditional style codes in a clever blend of technology and refined craftsmanship. Details such as the chrome fuel tank with an elegant leather strap, and the metallic accents of the Moto Guzzi badge matching the red frame colour catch the eye at first glance. The **Nevada Anniversario**, which celebrates the twenty years of the « baby » Guzzi with a new sporting tradition to join the ever-popular Classic, is equipped with the same engine.

2010-2017

2011, the year of **Moto Guzzi's 90th anniversary**, begins with a pleasant surprise : a new **white Moto Guzzi California** is unveiled at the Piaggio Group's International Dealer Meeting on 27 and 28 January.

The event, which, as every year at the Grimaldi Forum in Monaco, brought together almost 2,000 Group dealers, concluded with an unexpected preview that anticipates the future product strategies of the « Eagle Brand » in the year of Moto Guzzi's 90th anniversary: the prototype of the new California, equipped with a new **1400 cc 90° V-shaped transverse twin-cylinder** engine.

The motorbike, still at the prototype stage, takes over from a mythical motorbike, displaying an original style that relies on the architecture of the engine and the generous size of the saddle and the tank enveloping the cylinders.

But **2011** has many more exciting things in store to mark the 90th birthday of the Eagle brand : on 15 March, the Piaggio Group celebrated the official anniversary of the foundation of Moto Guzzi with a highly anticipated announcement : Mandello del Lario will once again set the stage for the GMG event in mid-September this year. Preparations are already under way for an extraordinary « **90th Anniversary** » edition of the **Giornate Mondiali Guzzi**, to give **20,000 Guzzisti** from all over the world the chance to celebrate together with Moto Guzzi, discover the brand's future models and see at first hand the modernisation and restoration work to transform the historic Mandello del Lario factory into a modern production facility, in which ninety years of glorious motorcycle history live side by side with the latest manufacturing technology.

2012 starts under the sign of the **new V7 range**. New engine, revamped design, brand new equipment : the legend of the V7 reaches its highest expression yet.

The new V7 (available in three versions : **V7 Stone**, **V7 Special**, **V7 Racer**) is a completely new bike, more powerful, faster, thriftier, more ecological, better refined and more comfortable than the previous version, and yet still with a cardan shaft driven 90° transversal V two cylinder engine and double frame.

Even before its presentation at the EICMA motor show in Milan, **November 2012**, the new Moto Guzzi **California 1400** captured the attention of motorbike fans all over the world. The announcement heralding the debut of the new cruiser built in

the historic factory in Mandello del Lario, and a few early rumours, were all it took to arouse curiosity and anticipation about the latest representative of a tradition that has established Moto Guzzi as an aristocrat among world motorcycle brands.

Refined style, cutting-edge technology and exceptional dynamic features characterise the new **California 1400** in the **Touring** and **Custom** versions, two distinct models in terms of personality and intended use.

The new California 1400 is a bike of firsts, starting from the 1400 engine, a record engine size for a V-twin motorcycle engine in Europe. The powerful 90° transverse V-twin, elastically mounted on a brand new chassis, delivers a torque of **120 Nm** at just **2750 rpm**.

Everything on the **California Touring** and the **California Custom** contributes to combining the best of modern, cutting-edge technology with the classic style and elegance of the Moto Guzzi brand : multimap Ride by wWire accelerator, cruise control, MGCT traction control system and two-channel ABS. **Hand built** in the Mandello del Lario plant, where **Moto Guzzi** bikes have been turned out without interruption since 1921, the California 1400 models stand out for the attention to craftsmanship with which each single component is assembled. A level of care that makes every Moto Guzzi California a unique piece, with the power to match and accentuate the strong personality of a passionate and exclusive clientele.

Thanks to the success of its range, the result of a policy of investment in both R&D activities and the renovation of the historic Mandello del Lario site, Moto Guzzi recorded sales **growth of 15.3% in 2012**, a clear counter-trend to the European motorbike market. In the **first half of 2013**, Moto Guzzi continued its momentum, recording **11.2% growth** compared with the first half of the previous year.

In **May 2013**, **Robb Report**, the **American magazine**, which for almost 40 years has been one of the world's most influential luxury periodicals, included the large Custom produced in Italy at Mandello del Lario in its Best of the Best Luxury Portfolio for 2013.

After achieving unanimous consensus around the world, the **Moto Guzzi California 1400** won in **August 2013**, another important recognition in the USA, winning **first prize in the Cruiser** category in the competition organised by Cycle World. This award is all the more important because it comes from the most influential motorbike magazine in the United States, a true reference point for motorbike enthusiasts around the world, and it is precisely the North American market that is the cradle of the great Cruiser motorbikes, the flagships of the road, a segment where the presence of American brands is important.

In **2014**, complete renovation of the V7 and birth of Moto Guzzi **V7 II**. The second generation of the Moto Guzzi V7 keeps the stylistic personality of the previous model intact: a design that combines the shapes of the Guzzi motorbikes of the past with the requirements of a modern motorbike able to satisfy the widest range of enthusiasts.

The Moto Guzzi V7 II is also a motorbike that has been completely redesigned in terms of technology, engines, ergonomics, reliability, construction quality, finishes and riding pleasure. **6 speeds**, **ABS** braking and **traction control** are just some of the new features of the model.

The new generation V7 comes in 3 versions with distinct personalities.

Eclectic and sober, the **V7 II Stone** is inspired by the typical tones of the 1970s, contrasting with the new frame, which is more carefully welded and has been painted with a glossy finish that enhances its ingenious architecture.

The **V7 II Special** is the closest to the spirit of its ancestor, starting with its line inspired by the famous **V750 S3** of 1975.

Produced in a **limited and numbered edition**, the equipment and features of the **V7 II Racer** are identical to those of the previous version. There is also the single seat (but the 2-seater seat is available as an option, as well as the footrests for the passenger) covered in alcantara and leatherette in the same colour as the leather strap personalised with the Moto Guzzi logo on the back of the fuel tank.

The year **2015** gives birth to two spectacular motorbikes developed on the basis of the powerful 1400 cc two-cylinder engine, the **Eldorado** and the **Audace**.

Modern and luxurious, the **Eldorado** is the heir to the unforgettable « 850 » which was a great success in the USA more than 40 years ago. It is a sumptuous and avant-garde motorbike that looks resolutely towards the future. Chrome inserts and handcrafted finishes are combined with LED lighting and are composed in classic lines that place the Moto Guzzi in a new dimension, where refinement speaks Italian.

The Moto Guzzi **Audace** is a motorbike with a strong and rebellious personality. It has been designed to enhance the spectacular performance of the powerful 1,400 cc V-twin made in Mandello, the largest ever produced in Europe.

Only the absolute pleasure of riding has guided the development of a model where the best technology is at the service of performance, and which presents itself with a strong personality aesthetic, a carbon look that perfectly interprets the dark soul of Moto Guzzi.

Also in **2015**, the great **Moto Guzzi Garage** initiative, dedicated to customisation, a true act of love for one's motorbike, will be launched. Moto Guzzi has developed for enthusiasts a complete line of accessories that can be freely declined or in 4 kits inspired by the history of the eagle brand. These are special pieces developed by Moto Guzzi, creating 4 different styles and as many different riding modes : **Dark Rider**, **Scrambler**, **Legend** and **Dapper**. To these 4 styles, in **2016 Lady Guzzi** (dedicated to the female public), **Alice** and **Clubber** will be added, evoking the mythical Café Racer of the 60s.

2016 begins with the commercial launch of the **Moto Guzzi Stornello**, a light off-road version of the V7 II range. More than 50 years after its birth, this is the return of one of the most famous Guzzi motorbikes, synonymous with quality construction and inimitable style. The new Stornello stands out for its many precious details and the choice of colours that enhance its charm and elegance. Produced in a **limited and numbered edition**, the V7 II Stornello is the latest interpretation of Moto Guzzi's exclusive ability to produce real special motorbikes in series.

In **March 2016**, to coincide with Moto Guzzi's 95th anniversary, the **V9** arrives : a new medium-displacement custom that comes in two versions with distinct personalities.

The most classic is the **V9 Roamer**, while the **V9 Bobber** is the darker, sportier soul of Moto Guzzi, distinguished by its sober look in total black and big tyres on 16-inch wheels. The two new Guzzi motorbikes stand out for their exceptional build quality and meticulous finishes. The contained dimensions suggest great manoeuvrability and excellent control, even at a standstill, thanks also to its total weight of less than 200 kg. A completely redesigned **850 cm³, 90° V-twin** transverse V engine is associated with such a healthy, light and fun motorbike, designed to maximise elasticity and torque and guarantee character, ease of management and performance from the lowest revs. The standard equipment is very rich and includes ABS, adjustable and disengageable traction control, immobilizer and a USB socket.

In **2016**, the **MGX-21 Flying Fortress** makes its debut, one of the most spectacular Guzzi motorbikes ever. In fact, the MGX-21 is the most non-conformist, rich and technological of the 1400cc grand cruisers built in Mandello del Lario, a unique bagger in the world for its design, technological content, quality of construction and attention to detail, dedicated to lovers of exclusive motorbikes, to those looking for emotion, before embarking on the journey, observing the majesty of this prestigious Italian motorbike. Powered by the 1,400 cm³ big block, and characterised by the large 21" front wheel, it boasts a very low and slender side view. The red paint of the aluminium cylinder head covers underlines the strength that can be expressed by the powertrain as well as the aesthetics. Low at the rear and high at the front, thanks to the maxi bubble with a clean and exclusive design, the MGX-21 looks like a large, technological and luxurious motorbike able to swallow up the miles smoothly, thanks also to advanced electronic systems for driving assistance such as automatic cruise control, traction control and ABS.

In **2017**, to celebrate the fifty years since the birth of the first V7 model, Moto Guzzi introduces **V7 III**, the third generation of the globally renowned and most beloved Moto Guzzi, completely revamped but leaving the originality and authenticity so typical of this iconic motorcycle unaltered.

Since 1967, the year the first units were sold in Italy, the V7 became a pillar of the product range and the representative of the Italian motorcycle par excellence, standing out for its content and design, highly popular with a truly transversal and varied public.

The challenge of introducing a new version of such a famous motorcycle with such a rich heritage and so much success is one of the most difficult, considering the fact that the **V7**, the brand's **best-seller** since 2009, constitutes the Moto Guzzi entry-level bike, dedicated to both women and men, in addition to young people who want to proudly own one of the most iconic Mandello del Lario production motorcycles.

V7 III is available in the three versions, **Stone, Special and Racer** that, compared with the past, now take on stronger connotations and greater characterization. Consistent with the other Moto Guzzi models in the range, the V7 III also has a dark version that stands out for its total black graphics. It is the Stone and a more classic one dominated by chroming, more in line with the design of the forerunner, which is the Special. The Racer, on the other hand, represents the successful sports heritage of Moto Guzzi, a winner of 15 world titles and 11 Tourist Trophies when the decision was made to retire from racing (in 1957). The V7 range has now been expanded : Moto Guzzi pays homage to fifty years of the V7 model by introducing a fourth version, called the **Anniversario**, a numbered and limited edition, characterized by brand new and exclusive details.

2018 : the **V85 TT** is coming.

MOTO GUZZI : 1920-2017

Diese Geschichte (vom 19.01.2021) ist eine Zusammenstellung mehrerer Geschichten, die auf der Moto Guzzi Website veröffentlicht wurden.

2001 - 2005 - 2009 (geschrieben von Paolo Pezzini) - 22/03/2020 - 16/01/2021
Übersetzung : <https://www.deepl.com/translator>

1920-1934

Horizontaler Einzylinder-Viertakt-Motor mit 500 cm³, Vierventil-Zylinderkopf und obenliegender Nockenwelle, 88 mm Bohrung, 82 mm Hub... Mit Hilfe des Schmieds Giorgio Ripamonti hatte **Carlo Guzzi** gerade sein erstes Motorrad gebaut. Es war im Jahr **1920** und das Motorrad wurde **Emanuele Vittorio Parodi**, einem genuesischen Reeder, vorgestellt, der sich nach einem anfänglichen Darlehen von 2.000 Lire bereit erklärte, die Gründung einer Motorradproduktionsfirma zu finanzieren.

Im Gegensatz zu fast allen anderen Herstellern, die auf Leistung setzten, war jedes Bauteil des Motorrads, das Carlo Guzzi im Sinn hatte, rational und wesentlich. Vor allem musste er die Funktionalität und Zuverlässigkeit dieses ersten Prototyps garantieren, der sich durch seine Motorkonfiguration und den niedrigen Rahmen so radikal von anderen Motorrädern unterscheidet. Eine Philosophie, die die Produkte von Guzzi während der gesamten (80-jährigen) Geschichte des Unternehmens begleitet hat.

Am **15. März 1921** wurde die « **Società Anonima Moto Guzzi** » in den Büroräumen des Notars Paolo Cassanello in Corso Aurelio Saffi, Genua, für die « Herstellung und den Verkauf von Motorrädern und alle anderen Tätigkeiten, die mit der Metall- und mechanischen Industrie verbunden sind », gegründet. Die Partner der Firma waren der berühmte genuesische Reeder **Emanuele Vittorio Parodi**, sein Sohn **Giorgio** und sein Freund **Carlo Guzzi**. Guzzi war ein ehemaliger Kamerad von Parodi in der italienischen Luftwaffe, ebenso wie ein weiterer Freund, **Giovanni Ravelli**, ein Flieger - wie Parodi - der jedoch am 11. August 1919 bei einem Testflug ums Leben kam. In Erinnerung an diesen Freund wurde der Adler mit ausgebreiteten Flügeln als Symbol für Moto Guzzi gewählt.

Die Fabrik ist 300 m² groß und beschäftigt 17 Mitarbeiter.

Die ersten Motorräder trugen die Initialen **G.P.** (Guzzi-Parodi), aber um Verwechslungen mit den Initialen von Giorgio Parodi zu vermeiden, wurden die folgenden Modelle Moto Guzzi genannt.

Um die neue Marke zu promoten, beschloss Carlo Guzzi, sofort sein Renndebüt zu geben und nahm am **28. Mai 1921** mit den einzigen beiden bis dahin produzierten Maschinen an der **Rallye Mailand-Neapel** teil und belegte die Plätze 20 und 21. Doch es dauerte nur vier Monate, bis die Guzzi von **Gino Finzi** ein sensationelles Debüt auf der Ziellinie der berühmten **Targa Florio** feierte. Es war der Beginn einer außergewöhnlichen Serie von **3.329 Erfolgen**, darunter **11 Tourist Trophy-** und **14 Weltmeistertitel**, die das Engagement der Firma Mandello im Rennsport **zwischen 1921 und 1957** belohnten.

Das erste Motorrad der Firma war die legendäre **Normale 8 CV**. Der **Sport**-Serie, die **1923** mit bemerkenswertem Erfolg eingeführt wurde (vor allem das Modell **Sport 15**), folgte **1928** die Einführung der **GT**, die den Spitznamen « **Norge** » erhielt, um an die Expedition zum Polarkreis zu erinnern, das erste Moto Guzzi-Motorrad mit einem elastischen Rahmen, eine Innovation, die zunächst kritisiert und dann von Herstellern auf der ganzen Welt übernommen wurde.

1934-1946

Das Wachstum des Unternehmens war spektakulär. Im Jahr **1934**, nur 13 Jahre nach der Gründung, waren **die 17 Mitarbeiter der Guzzi-Fabrik in Mandello auf 700 angewachsen**. Das war das Jahr, in dem die berühmte **Guzzi 500 Zweizylinder** ihr Debüt gab, die dank ihres höchst originellen **120° V-Motors** die Weltmeisterschaftsrennen ohne Zweifel dominierte.

Die endgültige Weihe des internationalen Rennens fand **1935** auf der Isle of Man statt, als die **Guzzi 250 und 500 Zweizylinder**, beide mit **elastischem Rahmen**, in der **Tourist Trophy** siegreich waren. Zum ersten Mal in der Geschichte hatte ein nicht-englisches Motorrad das inzwischen wichtigste Rennen der Welt gewonnen und Moto Guzzi wurde zur Legende, mit den außergewöhnlichen Protagonisten jener Jahre wie **Tenni**, **Woods** und später **Ruffo**, und **Anderson**, um nur einige der offiziellen Guzzi-Fahrer zu nennen.

In den **30er Jahren** wurden der Öffentlichkeit zwei neue Modelle vorgestellt, die **P 175** und die **P 250** mit ihren Derivaten: die **P.E.**, die **P.L.**, die **Egretta**, die **Ardetta** und dann, **1939**, die berühmte **Airone 250**, für fast 15 Jahre das beliebteste Motorrad mit mittlerem Hubraum in Italien.

Für Privatpiloten wurden Rennmodelle wie der **Dondolino**, **Gambalunga** und **Condor** entwickelt.

Der Krieg hinterließ in Italien tiefe Narben, fast alle Straßen waren beschädigt und das Auto nur für wenige Privilegierte zugänglich. Das Motorrad wurde so zu einem Schlüsselfaktor für die Mobilität der Italiener, auch dank des technologischen Fortschritts, der die Entwicklung von Motorrädern mit geringem Verbrauch und hoher Leistung ermöglichte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bewegten sich die Italiener auf Motorrollern und « Leichtmotorrädern », die ein viel breiteres Publikum anzogen als ihre leistungsstärkeren Schwestern. Sie boten akzeptable Geschwindigkeiten und waren gleichzeitig robust, relativ sauber und einfach zu fahren und zu warten.

1946-1966

Genau das sind die Hauptmerkmale der **65cc Guzzino**, die **1946** von Moto Guzzi auf den Markt gebracht wurde. Die von **Antonio Micucci** entworfene und in den **1950er** Jahren in **Cardellino** umbenannte Guzzino war über ein Jahrzehnt lang das **meistverkaufte Leichtmotorrad in Italien und Europa**, so sehr, dass an der ersten Rallye 1949, nur drei Jahre nach ihrer Einführung, 14.000 Menschen teilnahmen. Der beispiellose Erfolg des Guzzino ebnete den Weg für die Produktion weiterer Leichtmotorräder, vom **Galletto**, der höchst originellen Kreuzung aus Scooter und Motorrad, über den **Zigolo**, ein Leichtmotorrad mit 98 ccm Hubraum, bis hin zur **Lodola** mit 175 ccm Hubraum, dem letzten Entwurf, der **1956** den Namen von Carlo Guzzi trug.

1949 : Die erste Motorrad-Weltmeisterschaft findet statt und **Bruno Ruffo** gewinnt den Titel auf einer **Moto Guzzi 250**.

Am oberen Ende der Modellpalette wurde **1950** der damals veraltete **GTV 500** (später in **Astore** umbenannt) durch den **Falcone 500** ersetzt, der in den 1950er Jahren zum Traum der meisten Motorradfahrer wurde.

1950 installierte Moto Guzzi im Mandello del Lario einen hochmodernen **Windkanal** und war damit der erste Hersteller der Welt.

1954 : Das Moto Guzzi-Werk nimmt **24.000 m2** ein und beschäftigt **160 Mitarbeiter**.

Zum Rennteam gehörten neben **Carlo Guzzi** auch Spitzenmechaniker wie **Umberto Todero** (*der bis zu seinem Tod im Jahr 2005 im Alter von 82 Jahren lange Zeit im Werk blieb*) und **Enrico Cantoni** sowie ein zur Legende gewordener Konstrukteur, **Giulio Cesare Carcano**. Nachdem er **1936** zu Moto Guzzi kam, war er für die Entwicklung der sensationellen Guzzi **500 Otto Cilindri** verantwortlich. Von vielen als die außergewöhnlichste zweirädrige Maschine aller Zeiten angesehen, hatte der Otto Cilindri mit seinem 90° V-Motor eine noch nie dagewesene Anzahl von Zylindern und demonstrierte das außergewöhnliche technische Niveau der Konstruktionsabteilung von Mandello. Bereits **1955**, bei seinem ersten offiziellen Einsatz bei den Testfahrten zum **Großen Preis von Belgien in Spa**, gab der Otto Cilindri einen Vorgeschmack auf sein außergewöhnliches Potenzial. Im folgenden Jahr wurde er mit seinen **72 PS** und **285 km/h** offiziell auf die Rennstrecken entlassen, wo er seine ersten Erfolge erzielte. Der Rückzug der Firma aus dem Rennsport im gegenseitigen Einvernehmen der italienischen Hersteller verhinderte 1957 die Entwicklung dieser spektakulären Maschine.

Giorgio Parodi starb 1955 und Carlo Guzzi 1964. Die tiefe Krise trifft die Motorradbranche in den 1960er Jahren und 1966 geht Moto Guzzi in Konkurs und kommt unter die Kontrolle des IMI (Istituto Mobiliare Italiano). Giulio Cesare Carcano wird « gedankt » : er wird Schiffsarchitekt und stirbt 2005 im Alter von 94 Jahren.

1967-2004

1967 wird Moto Guzzi von **SEIMM** (Società Esercizio Industrie Moto Meccaniche) gekauft. **Lino Tonti**, der Nachfolger von Carcano, wird die **V7s** stark weiterentwickeln.

Zu dieser Zeit konzentrierte sich das Unternehmen auf leichte Maschinen wie die Mopeds **Dingo** und **Trotter**, die bei jungen Leuten sehr gefragt waren, und auf die Entwicklung eines neuen, von Carcano entworfenen **90°-V-Twin-Motors**, der bis heute zum Symbol von Moto Guzzi werden sollte. Die **1963** entwickelte und **1967** auf den Markt gebrachte **Guzzi V7** war die erste, die mit diesem Carcano-V-Twin mit **703 cm³** Hubraum ausgestattet war. Sie war ein bemerkenswerter Erfolg, und nach der **V7 Special** mit **703 cm³**-Motor kam **1971** die legendäre **V7 Sport** auf den Markt, *mit einem völlig neuen Rahmen und einer beeindruckenden Weiterentwicklung des V-Motors, die dem Einfallsreichtum von Lino Tonti zu verdanken war*. Diese Maschine mit ihren eleganten Linien und ihrer außergewöhnlichen Stabilität war ein außergewöhnlicher Erfolg.

Für den amerikanischen Markt wurden die Versionen **Special**, **California** und **Ambassador** entwickelt. **1973** wurde Guzzi Teil der **Gruppe De Tomaso Inc.** und begann mit der Produktion einer Reihe von Vierzylindermotoren, die in der **Guzzi 254** gipfelten. Die Produktion wurde dann auf die Entwicklung des **V-Twins** konzentriert, der vom Publikum immer sehr geschätzt wurde und mit dem **unverwechselbaren Charakter der Firma** Mandello identifiziert wurde.

Der mythische V-Twin wurde auch mit kleineren Zylindern produziert: die **V35** und **V50**. Die größte Version dieses Motors rüstete den **Gran Turismo®** aus : die Moto Guzzi **California**, die mit einer elektronischen Kraftstoffeinspritzung und einem Drei-Scheiben-Bremssystem ausgestattet wurde.

Mit den Varianten **Ambassador** und **Eldorado** für den amerikanischen Markt bestimmt, hatte der California den klassischen **850cc**-Hubraum, ein Hubraum, der inzwischen in der aktuellen Baureihe wiederentdeckt wurde.

*Im Jahr 1972 erreichte der Prototyp des **850 Le Mans** eine Geschwindigkeit von **225 km/h**. Das Symbol der Moto Guzzi-Sportmotorräder wird ab 1975 erhältlich sein. Er wird 1988 in 1000cc entwickelt und die **letzten 100 Modelle** werden 1993 nummeriert.*

*In den Jahren 1984 und 1985 trat der Zahnarzt Dr. **John Wittner** mit einem modifizierten 850 Le Mans bei Langstreckenrennen in den USA an. 1986 beauftragte ihn **De Tomaso** mit der Entwicklung eines neuen Sportmotorrads auf Basis eines neuen Rahmens. Es wird der « **Spine-frame** » der **Daytona**, der **Sport 1100** und der **Quota** sein. Der 1000cc Motor wird in 1100cc für die **Sport 1100** und die **Quota** « gepusht », unter dem wachsamen Auge von **Umberto Todero**. Die **V11s** werden die Töchter der Sport 1100 sein. Modelle, die das sportliche Erbe der Marke bewahrt haben.*

Der Stil und die Einzigartigkeit dieser Motorräder wurde in den **1990er** Jahren mit den neuen **California**, **Nevada** und **V11 Sport** aktualisiert.

1996 markierte das Ende der De Tomaso Ära mit der Übernahme von Moto Guzzi durch TRG, die **Trident Rowan Group**.

Im Jahr **2001** brachte Moto Guzzi, heute Teil der **Aprilia**-Gruppe, die neue **V11 Sport Rosso Mandello** auf den Markt. Sie ist das Ergebnis jener Kombination aus Tradition und Innovation, die seit jeher die Produkte mit dem Mandello-Adler kennzeichnet und die Geburt einer Legende darstellt, die in der Geschichte des Motorradsports ihresgleichen sucht.

2004-2009

Am **30. Dezember 2004** wurde Moto Guzzi Teil der **Piaggio**-Gruppe (Präsident Roberto Colaninno, Vizepräsident Matteo Colaninno, Geschäftsführer Rocco Sabelli, Generaldirektor Gianclaudio Neri), dem europäischen Marktführer im Zweiradbereich und einem der weltweit führenden Hersteller in diesem Sektor.

Moto Guzzi steigt damit in die führende europäische Motorradgruppe ein, mit einem Umsatz von 1,5 Milliarden Euro, 24% des europäischen und 35% des italienischen Zweiradmarktes, einem Absatz von mehr als 600.000 Einheiten pro Jahr, 6.000 Mitarbeitern, 8 Werken weltweit und einer Präsenz in mehr als 50 Ländern.

Im Geiste dieser Renaissance wurde im **März 2005** die **Breva 1100** vorgestellt, ein neues erfolgreiches italienisches Angebot für das Naked-Segment. Im September desselben Jahres wurde die **Griso 1100** erfolgreich eingeführt, ein Motorrad mit originellen technischen Lösungen und einem einzigartigen Stil. Ab **April 2006** wurden die **Breva** und die **Griso** auch mit dem **850-ccm**-Motor angeboten, der das Markenzeichen von Guzzi ist.

Mit der **Norge 1200** kehrte Guzzi im **Mai 2006** in das **Gran Turismo®**-Genre zurück : ein Motorrad, das totalen Schutz vor den Elementen, den neuen **1200-cm³-V-Twin**-Motor und eine kompromisslos großzügige Serienausstattung bietet, um komfortabel Kilometer zu fressen. Die Norge wurde von den 14 Journalisten bewundert, die im **Juli 2006** in einem **Konvoi 4.429 km zum Nordkap** fuhren und dabei der Route folgten, die **1928** vom Vorgänger des Motorrads, der von **Giuseppe Guzzi** entwickelten **GT 500**, genommen wurde.

Als Beweis für die große Leidenschaft, die alle Moto Guzzi-Besitzer vereint, strömten zwischen dem **15. und 17. September 2006 15.000 Guzzisti** aus über 20 verschiedenen Ländern zum Mandello del Lario, um an der vierten Ausgabe der GMG (« **Giornate Mondiali Guzzi** » - World Guzzi Days) teilzunehmen. Unter der Ägide des Moto Guzzi Clubs können sich die unzähligen Vereinigungen von Guzzi-Besitzern aus aller Welt einer beispiellosen Treue rühmen. Es gibt **mehr als 25.000 Moto Guzzi Clubmitglieder** weltweit (einschließlich der größten Gruppe in den Vereinigten Staaten mit 52 Clubs) und mehr als 70 Websites, die sich der Marke widmen.

Moto Guzzi schafft es, die Träume seiner treuen Fans zu erfüllen, und das sportliche Herz des Mandello Eagle schlägt wieder: Im **März 2006** gelang **Gianfranco Guareschi** auf der legendären Daytona-Rennstrecke ein historischer Doppelsieg, indem er beide Runden der **Battle of Twins** gewann. Am **6. März 2007** wiederholte **Guareschi** die Leistung und **gewann** die Ausgabe des folgenden Jahres auf seiner treuen Moto Guzzi. Ermutigt durch diese Siege bei Rennen auf der anderen Seite des Atlantiks, wurde ein neues Modell geschaffen, das den sportlichen Geist der Moto Guzzi verkörpern sollte : die 1200 Sport. Die im **Oktober 2006** vorgestellte **1200 Sport** ist eine hochentwickelte Naked Machine, die in jedem Aspekt ihres Designs, ihrer Fahrwerksarchitektur und ihrer Ergonomie vor Persönlichkeit strotzt und von einem **1200ccm 90° V-Twin** Motor der neuesten Generation angetrieben wird.

2006 war ein außergewöhnliches Jahr für Moto Guzzi, das mit einer Rekordjahresproduktion von mehr als **10.000 Motorrädern** (ein Ergebnis, das zuvor im Jahr 1983 erreicht wurde) und einem **Absatz von 10.200 Motorrädern** abschloss, was einer **Steigerung des Volumens um 46,4 % im Vergleich zu 2005** entspricht.

Das Jahr **2007** hat die Marke mehr denn je zum Leben erweckt. Auf der 64. **EICMA in Mailand Ende 2006** präsentierte Moto Guzzi die **Griso 8V** - eine Weiterentwicklung des hypnotischen « Naked »-Modells, das von einem neuen **4-Ventil-Motor** mit über **110 PS** angetrieben wird - und die **Bellagio**, ein Custom-Bike mit einem **940-cm³**-Motor. Auf der Piaggio World Dealer Convention, die im **Februar 2007** in Berlin stattfand, wurde das Projekt einer neuen Moto Guzzi enthüllt - eine Straßenenduro mit dem vielsagenden Namen : **Stelvio**.

Am **26. März 2007**, mit dem Comer See im Hintergrund, bewies Moto Guzzi einmal mehr, dass es seine Versprechen hält, indem es nur wenige Monate nach der Mailänder Messe die endgültige Version der **Bellagio** der Presse vorstellte, während es im darauffolgenden September die leistungsstarke **Griso 1200 8V** enthüllte.

2007 war auch das Jahr der **Giornate Mondiali Moto Guzzi**, die durch den Auftritt des Filmstars **Ewan Mc Gregor** einen noch exklusiveren Charakter erhielt. Der Schauspieler war nach Mandello del Lario gekommen, um seine weiße **California Vintage** abzuholen, die er ein paar Monate zuvor während der Dreharbeiten zu seiner Abenteuer-TV-Show **Long Way Down** im Guzzi-Werk gekauft hatte. Auf der **EICMA 2007** wurden als Weltpremiere zwei Modelle vorgestellt, die die Antipoden der gesamten Moto Guzzi-Palette darstellen : die **Stelvio 1200** und die **V7 Classic**. Im März 2008 wurde das Stelvio 1200 in der mittelalterlichen Stadt Rocca Salimbeni, dem Sitz der Bank Monte dei Paschi di Siena, der internationalen Presse vorgestellt. Im darauffolgenden Mai hatten Journalisten erstmals die Gelegenheit, die Fähigkeiten des wendigen V7 Classic in den Straßen von Mailand zu testen.

Ein deutlicher Beweis für die Qualität der Marke ist, als Guzzi den Auftrag erhält, **35 Moto Guzzi Norge GTs** an die **Berliner Polizei** zu liefern, während im selben Jahr **20 Moto Guzzi California Vintage** Motorräder an die italienische Präsidentengarde **Corazzieri** geliefert werden. Das Jahr **2009** sah die Einführung der **V7 Cafè**, einer sportlichen Variante der V7, die die bestehende Classic ergänzt, die im März in Rom zusammen mit der **Griso SE** vorgestellt wurde, und der **Stelvio NTX**, die die Einführung von **ABS** bei der Guzzi-Maxi-Enduro markierte. Dieses Motorrad, das der internationalen Presse auf den Straßen der Dolomiten vorgestellt wurde, wird von der ersten Weiterentwicklung des « **Quattrovalvole** »-Motors mit neuen Nockenwellen angetrieben.

Ende **2009**, auf der 67. Internationalen Motorradmesse in Mailand, erregte Moto Guzzi weltweites Aufsehen mit drei futuristischen **Prototypen**, die von **Miguel Galluzzi** und **Pierre Terblanche** entworfen wurden: **V12 LM**, **V12 Strada** und **V12 X**, die auf Anhieb die Auszeichnung der **Motorcycle Design Association** (eine Designvereinigung mit 165 Mitgliedern auf vier Kontinenten) für das beste Motorrad design erhielten.

Ende **2009** kündigte die Piaggio-Gruppe außerdem ein wichtiges Investitionsprogramm an, das nicht nur die Entwicklung der zukünftigen Moto Guzzi-Produktlinien betrifft, sondern auch das Produktionswerk in Mandello del Lario, wo derzeit ein großes Umstrukturierungsprojekt läuft, um das Werk moderner, funktioneller und effizienter zu gestalten, um die Renaissance der Marke widerzuspiegeln.

Auf der **EICMA 2010** in Mailand wurde auch eine Reihe von neuen Moto Guzzi Modellen vorgestellt. Die komplett neue Familie der großen 1200er 8V-Vierzylinder-Motorräder - nämlich die **Stelvio 1200 8V**, die **Stelvio 1200 NTX** und die **Norge GT 8V** - wurde auf der Messe vorgestellt, während die Pressevorstellung der Motorräder im Frühjahr 2011 auf den Straßen der Toskana stattfand.

In diesem Jahr kam auch der **V7 Racer** auf den Markt, ein echtes Serienspecial mit einem 750ccm-Motor, der von den Sonderprüfungen der 70er Jahre auf Basis des V7 Sport inspiriert wurde. Der V7 Racer zelebriert die traditionellen Stilcodes von Moto Guzzi in einer cleveren Mischung aus Technologie und raffinierter Handwerkskunst. Details wie der verchromte Kraftstofftank mit elegantem Lederband und die metallischen Akzente des Moto Guzzi Emblems passend zur roten Rahmenfarbe fallen auf den ersten Blick ins Auge. Die **Nevada Anniversario**, die das zwanzigjährige Bestehen der « Baby »-Guzzi feiert und der beliebten **Classic** eine neue sportliche Tradition zur Seite stellt, ist mit dem gleichen Motor ausgestattet.

2010-2017

2011, das Jahr des **90-jährigen Jubiläums** von Moto Guzzi, beginnt mit einer angenehmen Überraschung : eine neue **weiße Moto Guzzi California** wird beim Internationalen Händlermeeting der Piaggio-Gruppe am 27. und 28. Januar enthüllt.

Die Veranstaltung, die wie jedes Jahr im Grimaldi Forum in Monaco fast 2.000 Händler der Gruppe versammelte, endete mit einer unerwarteten Vorschau, die die zukünftigen Produktstrategien der « Adler-Marke » im Jahr des 90-jährigen Jubiläums von Moto Guzzi vorwegnimmt : der Prototyp der neuen California, ausgestattet mit einem **neuen 1400 ccm 90° V-förmigen Quer-Zweizylindermotor**.

Das Motorrad, das sich noch im Prototypenstadium befindet, übernimmt ein mythisches Motorrad mit einem neuen Stil, der sich auf die Motorarchitektur und die großzügige Größe des Sitzes und des Tanks, der die Zylinder umschließt, stützt.

2011 - das Jahr des **90. Geburtstags von Moto Guzzi** - begann mit einer angenehmen Überraschung: einer komplett neuen Version der Moto Guzzi **California**. Der Prototyp der neuen California mit einem völlig neuen **1400ccm 90°-Quer-V-Twin-Motor** interpretiert das Erbe eines legendären Motorrads in einem neuen und originellen Design neu, das sowohl die Motorarchitektur als auch die großzügigen Abmessungen von Sitz und Tank betont, die um die Zylinder herum geformt sind.

Doch das Jahr **2011** hält noch mehr Überraschungen für das 90-jährige Jubiläum der Marke mit der Adler bereit : Am 15. März feierte die Piaggio-Gruppe den offiziellen Jahrestag der Gründung von Moto Guzzi mit einer lang erwarteten Ankündigung: Mandello del Lario wird auch in diesem Jahr wieder die Bühne für das GMG-Event Mitte September sein. Die Vorbereitungen für eine außergewöhnliche Ausgabe des « **90. Jahrestages** » der **Giornate Mondiali Guzzi** laufen bereits, um **20.000 Guzzisti** aus der ganzen Welt die Gelegenheit zu geben, mit Moto Guzzi zu feiern, die zukünftigen Modelle der Marke zu entdecken und mit eigenen Augen die Modernisierungs- und Restaurierungsarbeiten zu sehen, die darauf abzielen, die historische Fabrik in Mandello del Lario in eine moderne Produktionsstätte zu verwandeln, in der 90 Jahre glorreiche Geschichte des Motorradsports mit den neuesten Fertigungstechnologien kombiniert werden.

Das Jahr **2012** beginnt mit der **neuen V7-Reihe**. Neuer Motor, überarbeitetes Design, brandneue Ausstattung: Die Legende des V7 erreicht ihren bisher höchsten Ausdruck.

Die neue **V7** (erhältlich in drei Versionen : **V7 Stone, V7 Special, V7 Racer**) ist ein völlig neues Motorrad, leistungsstärker, schneller, sparsamer, ökologischer, kultivierter und komfortabler als die Vorgängerversion, aber immer noch mit einem 90° quer eingebauten V-Twin-Motor mit Kardanantrieb und Doppelrahmen.

Schon vor ihrer Präsentation auf der EICMA in Mailand im **November 2012** weckte die neue Moto Guzzi **California 1400** das Interesse von Motorradfans aus aller Welt. Die Ankündigung der Markteinführung des neuen Cruisers, der im historischen Werk Mandello del Lario gebaut wird, und einige vorläufige Gerüchte reichten aus, um die Neugierde und den Wunsch zu wecken, den neuesten Vertreter einer Tradition kennenzulernen, die Moto Guzzi zu einem Aristokraten unter den Motorradmarken der Welt gemacht hat.

Raffiniertes Styling, fortschrittliche Technologie und außergewöhnliche dynamische Eigenschaften kennzeichnen den neuen **California 1400** in den Versionen **Touring** und **Custom**, zwei unterschiedliche Modelle in Bezug auf Persönlichkeit und Einsatzzweck.

Die neue California 1400 ist ein hochmodernes Motorrad, beginnend mit dem 1400er-Motor, einer Rekord-Motorgröße für einen V-Twin in Europa. Der kraftvolle 90°-Quer-V-Twin, montiert auf einem völlig neuen Chassis, liefert **120 Nm** Drehmoment bei nur **2750 U/min**.

Alles an der California Touring und der California Custom trägt dazu bei, das Beste der modernen Spitzentechnologie mit dem klassischen Stil und der Eleganz der Marke Moto Guzzi zu verbinden: Multimap-Drosselklappe (Ride by Wire), Tempomat, Traktionskontrolle MGCT und Zweikanal-ABS. In **Handarbeit im Werk** Mandello del Lario gebaut, wo seit 1921 ununterbrochen **Moto Guzzi** Motorräder hergestellt werden, zeichnen sich die California 1400 Modelle durch die Aufmerksamkeit aus, mit der jedes einzelne Bauteil handwerklich montiert wird. Ein Maß an Sorgfalt, das jedes Moto Guzzi California-Motorrad zu einem Einzelstück macht, das die starke Persönlichkeit einer leidenschaftlichen und exklusiven Kundschaft unterstreicht und unterstreicht.

Dank des Erfolgs seiner Produktpalette, die das Ergebnis einer Politik der Investitionen sowohl in die F&E-Aktivitäten als auch in die Renovierung des historischen Standorts Mandello del Lario ist, verzeichnete Moto Guzzi im Jahr **2012** ein **Umsatzwachstum von 15,3 %** und damit einen klaren Gegentrend zum europäischen Motorradmarkt. Im **ersten Halbjahr 2013** setzte Moto Guzzi seinen Schwung fort und verzeichnete ein **Wachstum von 11,2 %** im Vergleich zum ersten Halbjahr des Vorjahres.

Im **Mai 2013** nahm das **amerikanische Magazin Robb Report**, das seit fast 40 Jahren zu den einflussreichsten Luxuszeitschriften der Welt gehört, den großen, in Italien bei Mandello del Lario produzierten Custom in sein Best of the Best Luxury Portfolio für 2013 auf.

Nachdem die **Moto Guzzi California 1400** auf der ganzen Welt einhellige Zustimmung gefunden hat, erhielt sie im **August 2013** in den USA eine weitere wichtige Anerkennung : Sie gewann den **ersten Preis in der Kategorie Cruiser** bei dem von Cycle World organisierten Wettbewerb. Diese Auszeichnung ist umso wichtiger, weil sie von der einflussreichsten Motorradzeitschrift der USA kommt, einer echten Referenz für Motorradenthusiasten auf der ganzen Welt, und weil der nordamerikanische Markt die Wiege der großen Cruiser-Motorräder ist, der Juwelen der Straße, ein Segment, in dem die Präsenz amerikanischer Marken wichtig ist.

Im Jahr **2014** wurde die V7 komplett überarbeitet und die Moto Guzzi **V7 II** geboren. Die zweite Generation der Moto Guzzi V7 behält die stilistische Persönlichkeit des Vorgängermodells bei: ein Design, das die Formen der Guzzi-Motorräder der Vergangenheit mit den Anforderungen an ein modernes Motorrad verbindet, das in der Lage ist, ein breites Spektrum von Enthusiasten zu befriedigen.

Auch die Moto Guzzi V7 II ist ein Motorrad, das in Bezug auf Technik, Motoren, Ergonomie, Zuverlässigkeit, Bauqualität, Verarbeitung und Fahrspaß komplett überarbeitet wurde. **6 Gänge, ABS-Bremsen** und **Traktionskontrolle** sind nur einige der neuen Features des Modells.

Die neue Generation V7 gibt es in 3 Versionen mit unterschiedlichen Persönlichkeiten.

Die eklektische und nüchterne **V7 II Stone** ist von den typischen Tönen der 70er Jahre inspiriert und kontrastiert mit dem neuen, sorgfältiger geschweißten Rahmen, auf den eine glänzende Lackierung aufgetragen wurde, um seine raffinierte Architektur hervorzuheben.

Die **V7 II Special** kommt dem Geist ihres Vorgängers am nächsten, angefangen bei der Linie, die von der berühmten **V750 S3** von 1975 inspiriert ist.

In **limitierter** und nummerierter Auflage produziert, sind Ausstattung und Merkmale des **V7 II Racer** identisch mit denen der Vorgängerversion. Es gibt auch einen Einzelsitz (ein 2-Sitzer-Sitz ist jedoch als Option erhältlich, ebenso wie Fußstützen für den Beifahrer), der mit Alcantara und Kunstleder in der gleichen Farbe wie das mit dem Moto Guzzi-Logo personalisierte Lederband auf der Rückseite des Tanks bezogen ist.

Das Jahr **2015** bringt zwei spektakuläre Motorräder hervor, die auf der Basis des leistungsstarken 1400-cm³-Zweizylindermotors entwickelt wurden : die **Eldorado** und die **Audace**.

Modern und luxuriös, ist der **Eldorado** der Erbe des unvergessenen « 850 », der vor über 40 Jahren in den USA ein großer Erfolg war. Es ist ein prächtiges und avantgardistisches Motorrad, das entschlossen in die Zukunft blickt. Chromeinsätze und handgefertigte Oberflächen werden mit LED-Beleuchtung kombiniert und in klassischen Linien komponiert, die die Moto Guzzi in eine neue Dimension stellen, in der Raffinesse Italienisch spricht.

Die Moto Guzzi **Audace** ist ein Motorrad mit einer starken und rebellischen Persönlichkeit. Er wurde entwickelt, um die spektakuläre Leistung des kraftvollen 1.400-cm³-V-Twins aus Mandello, des größten jemals in Europa produzierten Motors, zu steigern.

Nur die absolute Freude am Fahren hat die Entwicklung eines Modells geleitet, bei dem die beste Technologie im Dienst der Leistung steht und das sich mit einer starken Persönlichkeitsästhetik präsentiert, einem Carbon-Look, der die dunkle Seele von Moto Guzzi perfekt interpretiert.

Ebenfalls **2015** wird die große Initiative **Moto Guzzi Garage** ins Leben gerufen, die sich dem Customizing widmet, einem wahren Akt der Liebe zu seinem Motorrad. Moto Guzzi hat für Enthusiasten eine komplette Linie von Zubehörteilen entwickelt, die frei dekliniert oder in 4 Kits, inspiriert von der Geschichte der Marke Adler, zusammengestellt werden können. Dies sind spezielle Stücke, die von Moto Guzzi entwickelt wurden, indem 4 verschiedene Stile und ebenso viele verschiedene Fahrmodi geschaffen wurden: **Dark Rider**, **Scrambler**, **Legend** und **Dapper**. Zu diesen 4 Modellen kommen **2016 Lady Guzzi** (dem weiblichen Publikum gewidmet), **Alice** und **Clubber** hinzu, die an den mythischen Café Racer der 60er Jahre erinnern.

Das Jahr **2016** beginnt mit der Markteinführung der **Moto Guzzi Stornello**, einer leichten Off-Road-Version der V7 II-Reihe. Mehr als 50 Jahre nach seiner Geburt ist es die Rückkehr eines der berühmtesten Guzzi-Motorräder, Synonym für hochwertige Konstruktion und unnachahmlichen Stil. Der neue Stornello besticht durch seine vielen wertvollen Details und die Wahl der Farben, die seinen Charme und seine Eleganz unterstreichen. Produziert in einer **limitierten und nummerierten** Auflage, ist die V7 II Stornello die neueste Interpretation von Moto Guzzis exklusiver Fähigkeit, echte Spezialmotorräder in Serie zu produzieren.

Im **März 2016**, pünktlich zum **95-jährigen Jubiläum** von Moto Guzzi, kommt die **V9** auf den Markt : ein neues Custom-Bike mit mittlerem Hubraum, das in zwei Versionen mit unterschiedlichen Persönlichkeiten erhältlich ist.

Die klassischste ist die **V9 Roamer**, während die **V9 Bobber** die dunklere, sportlichere Seele von Moto Guzzi ist, die sich durch ihren nüchternen Look in totalem Schwarz und großen Reifen auf 16-Zoll-Rädern auszeichnet. Beide neuen Guzzi-Motorräder zeichnen sich durch ihre außergewöhnliche Bauqualität und sorgfältige Verarbeitung aus. Die überschaubaren Abmessungen lassen auf eine große Manövrierfähigkeit und hervorragende Kontrolle auch im Stillstand schließen, auch dank des Gesamtgewichts von weniger als 200 kg. Ein komplett neu entwickelter **850 ccm 90° V-Twin**-Quermotor wird mit einem so gesunden, leichten und spaßigen Motorrad kombiniert, das auf maximale Elastizität und Drehmoment ausgelegt ist und Charakter, leichte Handhabbarkeit und Leistung ab den niedrigsten Drehzahlen garantiert. Die Serienausstattung ist sehr reichhaltig und umfasst ABS, einstellbare und abschaltbare Traktionskontrolle, Wegfahrsperrung und eine USB-Buchse.

2016 feiert die **MGX-21 Flying Fortress** ihr Debüt, eines der spektakulärsten Guzzi-Motorräder aller Zeiten. In der Tat ist die MGX-21 der unkonventionellste, reichhaltigste und technologischste der 1400ccm Grand Cruiser, die in Mandello del Lario gebaut werden, ein einzigartiger Bagger in der Welt für sein Design, seinen technologischen Inhalt, die Qualität der Konstruktion und die Liebe zum Detail, gewidmet den Liebhabern von exklusiven Motorrädern, denjenigen, die auf der Suche nach Emotionen sind, bevor sie sich auf die Reise begeben und die Majestät dieses prestigeträchtigen italienischen Motorrads betrachten. Angetrieben vom 1.400-cm³-Big-Block und gekennzeichnet durch das große 21-Zoll-Vorderrad, weist er eine sehr niedrige und schlanke Seitenansicht auf. Die rote Lackierung der Aluminium-Zylinderkopfhäuben unterstreicht neben der Ästhetik auch die Kraft, die durch den Antriebsstrang ausgedrückt werden kann. Niedrig am Heck und hoch an der Front, dank der Maxi-Bubble mit einem sauberen und exklusiven Design, sieht die MGX-21 wie ein großes, technologisches und luxuriöses Motorrad aus, das in der Lage ist, die Kilometer sanft zu schlucken, auch dank fortschrittlicher elektronischer Systeme zur Fahrerunterstützung wie automatischer Tempomat, Traktionskontrolle und ABS.

Im Jahr **2017**, zum 50. Jahrestag der Geburt des ersten V7 Modells, präsentiert Moto Guzzi die **V7 III**, die dritte Generation der berühmtesten und beliebtesten Moto Guzzi der Welt, komplett überarbeitet, aber unter Beibehaltung der Originalität und Authentizität, die so charakteristisch für dieses ikonische Motorrad ist.

Seit 1967, dem Jahr der ersten in Italien verkauften Exemplare, hat sich die V7 zu einer Säule des Sortiments und zum Repräsentanten des italienischen Motorrads schlechthin entwickelt. Sie zeichnet sich durch Inhalt und Design aus und ist bei einem wirklich vielseitigen Publikum sehr beliebt.

Die Herausforderung, eine neue Version eines so berühmten Motorrads mit einem so reichen Erbe und einem solchen Erfolg einzuführen, bleibt eine der schwierigsten, wenn man bedenkt, dass die **V7**, der **Bestseller** der Marke seit 2009, das Einsteigermotorrad von Moto Guzzi ist, das sich an Frauen und Männer sowie an junge Leute richtet, die mit Stolz eines der emblematischsten Serienmotorräder des Mandello del Lario besitzen wollen.

Die **V7 III** ist in den drei Versionen **Stone**, **Special** und **Racer** erhältlich, die im Vergleich zu früher nun eine stärkere Dimension und Persönlichkeit haben. Wie die anderen Moto Guzzi-Modelle der Baureihe ist auch die V7 III in einer dunklen Version erhältlich, die durch eine komplett schwarze Grafik auffällt. Dies ist die Stone und eine klassischere Version, die von der Verchromung dominiert wird und mehr dem Design des Vorgängers, der Special, entspricht. Der Racer hingegen repräsentiert das erfolgreiche sportliche Erbe von Moto Guzzi.

Die V7-Baureihe wird erweitert : Moto Guzzi würdigt das fünfzigjährige Bestehen des Modells V7 mit der Einführung einer vierten Version, genannt **Anniversario**, einer nummerierten und limitierten Auflage, die sich durch neue und exklusive Details auszeichnet.

2018 : Ankunft des **V85 TT**

TITRES	NOMBRE	QUI ?
Records mondiaux de vitesse	22	
Championnats du monde	14	
Championnat du monde Constructeurs 250	3	1949, 1951, 1952
Championnat du monde Constructeurs 350	3	1953, 1955, 1956
Championnat du monde Pilotes	8	1949 : 250cc, B Ruffo
		1951 : 250cc, B Ruffo
		1952 : 250cc, E. Lorenzetti
		1953 : 350cc, F. Anderson
		1954 : 350cc, F. Anderson
		1955 : 350cc, B. Lomas
		1956 : 350cc, B. Lomas
		1957 : 350cc, K Campbell
Championnats Italiens	47	dont Targa Florio en 1921
Championnats Européens	55	
Championnat d'Europe	1	
Trophée FMI	1	
Championnat d'Allemagne	2	
Championnat d'Autriche	5	
Championnat d'Éritrée	1	
Championnat d'Espagne	3	
Championnat de France	9	
Championnat de Grande Bretagne	7	
Championnat de Hollande	3	
Championnat de Hongrie	1	
Championnat de Somalie	5	
Championnat de Suisse	11	
Championnat du Brésil	5	
Championnat du Vénézuéla	1	
Victoires au Tourist Trophy	11	1935 : 250cc, S. Woods
		1935 : 500cc, S. Woods
		1937 : 250cc, O. Tenni
		1947 : 250cc, M. Barrington
		1948 : 250cc, M. Cann
		1949 : 250cc, M. Barrington
		1951 : 250cc, T. Wood
		1952 : 250cc, F. Anderson
		1953 : 250cc, F. Anderson
		1955 : 350cc, B. Lomas
		1956 : 350cc, K Kavanagh
Victoires sur circuits	3329	
Championnat Italien Cross	8	
Vase d'Argent aux 6 jours internationaux	1	
Médaille d'Or aux 6 jours internationaux	33	
Arrêt de la compétion	1957	
Nbe de victoires par an	95	

ANNÉES	MACHINES	N°	PILOTES	RÉSULTATS	VAINQUEUR
1976 - 40e KRAJKA engage une Convert	GUZZI 1000	14	GAZZOLA-RUSCONI	15e 652 tours - 2768,48 km	CHEMARIN-GEORGE HONDA 980 N°5 732 tours - 3235,13 km
	GUZZI 1000	43	RIVA-LEVIEUX	16e 646 tours - 2743 km	
	GUZZI 1000	57	ESPIE-ESNAULT	Abandon à la 11e heure 272 tours - 1156 km	
	GUZZI 970 LE MANS MOTOBECANE	33	GUILLEUX - SAUL	Nombreuses chutes, feu, moteur refait 3 fois Abandon à la 11e heure 139 tours - 590,75 km	
	GUZZI 970 LE MANS MOTOBECANE	34	TERRAS-SOULAS	Problème de boîte Abandon à la 12me heure 178 tours - 756,50 km	
1975	GUZZI 949	19	RIVA-POULET	Abandon à la 11e heure 286 tours - 1321 km	GODIER-GENOUD KAWAZAKI 1000 N°1 675 tours - 2988,57 km
	GUZZI 949	54	NAGEL-WERNER	Abandon à la 11e heure 276 tours - 1275 km	
1974	GUZZI 850 Semi-Usine	36	SCIARESA-MULAZZANI	7e 622 tours - 2752,35 km	GODIER-GENOUD KAWAZAKI 1000 N°7 650 tours - 2877,62 km
	GUZZI 850 Semi-Usine	35	RIVA-GAZZOLA	19e 536 tours - 2371,60 km	
	GUZZI 850 Prépa MV Lecco	57	LUCIANO-MARTINEK	Boite de vitesse cassée Abandon à la 3e heure 66 tours - 292,05 km	
1973	GUZZI 850	25	GAZZOLA-DOTTORI	16e 2390,02 km	DEBROCK-TCHERNINE JAPAUTO 969 N°1 2764,14 km
	GUZZI 750	65	OOSTERHUIS-STRYBIS	17e 2328,23 km	
	GUZZI 850	27	MAINGRET-GARNIER	18e 2328,23 km	
1972	GUZZI 850	68	RIVA-MANDRACI	4e 2777,02 km	DEBROCK-RUIZ JAPAUTO 950 N° 51 2896,41 km
	GUZZI 750	66	CHEVALIER R-DOTORI	6e 2759,33 km	
	GUZZI 750	88	BARBIER-DE L'ESCAILLE	21e 2237,53 km	
	GUZZI 850	69	KRAJKA-DOUNIAUX	Abandon à la 17e heure 313 tours	
	GUZZI 850 Usine	67	BRAMBILLA-BRAMBILLA	En tête pendant les 6 première heures Chute et casse Abandon à la 7e heure 192 tours	
1971	GUZZI 850 Usine	53	BRAMBILLA-MANDRACCI	3e 605 tours 1er et 2e de la 4e à la 19e heure	PICKRELL-TAIT BSA 750 N° 70 616 tours
	GUZZI 850	54	RIVA-SCIARESA	6e 584 tours	
	GUZZI 750	61	BARBIER-DE L'ESCAILLE	17e 534 tours	
	GUZZI 750	76	CHEVALIER-MALLET	Abandon à la 22e heure 494 tours	
	GUZZI 750	62	COSTEUX-ROUGE D	Abandon à la 23e heure 480 tours	
1970	GUZZI 750		KRAJKA-RIVA	9e 419 tours	DICKIE-SMART TRIUMPH 750 469 tours
	GUZZI 750		DE L'ESCAILLE-DOUNIAUX	18e 389 tours	
	GUZZI 750		CHEVALIER-MALLET	30e 364 tours	
1969	GUZZI 750	86	INSERMINI-JUMEAUX	8e 387 tours	ROUGERIE-URDICH HONDA 750 N°61 445 tours
	GUZZI 750	58	KRAJKA-DOUNIAUX	10e 675 tours	
	GUZZI 750	87	JANIN-EYNAUD	22e 700 tours	
1960					VASSEUR-MAUCHERAT BMW R50 N°8 435 tours - 2733,73 km
1959					BRIAND-BARGETZI NORTON 500 N°1 471 tours - 2962,46 km
1958	GUZZI 250	25	COLLIGNON-PERRIN	22e 317 tours - 1997,19 km	INIZAN-MUTEL TRIUMPH 500 N° 9 417 tours - 2626,14 km
1957					BRIAND-LEFEVRE NORTON 500 N°1 450 tours - 2830 km
1956					BRIAND-LEFEVRE NORTON 500 N°1 429 tours - 2698,90 km

1955				HARSMID-KLINT JAWA 350 N°14 383 tours - 2410,20 km
1954				WEINGARTMANN-VOLZWINKLER PUCH 250 N°25 400 tours - 2521,29 km
1953	ASTORE 500	6 PECETTO	11e 288 tours - 1808 km	LEFEVRE NORTON 500 N° 1 410 tours - 2573,94 km
1952	GUZZI 250	27 COLLIGNON	1er	COLLIGNON GUZZI 250 N° 27 371 tours - 2932 km
1951	GUZZI 250	36 BARDE	11e Abandon à la 7e heure 144 tours	LEFEVRE NORTON 500 N° 1 560 tours
1950				LEFEVRE NORTON 500 N° 1 2432,50 km
1949				LEFEVRE NORTON 500 N° 1 379 tours - 2384 km
1948				LENGLET BMW 500 R51 N°19 460 tours
1947	GUZZI 500	7 BEHRA	6e 327 tours Nombreux ennuis de culbuteurs Soupape brisée 1er quelques tours entre la 21 et la 22e heure	LEFEVRE NORTON 500 N° 1 356 tours - 2057,99 km
1939				HORDELALAY MOTOBECANE-BERNADET S600 1951,81 km
1938				TINOCO SideCar HARLEY-BERNADET 1000 2000,82 km
1937				TABART NORTON 500 1889,41 km
1936				CRAET GILLET-HERSTAL 500 2068,99 km
1935				BOURA NORTON 350 492 tours - 2056,56 km
1934				WILLING VELOCETTE 350 486 tours - 2031,48 km
1933				BOURA VELOCETTE 350 467 tours - 1962,06 km
1932	GUZZI SIDE CAR 600cc	LAVAINÉ	3e de sa catégorie 12e au général 350 tours - 1463 km	JEANNIN JONGHI 350 451 tours - 1885,18 km
1931				PATURAL VELOCETTE 350 448 tours - 1872,64 km
1930				DEBAISIEUX MONET-GOYON 500 N° 51 437 tours - 1826,66 km
1929				VROONEN GILLET HERSTAL 500 422 tours - 1763,95 km
1928				VROONEN GILLET HERSTAL 500 364 tours - 1521,52 km
1927				LEMPEREUR F.N. 350 324 tours - 1698,08 km
1926				DAMITIO SUNBEAM 500 N°49 281 tours - 1627,83 km
1925				FRANCISQUET SUNBEAM 500 N°59 1616,25 km
1924				FRANCISQUET SUNBEAM 500 1535,14 km
1923				ZIND MOTOSACOCHE 500 1404,31 km
1922				ZIND MOTOSACOCHE 500 243 tours - 1245,63 km

LA MOTO GUZZI

S'ADJUGE QUATRE RECORDS DU MONDE SUR LE KILOMÈTRE

Comme nous le laissons prévoir dans un précédent numéro, la célèbre marque italienne s'est attaquée aux records établis en 1951 sur ces distances par le pilote allemand W. Herz, montant alors une 350 et une 500 cc NSU à compresseur spécialement préparées et préfigurant déjà — carénage et petits détails mis à part — les machines utilisées cet été sur le Lac Salé pour atteindre les 305 et 339 kmh (sur le mile lancé).

★
C'est donc le 24 octobre, sur la piste d'envol de l'aérodrome militaire de Montichiari (près de Brescia), et non pas à Morza comme il avait été dit, que l'usine de Mandello del Lario réalisa ses tentatives, couronnées de succès en dépit des circonstances atmosphériques qui, pour être assez bonnes, auraient pu être meilleures, en dépit du fait aussi que la piste n'était pas dans un état parfait.

AVEC LA 350 « MONO »

L'excellent « semi-privé » Lorenzetti prit d'abord le départ, sur la fameuse 350 monocylindre victorieuse cette année encore dans le Championnat du Monde des Constructeurs, et pourvue d'un carénage frontal et latéral. Il était 10 h. 30 minutes : sur le kilomètre (D.A.), Lorenzetti venait de réaliser 24" 57/100, et 34" 92/100 sur le mile également D.A.

Bien que ces temps améliorassent déjà les records existants, Lorenzetti se remit en piste, réunissant cette fois respectivement 24" 42/100 et 24" 46/100, sur le kilomètre D.A. parcouru dans les deux sens.

Puis, toujours insatisfait, l'italien changeait de rapports et, à 11 heures 22 minutes, parvenait à parcourir le kilomètre D.A. en 24" 29/100, ce qui fournissait une moyenne horaire de 148,209 kmh.

PUIS LA « V 8 »

Dès 13 heures, ce même mercredi 24 octobre, c'était au tour de l'anglais Dickie Dale de prendre le guidon. Mais, pour cette seconde partie des tentatives Guzzi, la machine retenue était la fameuse « huit cylindres 500 », habillée elle aussi d'un carénage frontal et latéral.

Réalisant d'abord les temps de 31" 33/100 et 30" 98/100 sur les parcours aller et retour du mile D.A., le pilote britannique changea ensuite de rapports de démultiplication et « fit » 21" 94/100 sur le kilomètre D.A.

★
Ainsi étaient réalisés quatre nouveaux records mondiaux qui s'établissent comme suit :

CLASSE DES 350 CMC. :

1 KILOMÈTRE D.A.	Lorenzetti	24" 29/100	moy. 148,209 kmh
(ancien record)	Herz	24" 70/100	moy. 146,00 kmh
1 MILE D.A.	Lorenzetti	34" 92/100	moy. 165,911 kmh
(ancien record)	Herz	35" 30/100	moy. 164,00 kmh

CLASSE DES 500, 750 ET 1.000 CMC. :

1 KILOMÈTRE D.A.	Dale	21" 94/100	moy. 164,083 kmh
(ancien record)	Herz	22"	moy. 164,000 kmh
1 MILE D.A.	Dale	30" 98/100	moy. 185,991 kmh
(ancien record)	Herz	31" 40/100	moy. 184,00 kmh

ET LE MILE DÉPART ARRÊTÉ

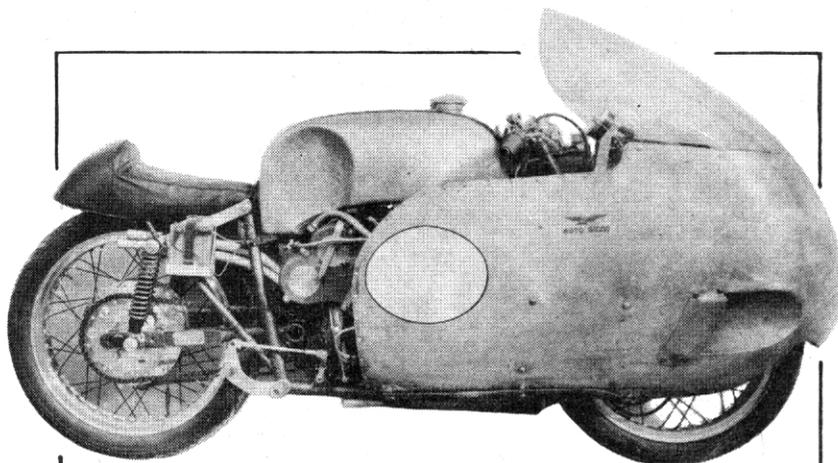
Reste à savoir si le record de Dale sur le kilomètre arrêté pourra être homologué, car il n'est supérieur que de 83 mètres/heure à l'ancien record de Herz, distance trop infime pour correspondre à une réelle possibilité de chronométrage.

De tout manière, et sur le plan strictement sportif, les vitesses réalisées par les Guzzi sont d'autant plus intéressantes que les deux machines sont des engins de circuit, des machines « Grand Prix », et non des bolides spéciaux pour records et intégralement carénés.

★
Nous rejoignons ici ce qu'écrivait J. B. à l'issue du Grand Prix de l'Avus : en face des performances réalisées en compétition, certains records n'ont plus guère de sens, puisque pratiquement égaux avec des machines non préparées, utilisant un carburant normal, etc...

A noter que, pour les records sur courtes distances et départ arrêté, c'est surtout la force de traction exercée au départ, puis à l'accélération, qui compte, plus que la puissance développée à plein régime. Dans le cas des 4 nouveaux records Guzzi, les machines de circuit utilisées étaient sans doute loin de disposer des 75 CV (350) et 110 CV (500) des NSU des anciens records. Mais cet écart dans la puissance développée était compensé par un échelonnement beaucoup plus court et serré des rapports, échelonnement obtenu par une boîte à 5 et peut-être 6 rapports. On se rappellera d'ailleurs que Lorenzetti a changé ses démultiplications en cours de tentative, obtenant par la suite de meilleurs résultats et que Dale également n'a pas employé sur 1.000 mètres la même démultiplication que sur 1.600 mètres !

R.C.D.



GUIDE TENTATIONS

LIBÉRATION du vendredi 3 octobre 2003

Article de Bruno Masi

LES ITALIENNES ROULENT DES MÉCANIQUES

On les disait moribondes, on les redécouvre conquérantes, animales. Courbes allongées, lignes accrocheuses, les motos transalpines cultivent leurs différences avec les solides japonaises.

Jamais on aura vu autant de tatouages et de fauteuils roulants. Dès l'ouverture du salon, motards et accidentés arpentent les stands, en arrêt devant les dernières nées Suzuki ou Yamaha. Il existe deux façons d'appréhender ce Mondial du deux-roues. Soit s'esbaudir comme à chaque fois devant les énormes japonaises. Soit reluquer Ludmila et Michaëla, Piémontaises en décolleté très RAI Uno et mini-short cuir qui, pour une saynète télévisuelle, fixent d'une moue entrouverte la caméra, quand le cadreur vient à elles glissant sur un skate-board.

Roadster sauvage. L'événement est dans ce coin-là, entre les posters de filles en lingerie Chipolata, les side-cars avec sèche-linge et cuisine intégrés, et le mini-van capable d'accueillir l'écurie entière. Soudain, les formes languissantes de Ludmila attirent le regard. La voilà qui se dresse de bon matin sur les calepieds de l'avion cosy du salon: la Griso, petite fille Moto Guzzi, prompte à ravir le plus extrémiste des cyclistes. La machine n'est encore qu'à l'état de concept. La version usine, disponible l'an prochain, ne devrait pas trop s'en éloigner. Imaginez un roadster (ces motos entre course et trails avec gros réservoir) tout droit sorti de Madmaxville, d'énormes tubes sur les côtés, les courbes allongées et le guidon martial. La Griso est la preuve irréfutable que les machines venues de l'espace transalpin sont en très grande forme. En un coup de kick, elles enfument les nippones. On les donnait pour mortes, achevées, ringardes. Goffredo, consultant pour Moto Guzzi, le concède: « *Les motards en avaient marre. A chaque fois, on avait droit à des réflexions du style: "C'est quoi ces conneries italiennes?" Maintenant, ils viennent tous sur le stand, on les reçoit comme des princes et ils nous disent: "Mais qu'est-ce qui se passe chez vous, c'est Noël?"* » Un Noël avec tout ce qu'il faut, enluminures et cotillons. Car le pilote amateur de ces montures n'a qu'un principe: se démarquer des bourrins qui lèvent la roue sur le faubourg Saint-Antoine. Le Guzziste est un esthète. Dans *Spinoza encule Hegel*, Jean-Bernard Pouy ne s'y trompe pas et affuble son héros Julius et ses bottes en croco mauves d'un modèle vintage de la marque. Une question de bon goût.

Le modèle de référence, la California, qui équipait la police de la route de Los Angeles dans les années 70, n'a pas changé. Même impression de sécurité exotique, même ligne accrocheuse qui ferait passer la moindre Harley pour un poney. Moto Guzzi édite deux modèles, dits Titane et Aluminium. Grosso modo, l'architecture est identique, ne seraient-ce les ombres grisées qui caressent le volumineux réservoir de la Titane. A voir Michaëla chevaucher la bête, fière à la poitrine gonflée, on se dit qu'elle vaut le coup.

Phare aguicheur. L'autre surprise de l'usine basée à Mandello del Lario, rachetée il y a deux ans par Aprilia (la vraie raison du renouveau est dans cette transaction italo-italienne), est la VI 1 Le Mans, rappelant les courses d'endurance des années 60, le phare aguicheur sous une bulle arrondie. Là aussi, le pilote se fond dans l'animal. Pour le consultant, la VI 1, c'est l'avenir: « *Elle allie la tradition de la marque aux innovations les plus spectaculaires, les erreurs des années 80 en moins. Après quatre-vingt-trois années d'existence, nous sommes revenus à des produits mieux finis, assemblés à la main, selon un dessin typiquement italien. Une réussite.* » « *La Guzzi, c'est la moto-passion par excellence, complète Jean-Pierre Bourgery, président du Moto Guzzi Club de France. Ce n'est pas seulement un utilitaire, mais*

une machine que l'on apprivoise. Dans les années 50, Guzzi a tout créé : les suspensions, les fourches, les systèmes de freinage. Les japonais s'en sont ensuite inspirés. Tout motard qui se respecte vient un jour à Guzzi »

La vogue italienne ne s'arrête pas là. Sur le stand voisin, Ducati affiche la même ambition de modifier la face du monde des deux-roues. Les roadsters (dont la série limitée Matrix de la Testastella) rivalisent avec les modèles « *montés courses* ». Bien qu'italiennes pur sang, les Ducati misent sur l'agressivité des lignes et la nervosité des moteurs. Une esthétique fin du monde aux couleurs sombres qui a relancé la marque à la fin des années 90. Mais Dominique Cheraki, le directeur général de Ducati France, tempère: « *Les parts de marché ne sont pas à la hauteur de la notoriété. Depuis une poignée d'années, nous avons su nous renouveler mais les japonaises tiennent toujours la corde. Nos points forts restent le design, la technologie des moteurs et la culture de la différence. Quand on achète une Ducati, c'est pour ne pas être mêlé à la masse. »*

Sans tralala. La japonaise en perte de vitesse ? Un argument qu'on ne saurait entendre chez Suzuki. Échaudé, le commercial Guy tapote le flanc de la GSXR 1000, une fusée pesant 168 kg pour 164 chevaux. Et frime : « *le compteur indique 299 km/h. Après, on ne sait pas trop. »* C'est sans doute préférable, une fois assis sur la rondelle de cuir pas plus grosse qu'un oignon qui sert de selle: « *On n'a pas la même clientèle. Nous, avant de proposer tout le tralala, on offre de la performance. On veut se démarquer. La moto, c'est une affaire de castes. »*

LA SAGA DE L'ÉTÉ 2004 : LE RACHAT DE MOTO GUZZI



LA SAGA DELL'ESTATE 2004: L'ACQUISTO DI MOTO GUZZI



THE SAGA OF SUMMER 2004: THE PURCHASE OF MOTO GUZZI



DIE SAGA DES SOMMERS 2004: DER KAUF VON MOTO GUZZI

*Traduit avec www.DeepL.com/Translator (version gratuite)
Translated with www.DeepL.com/Translator (free version)
Übersetzt mit www.DeepL.com/Translator (kostenlose Version)
Tradotto con www.DeepL.com/Translator (versione gratuita)*

MARS 2004 - MANDELLO DEL LARIO



Lunedì, cancelli sbarrati alla Moto Guzzi. Partiranno infatti da quel giorno le quattro settimane di cassa integrazione per i 260 dipendenti dell'azienda mandellese. Un provvedimento che comporterà un fermo produttivo totale. I motivi? Lo stop delle consegne di materiale da parte dei fornitori per le difficoltà finanziarie dell'impresa. La richiesta dell'azienda è stata avallata dai sindacati dopo un lungo confronto che si è svolto ieri all'Unione industriali. L'effetto pratico è che lunedì, causa mancanza di materiale, non saranno riattivate le linee di montaggio dei motori e delle macchine. Anche gli uffici lavoreranno a ritmo ridotto, così come l'officina dove si stanno concludendo alcune lavorazioni. Nel frattempo, per affrontare la crisi che ha investito il gruppo (titolare dei marchi Moto Guzzi e Laverda), Aprilia sta cercando nuovi soci. Si tratta di una vera ristrutturazione aziendale che prevede «il raggiungimento di una maggiore efficienza in un'ottica di riduzione dei costi». Cioè tagli, per recuperare competitività sulla base di un piano che apra le porte a nuovi partner.



Les portes sont fermées ce lundi à Moto Guzzi. La période de licenciement de quatre semaines pour les 260 employés de l'entreprise basée à Mandello commencera ce jour-là. Une mesure qui entraînera un arrêt total de la production. Les raisons ? L'arrêt des livraisons de matériel par les fournisseurs en raison des difficultés financières de l'entreprise. La demande de l'entreprise a été approuvée par les syndicats après une longue discussion qui a eu lieu hier à l'Union industrielle. L'effet pratique est que lundi, par manque de matériel, ne seront pas réactivées les lignes d'assemblage des moteurs et des machines. Même les bureaux travailleront à un rythme réduit, ainsi que l'atelier où certains travaux sont en cours d'achèvement. En attendant, pour faire face à la crise qui a frappé le groupe (propriétaire des marques Moto Guzzi et Laverda), Aprilia cherche de nouveaux partenaires. Il s'agit d'une véritable restructuration d'entreprise qui consiste à "atteindre une plus grande efficacité en vue de réduire les coûts". C'est-à-dire des coupes, pour retrouver la compétitivité sur la base d'un plan qui ouvre les portes à de nouveaux partenaires.



The gates are closed on Monday at Moto Guzzi. The four-week lay-off period for the 260 employees of the Mandello-based company will start on that day. A measure that will entail a total production stoppage. The reasons? The stop of material deliveries by suppliers due to the company's financial difficulties. The company's request was endorsed by the unions after a long discussion that took place yesterday at the Industrial Union. The practical effect is that on Monday, due to a lack of material, the assembly lines for engines and machines will not be reactivated. The offices will also be working at a reduced pace, as will the workshop where some work is being completed. In the meantime, to tackle the crisis that has hit the group (owner of the Moto Guzzi and Laverda brands), Aprilia is looking for new partners. This is a real restructuring of the company that involves "achieving greater efficiency with a view to reducing costs". In other words, cuts to regain competitiveness on the basis of a plan that opens the doors to new partners.



Diesen Montag sind die Türen bei Moto Guzzi geschlossen. An diesem Tag beginnt die vierwöchige Kündigungsfrist für die 260 Mitarbeiter des Unternehmens aus Mandello. Eine Maßnahme, die zu einem totalen Stillstand der Produktion führen wird. Die Gründe? Die Einstellung von Materiallieferungen durch Lieferanten aufgrund der finanziellen Schwierigkeiten des Unternehmens. Der Antrag des Unternehmens wurde von den Gewerkschaften nach einer langen Diskussion, die gestern bei der Industriegewerkschaft stattfand, genehmigt. Die praktische Auswirkung ist, dass am Montag aufgrund von Materialmangel die Montagelinien für Motoren und Maschinen nicht reaktiviert werden können. Auch in den Büros wird mit reduziertem Tempo gearbeitet, ebenso in der Werkstatt, wo einige Arbeiten erledigt werden. In der Zwischenzeit sucht Aprilia angesichts der Krise, die den Konzern (Eigentümer der Marken Moto Guzzi und Laverda) getroffen hat, nach neuen Partnern. Es handelt sich um eine echte Unternehmensumstrukturierung, die darin besteht, "eine höhere Effizienz mit dem Ziel der Kostensenkung

zu erreichen". Mit anderen Worten: Einschnitte, um die Wettbewerbsfähigkeit auf der Grundlage eines Plans wiederzuerlangen, der die Türen für neue Partner öffnet.

FIN MARS 2004 - ALIS AGOSTINI (CONCESSIONNAIRE GUZZI À MANDELLO)



On this end we are happily starting our riding season and hopefully this moment will only be remembered as a difficult one. Yes it is true that in despite of the interest rising in Italy around Moto Guzzi and it's world financial times appear to be quite difficult. Aprilia finds itself into deep problems and as Moto Guzzi belongs to Aprilia consequentially...and it is true that the production as been put on stand by for 4 weeks (only production of new bikes, all other dept. are working) and it is also true that Aprilia is looking for partners or buyers and that apparently some interest as been shown by BMW and Piaggio and somebody else, but these are only gossips as in Mandello apart from what's told on newspaper or heard from some manager we don't get to know the decisions taken at the headquarter in Noale (near Venice) by the Aprilia management. The financial situation is so that Moto Guzzi has problems in paying the suppliers who consequently don't deliver parts needed for assembling motorbikes but it is also true that there is a large quantity of ready to deliver bikes in the stocks and that the season is starting and that Moto Guzzi has credits with distributors as during the winter longterms payments have been issued to dealers and distributors all around and the expire of payments is not so far. I know that our beloved eagle has strength and enough appeal still to continue her flight, it is only a matter of time.

Quite a lot has been done in the last 3 years in term of image, maybe a little lack in term of technology but the Brevia is a result and the Brevia is a fair and pleasant bike that respects our tradition and culture. I need to be positive and we all have to be positive and hope for the best, once more.



Nous commençons avec entrain notre saison et espérons que ces moments resteront comme des difficultés passagères. Oui, il est vrai que malgré l'intérêt porté à Moto-Guzzi et à son monde, la situation financière apparait comme étant difficile. Aprilia se trouve elle même dans de profonds problèmes et comme Moto-Guzzi lui appartient... et il est vrai que la production à été mise en stand-by pour 4 semaines (seulement la production des machines neuves, les autres départements travaillent) et il est vrai aussi qu'Aprilia cherche des partenaires ou des acheteurs et qu'apparemment des intérêts ont été exprimés par BMW, Piaggio et d'autres, mais ce ne sont que des rumeurs comparables à Mandello à ce qu'on dit dans les journaux ou entend de certains cadres de l'entreprise. Nous ne connaissons pas ici les décisions prises au Q.G de Noale (près de Venise) par les dirigeants d'Aprilia.

La situation financière est telle que Moto-Guzzi a des problèmes pour payer ses fournisseurs qui de ce fait ne livrent plus les pièces nécessaires au montage des motos, mais il est vrai aussi qu'il y a un gros stock de motos prêtes à être livrées et que la saison commence et que de plus Moto-Guzzi a du crédit auprès de ses distributeurs, vu que durant l'hiver des paiements à long terme ont été consentis aux distributeurs et vendeurs et que l'expiration de ces paiements n'est plus très loin.

Je sais que notre aigle adoré a des forces et assez d'attraits pour continuer son vol, c'est juste une question de temps. Beaucoup a été fait en 3 ans en terme d'image, juste peut être un peu de relachement au niveau technologique, mais la Brevia est un résultat et la Brevia est une machine sympathique et plaisante dans le respect de notre tradition et de notre culture. Je me dois d'être positive et nous devons tous être positifs et d'espérer, une fois encore.

Traduction : JiCé



Da questo punto di vista stiamo iniziando felicemente la nostra stagione di equitazione e speriamo che questo momento sia ricordato solo come un momento difficile. Sì, è vero che nonostante l'interesse che sta crescendo in Italia intorno a Moto Guzzi e la sua situazione finanziaria mondiale sembra essere piuttosto difficile. Aprilia si trova in difficoltà e come Moto Guzzi appartiene ad Aprilia di conseguenza... ed è vero che la produzione è stata messa in stand by per 4 settimane (solo produzione di moto nuove, tutti gli altri dipartimenti. È anche vero che Aprilia è alla ricerca di partner o acquirenti e che apparentemente qualche interesse è stato dimostrato da BMW e Piaggio e da qualcun altro, ma questi sono solo pettegolezzi perché a Mandello, a parte quello che viene detto sui giornali o sentito da qualche manager, non conosciamo le decisioni prese nella sede di Noale (vicino Venezia) dalla direzione di Aprilia. La situazione finanziaria è tale per cui Moto Guzzi ha problemi a pagare i fornitori che di conseguenza non consegnano i ricambi necessari per l'assemblaggio delle moto ma è anche vero che c'è una grande quantità di moto pronte per la consegna a magazzino e che la stagione sta iniziando e che Moto Guzzi ha crediti con i distributori in quanto durante l'inverno sono stati emessi pagamenti a lungo termine a concessionari e distributori di tutto il mondo e la scadenza dei pagamenti non è ancora arrivata. So che la nostra amata aquila ha ancora forza e abbastanza appeal per continuare il suo volo, è solo questione di tempo.

Molto è stato fatto negli ultimi 3 anni in termini di immagine, forse un po' di mancanza di tecnologia, ma la Brevia è un risultato e la Brevia è una moto giusta e piacevole che rispetta la nostra tradizione e la nostra cultura. Devo essere positivo e tutti dobbiamo essere positivi e sperare per il meglio, ancora una volta.



In diesem Sinne starten wir fröhlich in die Motorradsaison und hoffen, dass dieser Moment nur als ein schwieriger in Erinnerung bleiben wird. Ja, es ist wahr, dass trotz des steigenden Interesses in Italien um Moto Guzzi und seine Welt die finanziellen Zeiten ziemlich schwierig zu sein scheinen. Aprilia steckt in tiefen Problemen und da Moto Guzzi zu Aprilia consequentially...and gehört, ist es wahr, dass die Produktion für 4 Wochen auf Stand-by gesetzt wurde (nur die Produktion

von neuen Motorrädern, alle anderen Abteilungen arbeiten) und es ist auch wahr, dass Moto Guzzi für 4 Wochen auf Stand-by gesetzt wurde. Es ist auch wahr, dass Aprilia nach Partnern oder Käufern sucht und dass anscheinend BMW und Piaggio und jemand anderes Interesse gezeigt haben, aber das sind nur Gerüchte, da wir in Mandello außer dem, was in der Zeitung steht oder von einem Manager gehört wurde, nicht erfahren, welche Entscheidungen in der Zentrale in Noale (bei Venedig) vom Aprilia-Management getroffen werden. Die finanzielle Situation ist so, dass Moto Guzzi Probleme hat, die Lieferanten zu bezahlen, die folglich keine Teile liefern, aber für den Zusammenbau der Motorräder benötigt werden, aber es ist auch wahr, dass es eine große Menge an lieferbereiten Motorrädern in den Lagern gibt und dass die Saison beginnt und dass Moto Guzzi Guthaben bei den Händlern hat, da während des Winters langfristige Zahlungen an die Händler und Verteiler rundherum ausgegeben wurden und der Ablauf der Zahlungen nicht so weit ist. Ich weiß, dass unser geliebter Adler noch Kraft und genügend Anziehungskraft hat, um seinen Flug fortzusetzen, es ist nur eine Frage der Zeit.

In den letzten 3 Jahren hat sich viel getan, was das Image angeht, vielleicht ein bisschen was die Technik angeht, aber die Breda ist ein Ergebnis und die Breda ist ein faires und angenehmes Motorrad, das unsere Tradition und Kultur respektiert. Ich muss positiv sein und wir alle müssen positiv sein und auf das Beste hoffen, einmal mehr.

23 AVRIL 2004 - HTTP://WWW.MOTO-NET.COM



DUCATI POURRAIT RACHETER MOTO GUZZI

Actuellement propriété d'Aprilia, en grosses difficultés financières, la marque Moto Guzzi pourrait passer dans le giron de Ducati qui s'apprête à faire une offre de rachat.

Le constructeur italien Ducati, fondé en 1926 et aujourd'hui détenu à 33% par le fonds d'investissement américain Texas Pacific Group, vient de confirmer son intérêt pour la marque Moto Guzzi, fondée en 1919 et rachetée par Aprilia en 2000.

"Ducati confirme son intérêt pour Moto Guzzi comme nous l'avons déjà fait par le passé", indique la firme de Bologne qui prévoit de "formuler officiellement une offre dans les prochaines semaines".

En mal d'argent frais, le groupe Aprilia (Aprilia, Moto Guzzi et Laverda) traverse actuellement une grosse crise financière : sa dette atteignait les 220 millions d'euros fin 2003 (contre 199 millions fin 2002). Près de 650 employés de l'usine de Scorze, près de Venise, ont été placés en chômage technique le 15 avril, soit plus de la moitié du personnel de l'entreprise.

Parmi les acheteurs potentiels de Moto Guzzi circulent également les noms de Piaggio, BMW et Bombardier, via le constructeur de moteurs Rotax.

Eric MICHEL



DUCATI POTREBBE ACQUISTARE MOTO GUZZI

Attualmente di proprietà di Aprilia, che si trova in gravi difficoltà finanziarie, il marchio Moto Guzzi potrebbe passare nelle mani di Ducati, che si prepara a fare un'offerta pubblica di acquisto.

La casa italiana Ducati, fondata nel 1926 e oggi partecipata al 33% dal fondo di investimento americano Texas Pacific Group, ha appena confermato il suo interesse per il marchio Moto Guzzi, fondato nel 1919 e acquistato da Aprilia nel 2000.

"Ducati conferma il suo interesse per Moto Guzzi come in passato", ha detto l'azienda bolognese, che prevede di "formulare ufficialmente un'offerta nelle prossime settimane".

Il gruppo Aprilia (Aprilia, Moto Guzzi e Laverda) sta attraversando una grave crisi finanziaria: l'indebitamento ha raggiunto i 220 milioni di euro a fine 2003 (contro i 199 milioni di fine 2002). Quasi 650 dipendenti dello stabilimento di Scorze, vicino a Venezia, sono stati collocati a tempo parziale il 15 aprile, più della metà della forza lavoro dell'azienda.

Tra i potenziali acquirenti di Moto Guzzi ci sono anche Piaggio, BMW e Bombardier, tramite il costruttore di motori Rotax.

Eric MICHEL



DUCATI COULD BUY BACK MOTO GUZZI

Currently owned by Aprilia, which is in serious financial difficulties, the Moto Guzzi brand could pass into the hands of Ducati, which is preparing to make a takeover bid.

The Italian manufacturer Ducati, founded in 1926 and today 33% owned by the American investment fund Texas Pacific Group, has just confirmed its interest in the Moto Guzzi brand, founded in 1919 and bought by Aprilia in 2000.

"Ducati is confirming its interest in Moto Guzzi as we have done in the past", says the Bologna-based firm, which plans to "officially formulate an offer in the coming weeks".

In search of fresh money, the Aprilia group (Aprilia, Moto Guzzi and Laverda) is currently going through a major financial crisis: its debt reached 220 million euros at the end of 2003 (against 199 million at the end of 2002). Nearly 650 employees of the Scorze factory, near Venice, were placed on technical unemployment on 15th April, i.e. more than half of the company's staff.

Among the potential purchasers of Moto Guzzi also circulate the names of Piaggio, BMW and Bombardier, via the engine manufacturer Rotax.

Eric MICHEL



DUCATI KÖNNTE MOTO GUZZI KAUFEN

Derzeit im Besitz von Aprilia, die in ernsthaften finanziellen Schwierigkeiten steckt, könnte die Marke Moto Guzzi in die Hände von Ducati übergehen, die sich darauf vorbereiten, ein Übernahmeangebot zu machen.

Der italienische Hersteller Ducati, 1926 gegründet und heute zu 33% im Besitz des amerikanischen Investmentfonds Texas Pacific Group, hat soeben sein Interesse an der 1919 gegründeten und im Jahr 2000 von Aprilia übernommenen Marke Moto Guzzi bestätigt.

"Ducati bestätigt sein Interesse an Moto Guzzi, so wie wir es in der Vergangenheit getan haben", sagte die Firma aus Bologna, die plant, "in den kommenden Wochen offiziell ein Angebot zu formulieren".

Die Aprilia-Gruppe (Aprilia, Moto Guzzi und Laverda) befindet sich derzeit in einer großen Finanzkrise: Die Verschuldung erreichte Ende 2003 220 Millionen Euro (im Vergleich zu 199 Millionen Ende 2002). Fast 650 Mitarbeiter im Werk Scorze bei Venedig wurden am 15. April in Kurzarbeit versetzt, mehr als die Hälfte der Belegschaft des Unternehmens.

Zu den potentiellen Käufern von Moto Guzzi gehören auch Piaggio, BMW und Bombardier, über den Motorenhersteller Rotax.

Eric MICHEL

06 MAI 2004 - APRILIA : RAGGIUNTO L'ACCORDO CON LE BANCHE



Aprilia rende noto di avere raggiunto, con il supporto degli advisor Interbanca e Caretti & Associati, l'accordo di finanziamento con il pool di banche con cui si erano sviluppate le trattative nel corso delle ultime settimane. L'accordo prevede la concessione di linee di credito di "nuova finanza" per complessivi 30 milioni di Euro, nonché il ripristino della completa operatività delle linee di credito esistenti.

Con tale accordo il complesso dei fidi a disposizione della Società ammonta a circa 180 milioni di Euro.

Grazie alla finalizzazione dell'accordo, Aprilia potrà così riprendere il pieno ritmo produttivo rispondendo alla positiva richiesta della domanda in prossimità del picco stagionale in cui si verificano le maggiori vendite al pubblico.

Tale positiva conclusione consentirà alla azienda di Noale, secondo produttore europeo di motocicli, dagli scooter 50 alle moto supersportive, di concentrarsi sullo sviluppo del piano industriale per favorire lo crescita di un Gruppo che vanta straordinarie competenze distintive e forte notorietà di marca.

Il piano industriale prevede, da un lato, una ristrutturazione che consentirà - in un'ottica di riduzione e contenimento dei costi - di raggiungere una maggiore efficienza operativa e, dall'altro, l'apertura dell'azionariato a partner industriali e/o finanziari mirante ad assicurare adeguate risorse ai prestigiosi marchi Aprilia, Moto Guzzi e Laverda



Aprilia annonce qu'avec le soutien des conseillers Interbanca et Caretti & Associati, elle a conclu un accord de financement avec le pool de banques avec lequel des négociations avaient eu lieu ces dernières semaines. L'accord prévoit l'octroi de lignes de crédit "nouveaux financements" pour un total de 30 millions d'euros, ainsi que le rétablissement complet des lignes de crédit existantes.

Cet accord porte à environ 180 millions d'euros le total des lignes de crédit dont dispose la société.

Grâce à la finalisation de l'accord, Aprilia pourra ainsi reprendre sa pleine production, répondant à la demande positive à l'approche du pic saisonnier, lorsque les ventes au public sont les plus élevées.

Cette conclusion positive permettra à l'entreprise de Noale, deuxième fabricant européen de motos, des scooters 50cc aux supersportives, de se concentrer sur le développement de son plan industriel pour favoriser la croissance d'un groupe qui possède des compétences distinctives extraordinaires et une forte notoriété de marque.

Le plan industriel prévoit, d'une part, une restructuration qui permettra - en vue de réduire et de contenir les coûts - d'atteindre une plus grande efficacité opérationnelle et, d'autre part, l'ouverture de l'actionnariat à des partenaires industriels et/ou financiers visant à assurer des ressources adéquates aux prestigieuses marques Aprilia, Moto Guzzi et Laverda.



Aprilia announces that, with the support of the advisors Interbanca and Caretti & Associati, it has reached a financing agreement with the pool of banks with which negotiations had taken place in recent weeks. The agreement provides for the granting of "new finance" lines of credit for a total of € 30 million, as well as the restoration of the full operation of existing credit lines.

With this agreement, the total credit lines available to the Company amount to approximately € 180 million.

Thanks to the finalisation of the agreement, Aprilia will be able to resume full production, responding to the positive demand near the seasonal peak when the highest sales to the public take place.

This positive conclusion will allow the Noale-based company, Europe's second largest manufacturer of motorbikes, from 50cc scooters to supersport bikes, to focus on the development of its industrial plan to foster the growth of a Group that boasts extraordinary distinctive skills and a strong brand reputation.

The industrial plan envisages, on the one hand, a restructuring that will allow - with a view to reducing and containing costs - the achievement of greater operational efficiency and, on the other, the opening of the shareholding to industrial and/or financial partners aimed at ensuring adequate resources for the prestigious Aprilia, Moto Guzzi and Laverda brands.



Aprilia gibt bekannt, dass sie mit Unterstützung der Berater Interbanca und Caretti & Associati eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bankenpool, mit dem in den letzten Wochen verhandelt wurde, erreicht hat. Die Vereinbarung sieht die Gewährung von "New Finance"-Kreditlinien in Höhe von insgesamt 30 Mio € sowie die vollständige Wiederherstellung der bestehenden Kreditlinien vor.

Mit dieser Vereinbarung erhöht sich die Summe der dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Kreditlinien auf rund 180 Millionen Euro.

Dank des Abschlusses der Vereinbarung wird Aprilia somit in der Lage sein, die volle Produktion wieder aufzunehmen und auf die positive Nachfrage in der Nähe des saisonalen Höhepunkts zu reagieren, wenn die höchsten Verkäufe an die Öffentlichkeit stattfinden.

Dieser positive Abschluss ermöglicht es dem in Noale ansässigen Unternehmen, Europas zweitgrößtem Hersteller von Motorrädern, vom 50ccm-Roller bis zum Supersport-Bike, sich auf die Entwicklung seines industriellen Plans zu konzentrieren, um das Wachstum einer Gruppe zu fördern, die sich durch außergewöhnliche, unverwechselbare Fähigkeiten und ein starkes Markenbewusstsein auszeichnet.

Der Industriepan sieht zum einen eine Umstrukturierung vor, die - im Hinblick auf die Senkung und Eindämmung der Kosten - eine größere betriebliche Effizienz ermöglicht, und zum anderen die Öffnung der Beteiligung für Industrie- und/oder Finanzpartner, um angemessene Ressourcen für die prestigeträchtigen Marken Aprilia, Moto Guzzi und Laverda sicherzustellen.

MAI 2004 - [HTTP://WWW.MOTOCICLISMO.IT/EDISPOT/MOTO](http://www.motociclismo.it/edisport/moto)



GRUPPO APRILIA – PIANO DI RILANCIO PER USCIRE DALLA CRISI

L'articolo completo su Motociclismo di maggio 2004

Ivano Beggio ha annunciato il piano di ristrutturazione e rilancio industriale per uscire dalla crisi: una linea di finanziamento con sette dei maggiori istituti di credito italiani, un accordo con un partner che entrerà nel capitale, la possibile vendita di Moto Guzzi, collaborazioni industriali con un'azienda europea ed una del sud-est asiatico. Nel frattempo Beggio si prepara a lasciare la presidenza del gruppo per concentrarsi sull'operatività della sua azienda.

L'indebitamento finanziario netto del gruppo Aprilia, di cui Beggio è azionista con il 100% del capitale, è passato dai 176,4 milioni di euro del 2000, ai 220 milioni di euro del 2003, a fronte di un patrimonio netto di 76,5 milioni. Il fatturato ha

mostrato segni di ripresa e nel 2003 è cresciuto del 2,8%, passando dai 524,2 milioni del 2002 ai 538 del 2003, permettendo il pareggio operativo di bilancio. A maggio 2005 scade però il bond da 100 milioni e l'esigenza di risanamento si fa quindi pressante.

Il piano di salvataggio del gruppo Aprilia, affidato da Ivano Beggio a Caretti&Associati e Interbanca, prevede interventi sia sul piano finanziario sia su quello industriale.

Una linea di credito in fase di negoziazione con sette dei principali istituti di credito italiani, servirà a ridare ossigeno alle casse del gruppo per lavorare con tranquillità alla scelta dei partner finanziari e industriali. Ci sono circa quindici proposte al vaglio degli advisor, provenienti da soggetti sia italiani che stranieri e Beggio si dice disposto a cedere una quota di controllo se le caratteristiche dell'offerta saranno adeguate.

Anche l'alternativa della cessione della Moto Guzzi viene presa in considerazione, ipotesi alla quale il presidente dell'Aprilia darebbe seguito solo in presenza di una buona proposta d'acquisto.

Il primo passo del piano di rilancio, è stata la nomina di un nuovo amministratore delegato, Franco Cattaneo, che ha già dato impulso alla ricerca delle partnership e allo sviluppo di nuovi modelli. Tra le operazioni già concluse ci sono accordi con operatori di mercati strategici come India e Cina, mentre è probabile l'accordo con BMW per la produzione congiunta di una nuova moto che sarà presentata all'Intermot di Monaco del 2006.

Tra le operazioni imminenti, il lancio dello Sportcity 125-200 a ruote alte per competere con i vendutissimi Honda SH e Piaggio Beverly, poi, al Salone di Monaco di questo autunno, arriverà una nuova monocilindrica con motore Yamaha 660 che sostituirà l'attuale Pegaso, un ciclomotore sportivo e la tanto attesa Guzzi Brevia 1100, che tanti apprezzamenti ha raccolto allo scorso Salone di Milano.

La conseguenza più immediata della crisi è stata la ridotta elasticità finanziaria che ha reso complicato pagare i fornitori ed ha innescato un rallentamento produttivo e la cassa integrazione per 66 addetti di Noale (fino a novembre 2005) e 260 della Guzzi di Mandello (fino a martedì 13 aprile).

L'ottimismo comunque non manca, il piano di rilancio (che comprende anche risorse per le competizioni) è valido e le proposte dei partner al vaglio degli advisor sono di grande spessore.

Ai fan della Casa di Noale (e di Mandello), non resta che attendere.



GROUPE APRILIA : PLAN DE RELANCE POUR SORTIR DE LA CRISE

L'article complet de Motociclismo de Mai 2004

Ivano Beggio a annoncé un plan de restructuration et de relance industrielles pour sortir de la crise : une ligne de financement comprenant 7 des plus importants instituts de crédit italiens, un accord avec un partenaire qui entrera dans le capital, la possible vente de Moto-Guzzi, la collaboration industrielle avec une marque européenne et une du sud-est asiatique. Entretemps Beggio se prepare a abandonner la présidence du groupe pour se concentrer sur l'efficacité de son entreprise (Aprilia)

Le déficit financier du groupe Aprilia, dont Beggio détient 100% des parts, est passé de 176,4 millions d'Euros en 2000 à 220 millions d'Euros en 2003, avec un patrimoine net de 76,5 millions. Le "facturage" a montré des signes de reprise en 2003 et a cru de 2,8% passant de 524,2 millions en 2002 à 538 en 2003, permettant l'équilibre opérationnel du bilan. En Mai 2005 arrive le remboursement d'un prêt de 100 millions et l'exigence de d'assainissement de la situation est d'autant plus pressant. Le plan de sauvetage du groupe Aprilia contracté par Ivano Beggio auprès de Caretti & Associés et Interbanka, prévoit des actions sur le plan financier et industriel.

Une ligne de crédit en phase de négociation avec 7 des principaux instituts de crédit italiens, servira à redonner de l'oxygène aux caisses du groupe pour travailler avec sérénité à la recherche de partenaires financiers et industriels. Il y a déjà 15 propositions, provenant tant de sociétés italiennes qu'étrangères et Beggio se dit disposé à lâcher une partie du contrôle si les caractéristiques des offres sont adaptées. L'alternative de la cession de Moto-Guzzi est aussi prise en compte, hypothèse à laquelle le président d'Aprilia ne céderait qu'en présence d'une bonne proposition d'achat.

Le premier pas du plan de relance a été la nomination d'un nouvel administrateur délégué, Franco Cattaneo, qui a déjà donné une impulsion à la recherche de partenariat et au développement de nouveaux modèles. Dans les opérations déjà conclues, il y a les accords avec des opérateurs de marchés stratégiques comme l'Inde et la Chine. De plus l'accord est probable avec BMW pour la production conjointe d'une nouvelle moto qui sera présentée à l'Intermot de Munich en 2006.

Dans les opérations imminentes, le lancement du scooter Sportcity 125-200 à grandes roues, pour contrer les très vendus Honda SH et Piaggio Beverly, puis, au Salon de Munich à l'automne arrivera une nouvelle monocylindre à moteur Yamaha 660 qui remplacera l'actuelle Pegaso, un cyclo sportif et la très attendue Brevia 1100, qui a suscité tant d'enthousiasme au dernier salon de Milan.

La conséquence la plus immédiate de la crise est la marge de manoeuvre financière réduite, qui a perturbé le paiement des fournisseurs ce qui a ralenti la production et mis au chômage technique 66 employés de Noale et 260 de Mandello (jusqu'au mardi 13 Avril).

L'optimisme de toute façon ne manque pas, le plan de relance (qui comprend en outre des ressource pour la compétition) est bon et les propositions des partenaires sérieuses.

Aux fans de la "Maison de Noale" il ne reste plus qu'à attendre.

Traduction : JiCé



APRILIA GROUP - RELAUNCH PLAN TO EXIT THE CRISIS

The complete article on Motociclismo of May 2004

Ivano Beggio has announced the restructuring and industrial relaunch plan to get out of the crisis: a financing line with seven of the major Italian banks, an agreement with a partner that will enter the capital, the possible sale of Moto Guzzi, industrial collaborations with a European company and one in South-East Asia. In the meantime, Beggio is preparing to leave the presidency of the group to concentrate on the operations of his company.

The net financial debt of the Aprilia group, of which Beggio is a 100% shareholder, rose from 176.4 million euros in 2000, to 220 million euros in 2003, against a net equity of 76.5 million. Turnover showed signs of recovery and in 2003 grew by 2.8%, from 524.2 million euro in 2002 to 538 million euro in 2003, enabling the company to break even. In May 2005, however, the €100 million bond expires and the need for recovery becomes pressing.

The Aprilia group's rescue plan, entrusted by Ivano Beggio to Caretti&Associati and Interbanca, includes both financial and industrial measures.

A credit line under negotiation with seven of the major Italian banks, will be used to restore oxygen to the coffers of the group to work with confidence in the choice of financial and industrial partners. There are about fifteen proposals under consideration by the advisors, coming from both Italian and foreign subjects, and Beggio says he is willing to sell a controlling stake if the characteristics of the offer are adequate.

The alternative of selling Moto Guzzi is also being considered, a hypothesis that the Aprilia president would only pursue if there was a good purchase proposal.

The first step in the relaunch plan was the appointment of a new managing director, Franco Cattaneo, who has already given impetus to the search for partnerships and the development of new models. Among the operations already concluded are agreements with operators in strategic markets such as India and China, while an agreement with BMW is likely for the joint production of a new motorbike to be presented at the Intermot in Munich in 2006.

Upcoming operations include the launch of the high-wheel Sportcity 125-200 to compete with the best-selling Honda SH and Piaggio Beverly, then, at this autumn's Munich Show, a new single-cylinder with a Yamaha 660 engine to replace the current Pegaso, a sports moped and the long-awaited Guzzi Breva 1100, which received so much praise at the last Milan Show.

The most immediate consequence of the crisis was the reduced financial elasticity that made it difficult to pay suppliers and triggered a slowdown in production and lay-offs for 66 employees at Noale (until November 2005) and 260 at Guzzi Mandello (until Tuesday 13 April).

However, there is no lack of optimism, the re-launch plan (which also includes resources for competitions) is valid and the proposals of the partners being examined by the advisors are of great importance.

All that remains for fans of the House of Noale (and Mandello) is to wait.



APRILIA KONZERN - RELAUNCH PLAN ZUM AUSSTIEG AUS DER KRISE

Der komplette Artikel auf Motociclismo vom Mai 2004

Ivano Beggio hat den Plan für die Umstrukturierung und den industriellen Neustart angekündigt, um aus der Krise herauszukommen: eine Finanzierungslinie mit sieben der wichtigsten italienischen Banken, eine Vereinbarung mit einem Partner, der in das Kapital eintreten wird, der mögliche Verkauf von Moto Guzzi, industrielle Kooperationen mit einem europäischen Unternehmen und einem in Südostasien. In der Zwischenzeit bereitet sich Beggio darauf vor, die Präsidentschaft der Gruppe zu verlassen, um sich auf das operative Geschäft seines Unternehmens zu konzentrieren.

Die Nettofinanzverschuldung der Aprilia-Gruppe, an der Beggio zu 100% beteiligt ist, stieg von 176,4 Millionen Euro im Jahr 2000 auf 220 Millionen Euro im Jahr 2003, bei einem Nettoeigenkapital von 76,5 Millionen. Der Umsatz zeigte Anzeichen einer Erholung und wuchs 2003 um 2,8 % von 524,2 Mio. Euro im Jahr 2002 auf 538 Mio. Euro im Jahr 2003, wodurch das Unternehmen den Break-Even erreichte. Im Mai 2005 läuft jedoch die Anleihe in Höhe von 100 Millionen aus und die Notwendigkeit der Rückzahlung wird dringend.

Der Rettungsplan der Aprilia-Gruppe, der von Ivano Beggio an Caretti&Associati und Interbanca übertragen wurde, sieht sowohl finanzielle als auch industrielle Interventionen vor.

Eine Kreditlinie, über die mit sieben der größten italienischen Banken verhandelt wird, dient dazu, die Kassen der Gruppe wieder mit Sauerstoff zu versorgen, um mit Vertrauen in die Wahl der finanziellen und industriellen Partner zu arbeiten. Es gibt etwa fünfzehn Vorschläge, die von den Beratern geprüft werden, die sowohl von italienischen als auch von ausländischen Subjekten kommen, und Beggio sagt, dass er bereit ist, eine Mehrheitsbeteiligung zu verkaufen, wenn die Merkmale des Angebots angemessen sind.

Auch die Alternative, Moto Guzzi zu verkaufen, wird in Betracht gezogen, eine Hypothese, die der Präsident von Aprilia nur dann verfolgen würde, wenn es ein gutes Kaufangebot gibt.

Der erste Schritt im Relaunch-Plan war die Ernennung eines neuen CEO, Franco Cattaneo, der bereits die Suche nach Partnerschaften und die Entwicklung neuer Modelle vorangetrieben hat. Zu den bereits abgeschlossenen Geschäften gehören Vereinbarungen mit Betreibern in strategischen Märkten wie Indien und China, während eine Vereinbarung mit BMW über

die gemeinsame Produktion eines neuen Motorrads, das 2006 auf der Intermot in München vorgestellt werden soll, wahrscheinlich ist.

Zu den bevorstehenden Operationen gehören die Markteinführung der hochrädigen Sportcity 125-200, die mit den Bestsellern Honda SH und Piaggio Beverly konkurrieren soll, dann, auf der Münchner Messe im Herbst, ein neuer Einzylinder mit Yamaha 660-Motor, der den aktuellen Pegaso ersetzen soll, ein Sportmoped und die lang erwartete Guzzi Brevia 1100, die auf der letzten Mailänder Messe so viel Lob erhielt.

Die unmittelbare Folge der Krise war die verringerte finanzielle Elastizität, die es schwierig machte, die Lieferanten zu bezahlen und eine Verlangsamung der Produktion und die Entlassung von 66 Mitarbeitern bei Noale (bis November 2005) und 260 bei Guzzi Mandello (bis Dienstag, 13. April) auslöste.

An Optimismus mangelt es jedoch nicht, der Relaunch-Plan (der auch Mittel für Wettbewerbe beinhaltet) ist gültig und die Vorschläge der Partner, die von den Beratern geprüft werden, sind von großer Bedeutung.

Fans des House of Noale (und Mandello) müssen nur noch warten.

10 JUILLET 2004 - [HTTP://WWW.MOTO-NET.COM/P_ARTICLE.PHP?REFARTICLE=596](http://www.moto-net.com/p_article.php?refarticle=596)



DUCATI VEUT RACHETER APRILIA

Après avoir laissé entendre qu'il pourrait reprendre Moto Guzzi des mains d'Aprilia, le constructeur italo-américain Ducati vient d'annoncer qu'il souhaitait prendre une participation majoritaire au sein de son concurrent et néanmoins compatriote...

Les difficultés financières du groupe Aprilia, qui regroupe également les marques Moto Guzzi et Laverda (lire Moto-Net du 6 mai 2004) continuent à aiguïser l'appétit de ses concurrents (lire Moto-Net du 23 avril 2004).

Ducati, coté à la bourse de New York et de Milan, vient ainsi de déposer publiquement une offre de "prise de participation majoritaire" dans le capital de la firme de Noale. "Cette opération vise à consolider l'industrie italienne du deux-roues car ce nouveau groupe, unique en son genre en Europe, serait un concurrent sérieux au niveau mondial grâce aux atouts et particularités de chacune de ses marques, aux économies d'échelle et aux technologies résultant de l'expérience des deux sociétés", explique Ducati dans un communiqué.

"C'est un projet industriel à long terme", précise le président de Ducati, Federico Minoli : "nous ne sommes pas des investisseurs financiers, nous sommes des passionnés et nous voulons assurer le succès des motos italiennes dans le monde". Or ce succès repose, selon Federico Minoli, sur "le respect et la mise en valeur de l'identité de chaque marque, qui est directement liée à ses produits, son histoire et sa région d'origine où les usines doivent être maintenues".

Très courants en automobile, les rapprochements du type Kawasaki/Suzuki (lire Moto-Net du 13 décembre 2001 et Moto-Net du 9 février 2004) sont vraisemblablement destinés à se généraliser en moto dans les années qui viennent. "Les compétences technologiques, véritable point fort de chaque société, pourraient être mieux utilisées dans le cadre d'un plan de développement cohérent qui éviterait les doublons et permettrait de concentrer les investissements sur l'innovation technologique", poursuit Minoli : "ensemble, ces sociétés auraient un meilleur taux de pénétration du marché, en particulier à l'étranger, et bénéficieraient d'importantes synergies dans leurs structures de ventes, d'achats et d'administration".

Eric MICHEL



DUCATI VUOLE COMPRARE L'APRILIA

Dopo aver accennato alla possibilità di riprendere la Moto Guzzi da Aprilia, la casa italo-americana Ducati ha annunciato di voler assumere una partecipazione di maggioranza nel suo rivale eppure connazionale ...

Le difficoltà finanziarie del gruppo Aprilia, che comprende anche i marchi Moto Guzzi e Laverda (vedi Moto-Net del 6 maggio 2004) continuano a stuzzicare l'appetito dei concorrenti (vedi Moto-Net del 23 aprile 2004).

Ducati, quotata alle borse di New York e Milano, ha appena fatto un'offerta pubblica di acquisto della "quota di maggioranza" della società di Noale. "Questa operazione è finalizzata al consolidamento dell'industria italiana delle due ruote perché questo nuovo gruppo, unico nel suo genere in Europa, sarebbe un serio concorrente a livello mondiale grazie ai punti di forza e alle peculiarità di ciascuno dei suoi marchi, alle economie di scala e alle tecnologie frutto dell'esperienza delle due aziende", spiega Ducati in un comunicato stampa.

"Questo è un progetto industriale a lungo termine", dice il presidente Ducati Federico Minoli: "Non siamo investitori finanziari, siamo appassionati e vogliamo garantire il successo delle moto italiane nel mondo". Secondo Federico Minoli, questo successo si basa sul "rispetto e la valorizzazione dell'identità di ogni marchio, che è direttamente legata ai suoi prodotti, alla sua storia e al suo territorio d'origine dove le fabbriche devono essere mantenute".

Molto comune nel settore automobilistico, il tipo Kawasaki/Suzuki (vedi Moto-Net del 13 dicembre 2001 e Moto-Net del 9 febbraio 2004) è destinato a diffondersi nel settore motociclistico nei prossimi anni. "Le competenze tecnologiche, vero punto

di forza di ogni azienda, potrebbero essere meglio utilizzate nell'ambito di un piano di sviluppo coerente che eviterebbe duplicazioni e consentirebbe di concentrare gli investimenti sull'innovazione tecnologica", continua Minoli: "insieme, queste aziende avrebbero un migliore tasso di penetrazione del mercato, soprattutto all'estero, e beneficerebbero di significative sinergie nelle loro strutture commerciali, di acquisto e amministrative".

Eric MICHEL



DUCATI WANTS TO BUY OUT APRILIA

After having hinted that it could take over Moto Guzzi from Aprilia, the Italian-American manufacturer Ducati has just announced that it wants to take a majority stake in its rival and nevertheless compatriot ...

The financial difficulties of the Aprilia group, which also includes the Moto Guzzi and Laverda brands (see Moto-Net of May 6th 2004) continue to whet the appetite of its competitors (see Moto-Net of April 23rd 2004).

Ducati, listed on the New York and Milan stock exchanges, has just publicly filed an offer to take a "majority stake" in the capital of Noale's firm. "This operation aims at consolidating the Italian two-wheeler industry because this new group, unique of its kind in Europe, would be a serious competitor at the world level thanks to the assets and particularities of each of its brands, the economies of scale and the technologies resulting from the experience of the two companies", explains Ducati in a press release.

"This is a long-term industrial project", says Ducati president Federico Minoli: "we are not financial investors, we are enthusiasts and we want to ensure the success of Italian motorbikes in the world". According to Federico Minoli, this success is based on "respecting and enhancing the identity of each brand, which is directly linked to its products, its history and its region of origin where the factories must be maintained".

Very common in the automobile industry, the Kawasaki/Suzuki type (see Moto-Net of 13 December 2001 and Moto-Net of 9 February 2004) are probably destined to become generalised in motorcycling in the coming years. "The technological skills, the real strong point of each company, could be better used within the framework of a coherent development plan that would avoid duplication and allow investments to be concentrated on technological innovation", Minoli continues: "together, these companies would have a better market penetration rate, especially abroad, and would benefit from important synergies in their sales, purchasing and administration structures".

Eric MICHEL



DUCATI WILL APRILIA KAUFEN

Nachdem er angedeutet hatte, dass er Moto Guzzi von Aprilia zurückerobern könnte, hat der italienisch-amerikanische Hersteller Ducati angekündigt, dass er eine Mehrheitsbeteiligung an seinem Rivalen und zugleich Landsmann ...

Die finanziellen Schwierigkeiten des Aprilia-Konzerns, zu dem auch die Marken Moto Guzzi und Laverda gehören (siehe Moto-Net vom 6. Mai 2004), wecken weiterhin den Appetit der Konkurrenz (siehe Moto-Net vom 23. April 2004).

Ducati, das an der New Yorker und Mailänder Börse notiert ist, hat soeben ein öffentliches Angebot zur Übernahme einer "Mehrheitsbeteiligung" an Noales Firma gemacht. "Diese Operation zielt darauf ab, die italienische Zweiradindustrie zu konsolidieren, da diese neue Gruppe, die einzige ihrer Art in Europa, dank der Stärken und Besonderheiten jeder ihrer Marken, der Größenvorteile und der Technologien, die sich aus der Erfahrung der beiden Unternehmen ergeben, ein ernstzunehmender Konkurrent auf Weltniveau sein würde", erklärt Ducati in einer Pressemitteilung.

"Dies ist ein langfristiges Industrieprojekt", sagt Ducati-Präsident Federico Minoli: "Wir sind keine Finanzinvestoren, wir sind Enthusiasten und wir wollen den Erfolg italienischer Motorräder in der Welt sicherstellen". Laut Federico Minoli basiert dieser Erfolg darauf, "die Identität jeder Marke zu respektieren und aufzuwerten, die direkt mit ihren Produkten, ihrer Geschichte und ihrer Herkunftsregion verbunden ist, in der die Fabriken erhalten werden müssen".

Der im Automobilbereich sehr verbreitete Kawasaki/Suzuki-Typ (siehe Moto-Net vom 13. Dezember 2001 und Moto-Net vom 9. Februar 2004) dürfte sich in den kommenden Jahren auch im Motorradbereich weiter durchsetzen. "Die technologischen Fähigkeiten, die eigentliche Stärke jedes Unternehmens, könnten im Rahmen eines kohärenten Entwicklungsplans besser genutzt werden, der Doppelarbeit vermeidet und es ermöglicht, die Investitionen auf technologische Innovationen zu konzentrieren", so Minoli weiter: "Gemeinsam hätten diese Unternehmen eine bessere Marktdurchdringung, vor allem im Ausland, und würden von erheblichen Synergien in ihren Vertriebs-, Einkaufs- und Verwaltungsstrukturen profitieren".

Eric MICHEL



PIAGGIO VEUT RACHETER APRILIA

Quelques jours après l'offre de Ducati, l'italien Piaggio vient lui aussi de confirmer son intérêt pour l'ensemble des activités du groupe Aprilia avec une offre d'intervention industrielle et financière.

Quelques jours après Ducati (lire Moto-Net du 10 juillet 2004), c'est le président de Piaggio himself, Roberto Colaninno, qui vient d'être chargé par son conseil d'administration de "présenter une offre d'intervention industrielle et financière" qui concernera "l'ensemble des activités du groupe Aprilia".

Leader européen du scooter avec 28,5% de parts de marché (21,1% en France), Piaggio fait un carton dans l'Hexagone avec son X8, vendu à près de 4 000 exemplaires depuis le début de l'année (lire Moto-Net du 10 juillet 2004). Le groupe, qui possède les marques Piaggio, Vespa, Gilera et Derbi, promet d'assurer "le maintien des actifs et du patrimoine humain et professionnel d'Aprilia".

Toujours à la recherche d'investisseurs, Aprilia (Aprilia, Moto Guzzi et Laverda) affiche un niveau d'endettement évalué à 350 millions d'euros pour un chiffre d'affaires annuel de près de 500 millions d'euros (lire Moto-Net du 6 mai 2004 et Moto-Net du 23 avril 2004).

Eric MICHEL



PIAGGIO VUOLE COMPRARE L'APRILIA

A pochi giorni dall'offerta di Ducati, anche l'italiano Piaggio ha appena confermato il suo interesse per tutte le attività del gruppo Aprilia con un'offerta di intervento industriale e finanziario.

Pochi giorni dopo Ducati (vedi Moto-Net del 10 luglio 2004), lo stesso presidente di Piaggio, Roberto Colaninno, è stato appena incaricato dal suo consiglio di amministrazione di "presentare un'offerta di intervento industriale e finanziario" che riguarderà "tutte le attività del gruppo Aprilia".

Leader europeo nel settore degli scooter con una quota di mercato del 28,5% (21,1% in Francia), Piaggio si sta affermando in Francia con il suo X8, che dall'inizio dell'anno ha venduto quasi 4.000 unità (vedi Moto-Net del 10 luglio 2004). Il gruppo, proprietario dei marchi Piaggio, Vespa, Gilera e Derbi, promette di garantire "la conservazione del patrimonio umano e professionale di Aprilia".

Sempre alla ricerca di investitori, Aprilia (Aprilia, Moto Guzzi e Laverda) ha un livello di indebitamento stimato di 350 milioni di euro per un fatturato annuo di quasi 500 milioni di euro (vedi Moto-Net del 6 maggio 2004 e Moto-Net del 23 aprile 2004).

Eric MICHEL



PIAGGIO WANTS TO BUY OUT APRILIA

A few days after Ducati's bid, Italy's Piaggio has also just confirmed its interest in all the Aprilia Group's activities with an offer of industrial and financial intervention.

A few days after Ducati (see Moto-Net of 10 July 2004), Piaggio's president himself, Roberto Colaninno, has just been asked by his board of directors to "present an offer of industrial and financial intervention" which will concern "all the activities of the Aprilia group".

The European leader in scooters with a 28.5% market share (21.1% in France), Piaggio is making a name for itself in France with its X8, which has sold nearly 4,000 units since the beginning of the year (see Moto-Net of 10 July 2004). The group, which owns the Piaggio, Vespa, Gilera and Derbi brands, promises to ensure "the maintenance of Aprilia's human and professional assets and heritage".

Still looking for investors, Aprilia (Aprilia, Moto Guzzi and Laverda) has an estimated debt level of 350 million euros for an annual turnover of almost 500 million euros (see Moto-Net of 6 May 2004 and Moto-Net of 23 April 2004).

Eric MICHEL



PIAGGIO WILL APRILIA KAUFEN

Wenige Tage nach dem Angebot von Ducati hat auch der italienische Konzern Piaggio gerade sein Interesse an allen Aktivitäten der Aprilia-Gruppe mit einem Angebot für einen industriellen und finanziellen Eingriff bestätigt.

Wenige Tage nach Ducati (siehe Moto-Net vom 10. Juli 2004) wurde nun auch Piaggio-Präsident Roberto Colaninno von seinem Verwaltungsrat beauftragt, "ein Angebot für eine industrielle und finanzielle Intervention" vorzulegen, das "alle Aktivitäten der Aprilia-Gruppe" betreffen soll.

Als europäischer Marktführer bei Motorrollern mit einem Marktanteil von 28,5 % (21,1 % in Frankreich) macht Piaggio in Frankreich mit dem X8 von sich reden, von dem seit Jahresbeginn fast 4.000 Stück verkauft wurden (siehe Moto-Net vom 10. Juli 2004). Der Konzern, dem die Marken Piaggio, Vespa, Gilera und Derbi gehören, verspricht, "die Erhaltung des menschlichen und professionellen Vermögens und Erbes von Aprilia" zu gewährleisten.

Immer noch auf der Suche nach Investoren, hat Aprilia (Aprilia, Moto Guzzi und Laverda) einen geschätzten Schuldenstand von 350 Millionen Euro bei einem Jahresumsatz von fast 500 Millionen Euro (siehe Moto-Net vom 6. Mai 2004 und Moto-Net vom 23. April 2004).

Eric MICHEL

17 JUILLET 2004 - 12:54:00 - (ANSA) - MILANO



APRILIA : ESCLUSIVA A DUCATI PER ACQUISTO QUOTA MAGGIORANZA

Ducati e Aprilia hanno stretto un accordo in esclusiva per l'acquisto della quota di maggioranza del gruppo di Noale. L'accordo -precisa una nota- prevede un periodo di tempo al fine di procedere alla redazione dei documenti contrattuali e di condurre una procedura di due diligence su alcuni aspetti legali, contabili e fiscali. Si apre ora la fase di confronto con tutti i soggetti coinvolti nella ristrutturazione del Gruppo Aprilia.

Speriamo che sia la fine del purgatorio ed inizi il paradiso, la Guzzi (fondatori e maestranze) ed i Guzzisti tutti, lo meritano.



APRILIA : EXCLUSIVITÉ DE DUCATI POUR L'ACHAT DE LA MAJORITÉ DES ACTIONS

Ducati et Aprilia ont conclu un accord exclusif pour l'achat d'une participation majoritaire dans le groupe basé à Noale. L'accord prévoit un délai pour établir les documents contractuels et mener une procédure de diligence raisonnable sur certains aspects juridiques, comptables et fiscaux. La phase de confrontation avec toutes les parties impliquées dans la restructuration du groupe Aprilia commence maintenant.

Espérons que c'est la fin du purgatoire et le début du paradis, les Guzzi (fondateurs et ouvriers) et tous les Guzzisti le méritent.



APRILIA: EXCLUSIVE TO DUCATI FOR MAJORITY SHARE PURCHASE

Ducati and Aprilia have entered into an exclusive agreement for the purchase of a majority stake in the Noale-based group. The agreement provides for a period of time in which to draw up the contractual documents and conduct a due diligence procedure on certain legal, accounting and fiscal aspects. The phase of confrontation with all those involved in the restructuring of the Aprilia Group is now beginning.

Let us hope that this is the end of purgatory and the beginning of paradise, Guzzi (founders and employees) and all Guzzisti deserve it.



APRILIA: EXKLUSIV FÜR DUCATI ZUM KAUF DER AKTIENMEHRHEIT

Ducati und Aprilia haben eine exklusive Vereinbarung über den Kauf einer Mehrheitsbeteiligung an der Gruppe aus Noale getroffen. Die Vereinbarung sieht einen Zeitraum vor, in dem die Vertragsunterlagen erstellt und eine Due-Diligence-Prüfung zu bestimmten rechtlichen, buchhalterischen und steuerlichen Aspekten durchgeführt werden. Jetzt beginnt die Phase der Konfrontation mit allen an der Umstrukturierung der Aprilia-Gruppe beteiligten Parteien.

Hoffen wir, dass dies das Ende des Fegefeuers und der Beginn des Paradieses ist, Guzzi (Gründer und Arbeiter) und alle Guzzisti haben es verdient.



E' ufficiale : Ducati ha raggiunto un accordo con Aprilia per la negoziazione in esclusiva dell'acquisto della quota di maggioranza del Gruppo. L'accordo raggiunto prevede un periodo di tempo necessario per procedere alla redazione dei documenti contrattuali e per condurre una procedura di due diligence (cioè una verifica) su alcuni aspetti legali, contabili e fiscali.

“Siamo pienamente soddisfatti per come sta procedendo la trattativa.” ha commentato Federico Minoli, Presidente e Amministratore Delegato di Ducati Motor Holding “Siamo vicini alla soluzione di un progetto molto complesso. Abbiamo un solido piano industriale e confidiamo nell'appoggio di chi dovrà condividere con noi l'operazione di rilancio Aprilia: banche, fornitori, altri creditori, management e forze sociali. Dal 1996, con l'aiuto di tutti, abbiamo trasformato Ducati da un'azienda in grave crisi in un successo mondiale. Oggi Ducati è quotata alla Borsa di Milano e New York, è sana, finanziariamente solida e pronta a reinvestire risorse e competenze per replicare il proprio successo in Aprilia. La nostra ricetta è semplice: mantenere l'identità dei singoli marchi che sono legati alla loro storia e al loro territorio, sfruttando le sinergie e la massa critica nell'area della distribuzione, in particolare all'estero, nella ricerca integrata e negli acquisti.”

Sembra quindi sfumare l'ipotesi di accordo con Piaggio, che avrebbe forse dato maggiori garanzie di continuità soprattutto ai dipendenti Aprilia, vista la non sovrapposizione fra i modelli prodotti dall'azienda di Pontedera e quella di Noale: con Ducati rimane infatti lo “scoglio” di una produzione motociclistica a marchio Aprilia molto spesso in diretta concorrenza con analoghi modelli Ducati.

Le voci che giravano prima di questo accordo parlavano infatti di una Ducati interessata più alla Moto Guzzi (marchio molto apprezzato negli USA) che a tutto il gruppo, anche perchè i due modelli di punta di Noale (la RSV Mille R e la Tuono) sono troppo simili come impostazione a Ducati 999 e Monster.

Un possibile riassetto del nuovo eventuale gruppo potrebbe vedere i prodotti turistici sotto il marchio Moto Guzzi, quelli stradali e sportivi sotto il marchio Ducati e la produzione fuoristradistica e scooteristica sotto il marchio Aprilia, soluzione sicuramente logica da un punto di vista gestionale ma che potrebbe avere ripercussioni sull'occupazione per lo stabilimento di Scorzè.

Solo mercoledì scorso Colaninno aveva affermato “Dopo Piaggio risaneremo anche Aprilia”, con un progetto che ha i suoi punti cardine sul “riequilibrio finanziario, sul rilancio operativo e sull'integrazione con Piaggio”, senza provocare “riduzioni di perimetro né spostamenti di strutture”.



C'est officiel : Ducati a conclu un accord avec Aprilia pour la négociation en exclusivité de l'acquisition de la majorité des parts du groupe. L'accord conclu prévoit une période nécessaire pour procéder à la rédaction des documents contractuels et à 2 expertises sur chacun des aspects légaux, comptables et fiscaux. “Nous sommes pleinement satisfaits de ces négociations” a commenté Federico Minoli président et administrateur délégué de Ducati Motor Holding. “Nous sommes proches de la solution d'un projet très complexe. Nous avons un solide plan industriel et nous sommes confiants dans l'approche de ceux qui vont partager avec nous l'opération de relance d'Aprilia, banques, fournisseurs, autres créditeurs, management et forces sociales. Depuis 96 avec l'aide de tous nous avons transformé Ducati d'une entreprise en grave crise en un succès mondial coté à la bourse de Milan et de N-Y, et saine financièrement, solide et prête à réinvestir ressources et compétences pour répliquer au succès d'Aprilia. Notre recette est simple : maintenir l'identité de chacune des marques qui sont attachées à leur histoire et leurs territoires, utiliser les synergies et la masse critique de distribution, en particulier à l'étranger, dans la recherche intégrée et dans les acquis”.

L'hypothèse d'un accord avec Piaggio semble s'évaporer, qui semblait donner plus de garanties de continuité aux employés d'Aprilia, vu la non-superposition des modèles des 2 marques de Pontedera (Piaggio) et de Noale (Aprilia) : alors que subsiste en fait une concurrence avec les modèles de Ducati.

Les bruits qui courraient avant cet accord parlaient en fait d'une Ducati plus intéressée par Moto-Guzzi (marque très appréciée aux U.S.A) qu'à tout le groupe, et aussi parce que les 2 modèles de pointe de Noale (RSV1000R et Tuono) sont trop similaires aux Ducati 999 et Monster.

Un possible recentrage de l'éventuel nouveau groupe pourrait voir les produits touristiques sous la marque Moto-Guzzi, les routières et sportives sous la marque Ducati, et la production tout-terrain et “scootéristique” sous la marque Aprilia, solution certainement logique d'un point de vue gestionnel mais qui pourrait avoir des répercussions sur l'emploi dans l'usine de Scorze.

Ce n'est que mercredi dernier que Colaninno avait affirmé “Après Piaggio nous allons ré-assainir Aprilia”, avec un projet qui a ses points cardinaux axés sur “le rééquilibre financier, sur la relance de la production, et l'intégration à Piaggio”, sans provoquer “de réduction du périmètre ni délocalisation de structure”.

Traduction : Jicé



It's official: Ducati has reached an agreement with Aprilia for the exclusive negotiation of the purchase of a majority stake in the Group. The agreement reached provides for a period of time to proceed with the drafting of the contractual documents and to conduct a due diligence procedure (i.e. an audit) on certain legal, accounting and fiscal aspects.

"We are fully satisfied with the way the negotiations are proceeding," commented Federico Minoli, President and CEO of Ducati Motor Holding. "We are close to solving a very complex project. We have a solid industrial plan and we are confident in the support of all those who will have to share the Aprilia relaunch operation with us: banks, suppliers, other creditors, management and social forces. Since 1996, with everyone's help, we have transformed Ducati from a company in serious crisis into a worldwide success. Today Ducati is listed on the Milan and New York stock exchanges, is healthy, financially sound and ready to reinvest resources and expertise to replicate its success in Aprilia. Our recipe is simple: maintain the identity of the individual brands, which are linked to their history and territory, exploiting synergies and critical mass in the area of distribution, particularly abroad, in integrated research and in purchasing."

The possibility of an agreement with Piaggio therefore seems to have faded, which would perhaps have provided greater guarantees of continuity, especially for Aprilia employees, given the non-overlap between the models produced by the Pontedera-based company and those of Noale: with Ducati, there remains the "obstacle" of Aprilia-branded motorbike production often in direct competition with similar Ducati models.

The rumours circulating prior to this agreement in fact spoke of Ducati being more interested in Moto Guzzi (a brand that is very popular in the USA) than in the entire group, partly because the two flagship models from Noale (the RSV Mille R and the Tuono) are too similar in layout to the Ducati 999 and Monster.

A possible reorganization of the new group could see the touring products under the Moto Guzzi brand, the road and sports products under the Ducati brand and the off-road and scooter production under the Aprilia brand, a logical solution from a management point of view but one that could have repercussions on employment for the Scorzè plant.

Only last Wednesday, Colaninno said, "After Piaggio, we will also reorganise Aprilia", with a project that focuses on "financial rebalancing, operational relaunch and integration with Piaggio", without "reducing the perimeter or moving structures".



Es ist offiziell: Ducati hat eine Vereinbarung mit Aprilia getroffen, um exklusiv über den Kauf einer Mehrheitsbeteiligung an der Gruppe zu verhandeln. Die getroffene Vereinbarung sieht einen Zeitraum vor, um mit der Ausarbeitung der Vertragsdokumente fortzufahren und eine Due-Diligence-Prüfung (d. h. ein Audit) zu bestimmten rechtlichen, buchhalterischen und steuerlichen Aspekten durchzuführen.

"Wir sind mit dem Verlauf der Verhandlungen sehr zufrieden", kommentierte Federico Minoli, Präsident und CEO der Ducati Motor Holding "Wir sind kurz davor, ein sehr komplexes Projekt zu lösen. Wir haben einen soliden industriellen Plan und wir vertrauen auf die Unterstützung derjenigen, die mit uns die Operation zur Wiederbelebung von Aprilia teilen müssen: Banken, Zulieferer, andere Gläubiger, das Management und die gesellschaftlichen Kräfte. Seit 1996 haben wir Ducati mit der Hilfe aller von einem Unternehmen in einer schweren Krise zu einem weltweiten Erfolg gemacht. Heute ist Ducati an der Mailänder und New Yorker Börse notiert, ist gesund, finanziell solide und bereit, Ressourcen und Know-how zu reinvestieren, um den Erfolg von Aprilia zu wiederholen. Unser Rezept ist einfach: die Identität der einzelnen Marken, die mit ihrer Geschichte und ihrem Territorium verbunden sind, bewahren, Synergien und kritische Masse im Bereich des Vertriebs, insbesondere im Ausland, in der integrierten Forschung und im Einkauf nutzen."

Die Hypothese eines Abkommens mit Piaggio scheint also verschwunden zu sein, was vielleicht größere Garantien für die Kontinuität geboten hätte, vor allem für die Aprilia-Mitarbeiter, da es keine Überschneidungen zwischen den von der Firma in Pontedera produzierten Modellen und denen von Noale gibt: bei Ducati bleibt nämlich das "Hindernis" der Motorradproduktion unter der Marke Aprilia, die oft in direkter Konkurrenz zu ähnlichen Ducati-Modellen steht.

Die Gerüchte, die vor dieser Vereinbarung kursierten, sprachen davon, dass Ducati mehr an Moto Guzzi (eine Marke, die in den USA sehr beliebt ist) als an der gesamten Gruppe interessiert sei, unter anderem, weil die beiden Top-Modelle von Noale (die RSV Mille R und die Tuono) vom Layout her der Ducati 999 und der Monster zu ähnlich sind.

Eine mögliche Reorganisation der neuen Gruppe könnte die Touring-Produkte unter der Marke Moto Guzzi, die Straßen- und Sportprodukte unter der Marke Ducati und die Off-Road- und Roller-Produktion unter der Marke Aprilia sehen, eine logische Lösung aus Sicht des Managements, die aber Auswirkungen auf die Beschäftigung im Werk Scorzè haben könnte.

Erst letzten Mittwoch sagte Colaninno: "Nach Piaggio werden wir auch Aprilia revitalisieren", mit einem Projekt, dessen Eckpunkte "finanzielle Neuordnung, operativer Relaunch und Integration mit Piaggio" sind, ohne dass es zu "Verkleinerungen des Umfangs oder Verlagerungen von Strukturen" kommt.



LES NÉGOCIATIONS CONTINUENT POUR LA REPRISE D'APRILIA

Après le rejet de l'offre Ducati par Aprilia, les négociations se poursuivent pour la reprise du groupe de Noale. Piaggio semble plus que jamais en pole position, mais Ducati persiste et maintient sa proposition...

Alors que Ducati semblait le plus avancé parmi les candidats à la reprise d'Aprilia (lire Moto-Net Business), la compétition se poursuit pour la création d'un géant italien du deux-roues.

Aprilia a en effet rejeté l'offre de Ducati et mis un terme au processus de négociations exclusives (lire Moto-Net du 19 juillet 2004), relançant du même coup la candidature du groupe Piaggio (Piaggio, Vespa, Gilera et Derbi) qui a déposé une offre de reprise confidentielle valable jusqu'au 14 août.

Roberto Colaninno, président de Piaggio et patron de la société d'investissements IMMSI qui contrôle le groupe, a ainsi réaffirmé sa volonté "d'héberger sous un même toit tous les constructeurs italiens de deux-roues". Son plan reposerait notamment sur le maintien de l'activité industrielle d'Aprilia, la conservation des usines et des employés et le développement de ses marques commerciales (Aprilia, Laverda et Moto Guzzi).

Mais Ducati ne s'avoue pas vaincu et maintient son offre qui ne sera pas modifiée. "Nous avons respecté, tant dans la forme que sur le fond, les procédures exigées par les conseillers d'Aprilia", estime Federico Minoli, président de Ducati. L'offre de Ducati reposait sur la poursuite des activités d'Aprilia jusqu'à la fin de la période de surveillance judiciaire prévue cet automne, une augmentation de capital "d'au moins 40 millions d'euros", la conversion d'une partie de la dette d'Aprilia en actions Ducati cotées à la bourse de New York et de Milan et le maintien d'un rôle honorifique pour les actuels actionnaires du groupe. "Nous sommes intimement convaincus que notre proposition reflète la valeur réelle du groupe Aprilia et qu'elle offre toutes les garanties aux actionnaires impliqués dans la transaction. C'est pourquoi nous n'avons pas l'intention de modifier notre offre et nous laisserons aux conseillers d'Aprilia (Interbanca et Caretti, NDLR) la possibilité de l'examiner plus attentivement", indique encore Federico Minoli.

Outre Piaggio, seraient encore en compétition pour la reprise d'Aprilia l'autrichien BRP-Rotax, filiale du canadien Bombardier, et le taïwanais Kymco, qui selon certaines rumeurs aurait formulé l'offre la plus élevée...

Eric MICHEL



PROSEGUONO LE TRATTATIVE PER LA RIPRESA DELL'APRILIA

Dopo il rifiuto dell'offerta Ducati da parte di Aprilia, proseguono le trattative per l'acquisizione del gruppo di Noale. Piaggio sembra essere in pole position ora più che mai, ma Ducati continua a perseguire la sua proposta e mantiene la sua ...

Mentre Ducati è apparsa la più avanzata tra i candidati all'acquisizione di Aprilia (vedi Moto-Net Business), continua la competizione per la creazione di un colosso italiano delle due ruote.

Aprilia ha respinto l'offerta di Ducati e ha concluso il processo di negoziazione in esclusiva (vedi Moto-Net del 19 luglio 2004), rilanciando così l'offerta del Gruppo Piaggio (Piaggio, Vespa, Gilera e Derbi), che ha presentato un'offerta pubblica di acquisto riservata valida fino al 14 agosto.

Roberto Colaninno, presidente di Piaggio e responsabile della società di investimento IMMSI, che controlla il gruppo, ha così riaffermato il suo desiderio "di ospitare sotto lo stesso tetto tutti i produttori italiani di due ruote". Il suo piano si baserebbe in particolare sul mantenimento dell'attività industriale di Aprilia, sul mantenimento degli stabilimenti e dei dipendenti e sullo sviluppo dei marchi commerciali (Aprilia, Laverda e Moto Guzzi).

Ma Ducati non ammette la sconfitta e mantiene la sua offerta, che non sarà modificata. "Abbiamo rispettato, sia nella forma che nella sostanza, le procedure richieste dai consiglieri di Aprilia", ha dichiarato il presidente Ducati Federico Minoli. L'offerta di Ducati si basava sul proseguimento dell'attività di Aprilia fino alla fine del periodo di vigilanza giudiziaria previsto per il prossimo autunno, su un aumento di capitale "di almeno 40 milioni di euro", sulla conversione di parte del debito di Aprilia in azioni Ducati quotate alle borse di New York e Milano e sul mantenimento di un ruolo onorifico per gli attuali azionisti del gruppo. "Crediamo fermamente che la nostra proposta rifletta il vero valore del Gruppo Aprilia e che offra tutte le garanzie agli azionisti coinvolti nell'operazione. Per questo non intendiamo modificare la nostra offerta e lasceremo ai consulenti di Aprilia (Interbanca e Caretti, ndr) il compito di esaminarla più da vicino", ha aggiunto Federico Minoli.

Oltre a Piaggio, l'austriaca BRP-Rotax, filiale della canadese Bombardier, e la taiwanese Kymco, che si dice abbia fatto l'offerta più alta per Aprilia, sono ancora in gara per l'acquisizione....



NEGOTIATIONS CONTINUE FOR THE RESUMPTION OF APRILIA

After Aprilia's rejection of the Ducati bid, negotiations are continuing for the takeover of Noale's group. Piaggio seems more than ever to be in pole position, but Ducati persists and maintains its proposal...

While Ducati seemed to be the most advanced among the candidates for the takeover of Aprilia (see Moto-Net Business), the competition continues for the creation of an Italian two-wheeler giant.

Aprilia has in fact rejected the Ducati offer and put an end to the exclusive negotiation process (see Moto-Net of 19 July 2004), at the same time re-launching the candidature of the Piaggio group (Piaggio, Vespa, Gilera and Derbi) which has submitted a confidential takeover offer valid until 14 August.

Roberto Colaninno, chairman of Piaggio and head of the investment company IMMSI which controls the group, has thus reaffirmed his desire "to house all the Italian two-wheeler manufacturers under one roof". His plan would notably be based on maintaining Aprilia's industrial activity, keeping its factories and employees and developing its commercial brands (Aprilia, Laverda and Moto Guzzi).

But Ducati does not admit defeat and maintains its offer, which will not be modified. "We have complied, both in form and in substance, with the procedures required by Aprilia's advisers", says Ducati president Federico Minoli. Ducati's offer was based on the continuation of Aprilia's activities until the end of the judicial supervision period scheduled for this autumn, a capital increase "of at least 40 million euros", the conversion of part of Aprilia's debt into Ducati shares listed on the New York and Milan stock exchanges and the maintenance of an honorary role for the group's current shareholders. "We are firmly convinced that our proposal reflects the true value of the Aprilia Group and that it offers all the guarantees to the shareholders involved in the transaction. Therefore, we do not intend to modify our offer and we will leave it to the advisors of Aprilia (Interbanca and Caretti, editor's note) to examine it more closely", Federico Minoli added.

Apart from Piaggio, Austrian BRP-Rotax, a subsidiary of Canada's Bombardier, and Taiwan's Kymco, which is rumoured to have made the highest bid, are still competing for Aprilia's takeover...

Eric MICHEL



VERHANDLUNGEN ÜBER DIE WIEDERAUFNAHME VON APRILIA GEHEN WEITER

Nach der Ablehnung des Ducati-Angebots durch Aprilia gehen die Verhandlungen über die Übernahme von Noales Gruppe weiter. Piaggio scheint jetzt mehr denn je in der Pole Position zu sein, aber Ducati verfolgt immer noch seinen Vorschlag...

Während Ducati unter den Kandidaten für die Aprilia-Übernahme am weitesten fortgeschritten zu sein schien (siehe Moto-Net Business), geht der Wettbewerb um die Schaffung eines italienischen Zweirad-Giganten weiter.

Aprilia lehnte das Angebot von Ducati ab und beendete den Prozess der exklusiven Verhandlungen (siehe Moto-Net vom 19. Juli 2004), wodurch das Angebot der Piaggio-Gruppe (Piaggio, Vespa, Gilera und Derbi), die ein vertrauliches, bis zum 14. August gültiges Übernahmeangebot unterbreitet hat, wieder in Gang gesetzt wurde.

Roberto Colaninno, Vorsitzender von Piaggio und Chef der Investmentgesellschaft IMMSI, die die Gruppe kontrolliert, bekräftigte daher seinen Wunsch, "alle italienischen Zweiradhersteller unter einem Dach zu vereinen". Sein Plan würde insbesondere auf der Aufrechterhaltung der industriellen Tätigkeit von Aprilia, der Beibehaltung der Fabriken und der Mitarbeiter sowie der Entwicklung der Handelsmarken (Aprilia, Laverda und Moto Guzzi) basieren.

Doch Ducati gibt sich nicht geschlagen und hält an seinem Angebot fest, das nicht verändert wird. "Wir haben die von den Aprilia-Beratern geforderten Verfahren sowohl formal als auch inhaltlich erfüllt", sagte Ducati-Präsident Federico Minoli. Das Angebot von Ducati basierte auf der Fortführung der Aktivitäten von Aprilia bis zum Ende der für diesen Herbst geplanten gerichtlichen Aufsicht, einer Kapitalerhöhung "von mindestens 40 Millionen Euro", der Umwandlung eines Teils der Aprilia-Schulden in Ducati-Aktien, die an den Börsen von New York und Mailand notiert sind, und der Beibehaltung einer Ehrenfunktion für die derzeitigen Aktionäre der Gruppe. "Wir sind der festen Überzeugung, dass unser Vorschlag den wahren Wert der Aprilia-Gruppe widerspiegelt und alle Garantien für die an der Transaktion beteiligten Aktionäre bietet. Deshalb haben wir nicht die Absicht, unser Angebot zu modifizieren und überlassen es den Beratern von Aprilia (Interbanca und Caretti, Anm. d. Red.), es genauer zu prüfen", fügte Federico Minoli hinzu.

Neben Piaggio konkurrieren noch die österreichische BRP-Rotax, eine Tochter der kanadischen Bombardier, und die taiwanische Kymco, die angeblich das höchste Gebot für Aprilia abgegeben haben soll, um die Übernahme....

Eric MICHEL



ACCORD ENTRE PIAGGIO ET APRILIA

Sauf rebondissement de dernière minute, c'est finalement Piaggio qui devrait remporter la bataille pour le rachat d'Aprilia : selon un accord préliminaire signé aujourd'hui entre les deux sociétés, Piaggio rachètera 100% des actions d'Aprilia.

Les deux sociétés ont finalement signé ce matin un accord préliminaire prévoyant le rachat par Piaggio de 100% des actions d'Aprilia. L'accord doit encore recevoir l'aval des banques créancières d'Aprilia (lire Moto-Net du 6 mai 2004), qui devrait intervenir d'ici fin septembre.

Piaggio, qui souhaite "réaliser un grand pôle national du deux-roues en mesure d'affronter la concurrence japonaise, tout en conservant les actifs et le patrimoine humain et professionnel d'Aprilia", était notamment en compétition avec Ducati, dont l'offre avait été rejetée au début du mois (lire Moto-Net du 9 août 2004).

Selon les termes de l'accord préliminaire, le groupe contrôlé par IMMSI et dirigé par Roberto Colaninno, ex-patron d'Olivetti et de Telecom Italia, s'engage à souscrire une augmentation de capital de 50 millions d'euros pour Aprilia, à convertir 110 millions d'euros de crédits bancaires, à restructurer 70 millions d'euros de lignes de crédit et à rembourser intégralement une émission de 100 millions d'euros d'obligations Aprilia, parallèlement à l'émission de 100 millions d'euros d'obligations Piaggio.

Avec un engagement financier avoisinant les 400 millions d'euros, "il est indispensable que les banques créancières interviennent", précise Roberto Colaninno, soulignant à toutes fins utiles que les comptes de Piaggio "sont en règle" et lui permettent de mener à bien cette acquisition. "Il n'y aura ni réduction du périmètre d'activité, ni délocalisation", a enfin assuré le patron du groupe dans une interview au quotidien italien Il Sole 24 Ore.

Eric MICHEL



ACCORDO TRA PIAGGIO E APRILIA

Salvo colpi di scena dell'ultimo minuto, Piaggio dovrebbe finalmente vincere la battaglia per l'acquisto di Aprilia: secondo un accordo preliminare firmato oggi tra le due società, Piaggio acquisterà il 100% delle azioni di Aprilia.

Le due società hanno infine firmato questa mattina un accordo preliminare in base al quale Piaggio acquisterà il 100% delle azioni di Aprilia. L'accordo deve ancora essere approvato dalle banche creditrici di Aprilia (cfr. Moto-Net del 6 maggio 2004), che dovrebbe avvenire entro la fine di settembre.

Piaggio, che vuole "creare un grande polo nazionale a due ruote in grado di affrontare la concorrenza giapponese, pur conservando il patrimonio di Aprilia e il patrimonio umano e professionale", si è trovata a competere con Ducati, la cui offerta è stata respinta all'inizio di questo mese (vedi Moto-Net del 9 agosto 2004).

In base ai termini dell'accordo preliminare, il gruppo controllato da IMMSI e guidato da Roberto Colaninno, ex capo di Olivetti e Telecom Italia, si è impegnato a sottoscrivere un aumento di capitale di Aprilia per 50 milioni di euro, a convertire 110 milioni di euro di crediti bancari, a ristrutturare 70 milioni di euro di linee di credito e a rimborsare integralmente un'emissione di obbligazioni Aprilia per 100 milioni di euro, parallelamente all'emissione di 100 milioni di euro di obbligazioni Piaggio.

Con un impegno finanziario di circa 400 milioni di euro, "è fondamentale che le banche creditrici intervengano", afferma Roberto Colaninno, sottolineando che i conti di Piaggio "sono in ordine" e permettono di completare questa acquisizione. "Non ci saranno riduzioni di attività o delocalizzazioni", ha assicurato in un'intervista il CEO del gruppo al quotidiano italiano Il Sole 24 Ore.

Eric MICHEL



AGREEMENT BETWEEN PIAGGIO AND APRILIA

Barring a last-minute twist, it is finally Piaggio that should win the battle to buy Aprilia: according to a preliminary agreement signed today between the two companies, Piaggio will buy 100% of Aprilia's shares.

The two companies finally signed a preliminary agreement this morning whereby Piaggio will buy 100% of the shares of Aprilia. The agreement has yet to receive the approval of Aprilia's creditor banks (see Moto-Net of 6 May 2004), which is expected by the end of September.

Piaggio, who wishes to "create a large national two-wheeler centre capable of facing Japanese competition, while preserving Aprilia's assets and human and professional heritage", was notably in competition with Ducati, whose offer had been rejected at the beginning of the month (see Moto-Net of 9 August 2004).

Under the terms of the preliminary agreement, the group controlled by IMMSI and headed by Roberto Colaninno, former boss of Olivetti and Telecom Italia, agreed to underwrite a 50 million euro capital increase for Aprilia, to convert 110 million euro of bank credits, to restructure 70 million euro of credit lines and to fully repay a 100 million euro Aprilia bond issue, in parallel with the 100 million euro Piaggio bond issue.

With a financial commitment of around €400 million, "it is essential that the creditor banks step in", says Roberto Colaninno, stressing that Piaggio's accounts "are in good order" and enable it to complete this acquisition. "There will be no reduction in the scope of activity or relocation," finally assured the group's boss in an interview with the Italian daily newspaper Il Sole 24 Ore.

Eric MICHEL



VEREINBARUNG ZWISCHEN PIAGGIO UND APRILIA

Wenn es keine Wendungen in letzter Minute gibt, sollte Piaggio den Kampf um den Kauf von Aprilia endgültig gewinnen: Laut einer heute unterzeichneten vorläufigen Vereinbarung zwischen den beiden Unternehmen wird Piaggio 100% der Aprilia-Anteile kaufen.

Die beiden Unternehmen haben heute Morgen schließlich eine vorläufige Vereinbarung unterzeichnet, nach der Piaggio 100% der Anteile an Aprilia kaufen wird. Die Vereinbarung muss noch von den Gläubigerbanken von Aprilia genehmigt werden (siehe Moto-Net vom 6. Mai 2004), was bis Ende September geschehen sollte.

Piaggio, das "ein großes nationales Zweirad-Zentrum schaffen will, das in der Lage ist, der japanischen Konkurrenz die Stirn zu bieten, während es die Vermögenswerte und das menschliche und professionelle Kapital von Aprilia behält", konkurrierte mit Ducati, dessen Angebot Anfang des Monats abgelehnt wurde (siehe Moto-Net vom 9. August 2004).

Im Rahmen der vorläufigen Vereinbarung erklärte sich die von IMMSI kontrollierte und von Roberto Colaninno, dem ehemaligen Chef von Olivetti und Telecom Italia, geleitete Gruppe bereit, eine Kapitalerhöhung für Aprilia in Höhe von 50 Mio. EUR zu zeichnen, Bankkredite in Höhe von 110 Mio. EUR umzuwandeln, Kreditlinien in Höhe von 70 Mio. EUR umzustrukturieren und eine Anleihe von Aprilia in Höhe von 100 Mio. EUR vollständig zurückzuzahlen, parallel zur Ausgabe von Piaggio-Anleihen in Höhe von 100 Mio. EUR.

Bei einem finanziellen Engagement von rund 400 Millionen Euro "ist es unerlässlich, dass die Gläubigerbanken eingreifen", sagt Roberto Colaninno und betont, dass Piaggios Konten "in Ordnung sind" und es erlauben, diese Akquisition abzuschließen. "Es wird keine Reduzierung des Tätigkeitsbereichs oder Verlagerung geben", versicherte der CEO der Gruppe in einem Interview mit der italienischen Tageszeitung Il Sole 24 Ore.

Eric MICHEL

14 AOÛT 2004 - [HTTP://WWW.MOTOCORSE.COM](http://www.motocorse.com)



PIAGGIO-APRILIA, NASCE IL POLO ITALIANO DELLA MOTO

Un gruppo comprendente ben otto marchi (Piaggio, Verpa, Gilera, Derbi, Aprilia, Scarabeo, Moto Guzzi e Laverda) con più di seimila dipendenti in grado di fatturare oltre 1,5 miliardi di Euro e produrre oltre 600.000 veicoli all'anno, con impianti produttivi anche in India, Cina e Spagna.

Questi in sintesi i numeri prefigurati dall'accordo fra Piaggio e Aprilia, un vero e proprio gigante nel settore delle due ruote che si posiziona al quarto posto nel mondo, dietro Honda, Yamaha e Suzuki.

L'artefice è Roberto Colaninno, da meno di un anno alla guida del gruppo di pontedera, che ha ottenuto il via libera dal consiglio di amministrazione di Aprilia e dalle banche che seguono l'operazione dopo l'impegno a sottoscrivere un aumento di capitale per 50 milioni di euro. In questo modo saranno rimborsate le linee di credito concesse a maggio dalle banche e sarà liquidato il debito Aprilia scaduto verso i fornitori.

Il contratto, che venerdì è stato siglato in forma preliminare, sarà sottoscritto entro il 30 settembre, mentre si prevede che la chiusura dell'operazione sarà effettuata entro novembre.

“A spingere l’azienda nelle mani di Colaninno” ha commentato Candido Fois, presidente di garanzia di Aprilia, “ha pesato una priorità: assicurare la liquidità di agosto, settembre ed ottobre. Abbiamo anche avuto rassicurazioni sulle prospettive occupazionali e sulla tutela del marchio”.

Le linee guida del piano di rilancio previsto da Colaninno prevedono il mantenimento dell’attuale situazione degli impianti produttivi

Aprilia, così come della sede storica di Noale. Possono così tirare un sospiro di sollievo gli operai e gli impiegati della Casa veneta, così come gli amministratori delle regioni Veneto e Lombardia preoccupati del possibile smantellamento di una realtà industriale che avrebbe pesato seriamente sull’occupazione.

Nessuna reazione per adesso arriva da Ducati, il cui presidente Minoli è in ferie in California, anche se si vocifera di un immutato interesse della Casa bolognese per la Moto Guzzi e di possibili trattative future per l’acquisto della Casa di Mandello del Lario



PIAGGIO-APRILIA, LE CENTRE ITALIEN DE LA MOTO EST NÉ

Un groupe composé de huit marques (Piaggio, Verpa, Gilera, Derbi, Aprilia, Scarabeo, Moto Guzzi et Laverda) avec plus de six mille employés et un chiffre d'affaires de plus de 1,5 milliard d'euros, produisant plus de 600 000 véhicules par an, avec des usines de production en Inde, en Chine et en Espagne.

Voilà, en bref, les chiffres annoncés par l'accord entre Piaggio et Aprilia, un véritable géant du secteur des deux-roues qui se classe au quatrième rang mondial, derrière Honda, Yamaha et Suzuki.

Le créateur est Roberto Colaninno, à la tête du groupe basé à Pontedera depuis moins d'un an, qui a obtenu le feu vert du conseil d'administration d'Aprilia et des banques suite à l'opération après s'être engagé à souscrire à une augmentation de capital de 50 millions d'euros. De cette manière, les lignes de crédit accordées en mai par les banques seront remboursées et la dette d'Aprilia envers les fournisseurs sera réglée.

Le contrat, qui a été signé vendredi sous forme préliminaire, sera signé d'ici le 30 septembre, alors que la transaction devrait être clôturée d'ici novembre.

"Pousser l'entreprise dans les mains de Colaninno", a commenté Candido Fois, le président de la garantie d'Aprilia, "pesait une priorité : assurer la liquidité en août, septembre et octobre. Nous avons également reçu des assurances concernant les perspectives d'emploi et la protection des marques".

Les lignes directrices du plan de relance envisagé par Colaninno prévoient de maintenir la situation actuelle des usines de production d'Aprilia, ainsi que le siège historique d'Aprilia.

Les lignes directrices du plan de relance envisagé par Colaninno prévoient le maintien de la situation actuelle des usines de production d'Aprilia, ainsi que du siège historique de Noale. Cela permettra aux ouvriers et aux employés du fabricant vénitien de pousser un soupir de soulagement, ainsi qu'aux administrateurs des régions de Vénétie et de Lombardie qui s'inquiétaient du possible démantèlement d'une réalité industrielle qui aurait gravement affecté l'emploi.

Pour l'instant, il n'y a pas de réaction de la part de Ducati, dont le président Minoli est en vacances en Californie, bien qu'il y ait des rumeurs concernant un intérêt inchangé de la société bolognaise dans Moto Guzzi et d'éventuelles futures négociations pour le rachat de la société Mandello del Lario.



PIAGGIO-APRILIA, THE ITALIAN MOTORBIKE HUB IS BORN

A group comprising eight brands (Piaggio, Verpa, Gilera, Derbi, Aprilia, Scarabeo, Moto Guzzi and Laverda) with more than six thousand employees, a turnover of more than 1.5 billion Euro and production of more than 600,000 vehicles a year, with production plants in India, China and Spain.

These, in short, are the figures foreshadowed by the agreement between Piaggio and Aprilia, a true giant in the two-wheeler sector that ranks fourth in the world, behind Honda, Yamaha and Suzuki.

The creator is Roberto Colaninno, who has been at the helm of the Pontedera-based group for less than a year, and who has obtained the green light from Aprilia's board of directors and from the banks following the operation after committing to subscribe to a capital increase of 50 million euros. In this way, the credit lines granted in May by the banks will be repaid and the Aprilia debt due to suppliers will be settled.

The contract, which was signed in preliminary form on Friday, will be signed by 30 September, while the transaction is expected to be closed by November.

"One priority weighed in pushing the company into Colaninno's hands," commented Candido Fois, Aprilia's guarantee chairman, "and that was to ensure liquidity for August, September and October. We have also received reassurances regarding employment prospects and brand protection".

The guidelines of the relaunch plan envisaged by Colaninno envisage maintaining the current situation of the Aprilia production facilities, as well as the historical headquarters.

The guidelines of the relaunch plan envisaged by Colaninno envisage maintaining the current situation of the Aprilia production facilities, as well as the historical headquarters in Noale. This will allow the workers and employees of the Veneto-based manufacturer to breathe a sigh of relief, as well as the administrators of the Veneto and Lombardy regions who were worried about the possible dismantling of an industrial reality that would have seriously affected employment.

For the time being, there has been no reaction from Ducati, whose president Minoli is on holiday in California, although there are rumours of the Bolognese company's unchanged interest in Moto Guzzi and possible future negotiations for the purchase of the Mandello del Lario-based company.



PIAGGIO-APRILIA, DIE ITALIENISCHE MOTORRADNABE WIRD GEBOREN

Eine Gruppe mit acht Marken (Piaggio, Verpa, Gilera, Derbi, Aprilia, Scarabeo, Moto Guzzi und Laverda) mit mehr als sechstausend Mitarbeitern und einem Umsatz von mehr als 1,5 Milliarden Euro, die mehr als 600.000 Fahrzeuge pro Jahr produzieren, mit Produktionsstätten in Indien, China und Spanien.

Das sind, kurz gesagt, die Zahlen, die sich aus der Vereinbarung zwischen Piaggio und Aprilia ergeben, einem echten Giganten im Zweiradsektor, der hinter Honda, Yamaha und Suzuki den vierten Platz in der Welt einnimmt.

Schöpfer ist Roberto Colaninno, der seit weniger als einem Jahr an der Spitze des Konzerns mit Sitz in Pontedera steht. Er hat vom Aprilia-Verwaltungsrat und von den Banken grünes Licht für die Operation erhalten, nachdem er sich verpflichtet hat, eine Kapitalerhöhung von 50 Millionen Euro zu zeichnen. Auf diese Weise werden die im Mai von den Banken gewährten Kreditlinien zurückgezahlt und die Aprilia-Schulden bei den Lieferanten beglichen.

Der Vertrag, der am Freitag in vorläufiger Form unterzeichnet wurde, wird bis zum 30. September unterschrieben, während erwartet wird, dass die Transaktion bis November abgeschlossen sein wird.

"Das Unternehmen in die Hände von Colaninno zu geben", kommentierte Candido Fois, Aprilias Garantievorsitzender, "hatte Priorität: die Liquidität im August, September und Oktober sicherzustellen. Wir erhielten auch Zusicherungen bezüglich der Beschäftigungsaussichten und des Markenschutzes".

Die Richtlinien des von Colaninno anvisierten Relaunch-Plans sehen vor, die aktuelle Situation der Produktionsstätten in Aprilia sowie den historischen Firmensitz in Aprilia beizubehalten.

Die Richtlinien des von Colaninno anvisierten Relaunch-Plans sehen vor, die aktuelle Situation der Aprilia-Produktionsstätten sowie den historischen Sitz in Noale beizubehalten. Damit können die Arbeiter und Angestellten des in Venetien ansässigen Herstellers aufatmen, ebenso wie die Verwalter der Regionen Venetien und Lombardei, die sich Sorgen über den möglichen Abbau einer industriellen Realität gemacht haben, die die Beschäftigung ernsthaft beeinträchtigt hätte.

Im Moment gibt es keine Reaktion von Ducati, deren Präsident Minoli im Urlaub in Kalifornien weilt, obwohl es Gerüchte über ein unverändertes Interesse der Bologneser Firma an Moto Guzzi und mögliche zukünftige Verhandlungen über den Kauf der Firma Mandello del Lario gibt.

20 AOÛT 2004 - [HTTP://WWW.MOTOCORSE.COM/ARTICOLI.PHP?SID=7073](http://www.motocorse.com/articoli.php?sid=7073)



COLANINNO: CREDIAMO NEL MARCHIO APRILIA

"Siamo ancora in fase preliminare, ma è ovvio che se abbiamo fatto questa operazione vuol dire che crediamo nel marchio". Lo ha detto Matteo Colaninno, vicepresidente di Piaggio, rispondendo ai giornalisti sull'accordo per l'acquisizione di Aprilia, a margine di un dibattito a Cortina D'Ampezzo.

Colaninno non ha voluto aggiungere altro a proposito del progetto industriale. "Parlerà il presidente nei prossimi giorno", ha concluso.

(Da un comunicato ANSA)



COLANINNO : NOUS CROYONS EN LA MARQUE APRILIA

"Nous sommes encore dans la phase préliminaire, mais il est évident que si nous avons fait cette opération, c'est que nous croyons en la marque". C'est ce qu'a déclaré Matteo Colaninno, vice-président de Piaggio, lorsqu'il s'est adressé aux journalistes au sujet de l'accord d'acquisition d'Aprilia, en marge d'un débat à Cortina D'Ampezzo.

Colaninno n'a pas voulu en dire plus sur le projet industriel. "Le président s'exprimera dans les prochains jours", a-t-il conclu.

(Extrait d'un communiqué de l'ANSA)



COLANINNO: WE BELIEVE IN THE APRILIA BRAND

"We are still in the preliminary phase, but it is obvious that if we have done this operation it means that we believe in the brand". This was said by Matteo Colaninno, vice chairman of Piaggio, when he spoke to journalists about the agreement to acquire Aprilia on the sidelines of a debate in Cortina D'Ampezzo.

Colaninno did not want to add anything else about the industrial project. "The president will speak in the next few days," he concluded.

(From an ANSA release)



COLANINNO: WIR GLAUBEN AN DIE MARKE APRILIA

"Wir sind noch in der Vorbereitungsphase, aber es ist offensichtlich, dass wenn wir diese Operation durchgeführt haben, es bedeutet, dass wir an die Marke glauben". Das sagte Matteo Colaninno, Vizepräsident von Piaggio, als er am Rande einer Debatte in Cortina D'Ampezzo mit Journalisten über die Vereinbarung zur Übernahme von Aprilia sprach.

Mehr wollte Colaninno zu dem Industrieprojekt nicht sagen. "Der Präsident wird in den nächsten Tagen sprechen", schloss er.

(Aus einer ANSA-Meldung)

Villepinte, le 15 février 2005

Messieurs,

Comme vous le savez, durant la période du 28 au 30 Décembre Piaggio Group (holding Piaggio & C Spa) a finalisé l'acquisition d'Aprilia Group.

A la suite des négociations entre les différentes parties un nouveau groupe européen a émergé dans l'univers du 2 roues. Ce Groupe est maintenant devenu le plus grand d'Europe avec un CA de plus de 1.5 Milliard d'euros et une capacité de production de 600 000 véhicules par an. Avec 6 000 salariés et 8 sites industriels dans le monde, le Groupe détient 24 % de parts de marché en Europe.

Le nouveau groupe va proposer une des gammes les plus complètes du marché, du scooter 50cc jusqu'à la moto 1000cc. Bénéficiant d'un portefeuille de marques exceptionnelles et prestigieuses, le groupe continuera a proposé des produits de style, au pedigree sportif directement dérivé du Monde de la Course.

L'intégration au groupe Piaggio intervient à la fin d'une année marquée par les difficultés financières et opérationnelles. Malgré ces difficultés, Aprilia Group a continué à montrer de la fierté, de la passion et par dessus tout, une superbe capacité d'innovation. Ainsi ont été lancés des nouveaux produits accueillis très chaleureusement comme les Aprilia Sport City ou SR50 , ou encore les nouvelles Nevada 750 et la série limitée MGS-01 pour Moto Guzzi. En gagnant le titre constructeur 125 GP ou en devenant champion du monde Supermoto S2, battant ainsi les principales marques « tout terrain », le Groupe a continué d'exceller.

A la vue de ces résultats, nos plans vont aujourd'hui dans le sens de développer le Groupe Aprilia en s'appuyant sur Piaggio Group. Je souhaite vous donner, via ce communiqué la photo la plus complète et exhaustive possible de la situation. Dans le même temps je répondrai certainement aux questions que vous avez à l'esprit et je ferai ainsi cesser définitivement les rumeurs qui ont circulé.

1. LA STRUCTURE DE LA SOCIETE

I. Le 30.12.2004, les nouveaux actionnaires d'Aprilia ont nommé au comité de direction: Roberto Colaninno, Michele Colaninno, Luciano La Noce, Rocco Sabelli, Gianclaudio Neri, Carlo Pirzio-Biroli and Amedeo Nodari.

II. Lors de la première réunion du comité de direction du 11 janvier, ont été nommés: Président Roberto Colaninno, Managing Director Rocco Sabelli, and General Manager Gianclaudio Neri. Président d'honneur Ivano Beggio.

AWS

III. Rapportant au Managing Director, voici les directions de départements: Pièces Détachées et Accessoires; Qualité; Contrôle Qualité et Service Client; Administration; Finances; Ressources Humaines et Organisation; Juridique; Informatique.

IV. Le directeur de Marque/Produit Aprilia, Léo Francesco Mercanti rapportera au Managing Director et sera responsable des fonctions: Marketing Stratégique et Communication; Design et Innovation produit; Aprilia World Service Lugano; Aprilia, Moto Guzzi et Laverda Racing.

2 BUSINESS

I. La stratégie du Groupe est de prendre une place forte sur le marché avec les marques Aprilia et Moto Guzzi. Dans le même temps le Groupe apportera un grand soin au développement et à la valorisation de ses marques.

II. Le développement produit, les structures commerciales et les réseaux de concessionnaires garderont leurs propres identité et autonomie. Aussi les organisations commerciales et les concessionnaires Aprilia et Moto Guzzi doivent s'efforcer de retrouver, consolider et améliorer leurs positions sur le marché. Ceci aura pour effet de garantir la crédibilité des marques et de mener au succès les différentes gammes de produits sur leurs marchés respectifs.

3. DIFFICULTES

I. Du fait de sévères contraintes financières durant 2004, Aprilia et Moto Guzzi ont connu de sérieuses difficultés en terme de disponibilités véhicules et pièces détachées.

II. L'objectif a court terme des nouveaux actionnaires d'Aprilia Group est de résoudre rapidement les difficultés les plus urgentes telles que la planification de production, les pièces de garantie et l'assistance après vente. A moyen terme le but est d'offrir un excellent service en ce qui concerne tous les process.

4. NOUVEAUX PRODUITS

Aprilia et Moto Guzzi confirment, avec leur gamme de produits 2005 que « l'innovation produit » est le cœur de la philosophie du groupe.

I. Aprilia va lancer rapidement 2 nouveaux véhicules : la Pegaso Strada particulièrement sexy et attirante sur son segment, et l'Atlantic 500 Sprint conçu pour devenir une référence dans sa catégorie en terme de performance et de sportivité.

AWS

- II. Moto Guzzi va lancer dans un futur proche, la nouvelle Brevia 1100. Il s'agit d'un modèle déterminant dans la nouvelle gamme de cette marque. Plus tard dans l'année Moto Guzzi lancera la splendide et très attendue Griso 1100.
- III. D'autres produits importants sont en cours de développement, mais pour des raisons compréhensibles, les informations les concernant vous seront communiquées ultérieurement.

5. RACING

- I. Aprilia va consolider sa présence en catégories 125 GP et 250 GP, 2 catégories qui plus que toutes autres ont amené Aprilia à la victoire et contribué à créer sa fantastique image racing aujourd'hui connue dans le monde entier.
- II. Dans le même temps Aprilia a décidé de suspendre sa présence en MotoGP. Cette décision va permettre de prendre le temps de décider de la meilleure stratégie pour s'impliquer en Championnat du Monde 4 Temps. Il pourra s'agir du MotoGP ou du Superbike. La décision sera prise durant les six premiers mois de l'année.
- III. En plus des programmes précédents, en Mondial, Aprilia s'engagera en Supermoto en S1 et S2, en Motocross en MX1 et MX2, et en Enduro. Le principal objectif sera d'améliorer encore les extraordinaires performances de la saison 2004.

Je souhaite avoir répondu à vos questions concernant le futur d'Aprilia Group. J'espère aussi vous avoir convaincu en ce qui concerne l'énergie et l'enthousiasme qui animent les nouveaux actionnaires .
Après avoir redressé Piaggio, la même énergie va maintenant être déployée pour relancer Aprilia.
N'hésitez pas à faire passer mon message auprès de vos clients utilisateurs.

Je me tiens à votre disposition pour toutes informations complémentaires, et je vous souhaite une année 2005 pleine de succès dans votre vie personnelle et vos affaires.

Cordialement

Léo Mercanti

ti ed appassionati GUZZISTI
o sostenere la nostra lotta
O DEL LARIO come dal 1921.



- Créer mon compte
- Identifiants personnels
- Login (identifiant de connexion au site) :

Valider

- Login / mot de passe oublié

ABONNEZ VOUS À MOTO MAGAZINE ET SES HORS-SÉRIE

PETITES ANNONCES

- OCCASIONS Dernière annonce
- EMPLOIS
- COTE
- MOTOMAG

KAWASAKI - 1000 GTR

QUESTIONNAIRE OCCASION

VOS BLOGS

le monde motard est une nouvelle fois triste par FFM 95 (03/10 - 18:55)

Fab vs Ratp : le bus 1, ma moto 0 par Fab (03/10 - 09:51)

Le Moto Tour de Cyril, un "presque poireau" par Grégoire Acerra (02/10 - 19:18)

LIENS

CASQUE D'ÂNE

FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE

- FFM 53 : RAPPEL !!! NOUVELLE ANTENNE FFM53 !!! CREEE LE 14.03.2009 A LAVAL EN MAYENNE - MERCI A TOUS LES MOTARDS MAYENNAIS 30/09/2009
- Relais Calmos pour le Superbike 2009 29/09/2009
- Soutien aux motards agressés 24/09/2009
- la balade d'Automne de la FFM 31 18/09/2009
- FFM 01 REUNION MENSUELLE 15/09/2009

ARTICLES LES PLUS LUS

- Carburant "moto" : un ultime argument ! 30/09/2009
- Sondage Sofres : êtes-vous un motard "passionné", "serein" ou "stressé" ? 02/10/2009
- Harley-Davidson 1584 Electra Glide Ultra Classic 30/09/2009
- Can-Am Spyder 1000 RT-S 22/09/2009
- Autoroute A1 : une voie qui dérange 30/09/2009

EN CE MOMENT VOUS DISCUTEZ DE

- Harley-Davidson 1584 Electra Glide Ultra Classic 30/09/2009
- Carburant "moto" : un ultime argument ! 30/09/2009

Moto Guzzi reste à Mandello, les employés trinquent

Depuis plusieurs mois, le déménagement de Mandello del Lario, berceau de Moto Guzzi, était évoqué. Une hérésie pour les passionnés de la marque, un danger pour le travail des 150 employés de l'usine. La semaine dernière, Roberto Colaninno, le patron de Piaggio (propriétaire de Moto Guzzi et Aprilia), a presque rassuré tout le monde : l'aigle reste à Mandello, mais les employés devront subir un plan social.

La mise au chômage partiel des employés avait confirmé la rumeur de déménagement. Mais le public – bien au-delà des seuls motards –, la presse et les élus



italiens étant fortement attachés au « patrimoine Moto Guzzi », l'affaire a fait grand bruit. Une agitation couronnée par le rassemblement de 1500 motards, samedi 19 septembre, à Mandello del Lario, qui a trouvé écho auprès de plusieurs manifestations de soutiens de par l'Europe.

Face au tollé, Roberto Colaninno devait réagir lui-même. S'ensuit une réunion au siège de la marque, présidée par Giancarlo Militanti (DRH chez Piaggio) et Francesco Delzio (responsable relations institutionnelles), pour présenter aux élus régionaux et aux syndicats le prochain plan industriel. Moto Guzzi restera bien à Mandello, mais 18 ouvriers et 32 employés devront partir en « pré-retraite ».

Pour la direction de Piaggio, qui affirme devoir profondément revoir sa stratégie en raison de la crise, c'est la seule manière de préserver la production et de lancer une nouvelle gamme. Pour appuyer ses propos, elle cite notamment le recul de 22 % des ventes de motos de grosse et moyenne cylindrée en Italie. Chez Moto Guzzi, on n'attend pas de reprise économique avant 2011. Pour se faire, l'usine de Mandello devrait être modernisée et le réseau européen restructuré.

(sources : *Il Giorno de Lecco*/Moto Station)

G.A. (28/09/2009)

- **Moto Guzzi : manifestation pour sauver l'usine de Mandello**
- **Moto Guzzi : une pétition pour sauver Mandello**
- **Anniversaire du MGCF : trente bougies en Moto Guzzi**

<<< Dépêche suivante Dépêche précédente >>>

CONSULTEZ TOUTES NOS DÉPÊCHES

COMMENTAIRES

Soyez le premier à commenter cet article

Envoyez à un ami Imprimer

NOS DERNIERS ARTICLES

CONSULTEZ TOUTES NOS DÉPÊCHES

- MotoGP : le président de la FIM fait la morale aux pilotes (02/10/2009)
- Paris : une subvention pour le vélo électrique (02/10/2009)
- Ben Spies passe en MotoGP (01/10/2009)
- Nouveauté 2010 : Moto Guzzi Aquila Nera en photo (01/10/2009)
- La BD Litteul Kevin 8, à réserver dès maintenant sur Motomag.com (01/10/2009)
- Police : les motards se couvrent pour l'été (30/09/2009)
- Drogues : les effets sur la conduite (+vidéo) (30/09/2009)
- Alès : Salon moto de collection au bénéfice des orphelins (30/09/2009)
- Deux-roues réprimés (30/09/2009)
- Moto junior : un chopper de gosses (30/09/2009)
- "Vérolution" s'attaque à nouveau à la moto (30/09/2009)
- Agression : soutien aux motards gersois ! (29/09/2009)
- Etrange film promotionnel pour un casque AGV-Diesel (29/09/2009)
- Conférence et débat autour du livre : « Radars : le grand mensonge » (29/09/2009)
- Randy de Puniet met son casque en vente sur e-bay (29/09/2009)
- Après le fils Sarkozy, c'est au tour de Fillon ! (29/09/2009)
- Relais dans la vallée de Chevreuse le 3 et 4 octobre (29/09/2009)
- Scoters pour l'emploi à Bar-sur-Seine (10) (28/09/2009)
- Vidéos de la semaine : des motos en (très) long, en (trop) large et en travers (28/09/2009)
- Difficultés financières : Moto Morini répond aux rumeurs (28/09/2009)

TOP MOTO*

1. Kawasaki Z750
 2. Kawasaki ER-6
 3. Honda CBF 125
 4. Yamaha YBR 125
 5. Yamaha XJ6
 6. Suzuki 650 Bandit
 7. Suzuki GSR 600
 8. Honda 125 Varadero
 9. Triumph Street Triple
 10. Honda 600 Hornet
- *Top ventes août 09
Toute l'actu marché

LES THEMES

+ 125

- 125
- 1098
- 24 Heures
- Accessoire
- Aprilia
- Assen
- BMW
- Bayliss
- Benelli
- Biaggi
- Blouson
- Bol d'Or
- Brno
- Buell
- CBR1000RR
- CBR600RR
- Casque
- Comparatif
- Conso
- Cross
- Custom
- Custom polyvalent
- Dakar
- De Puniet
- Derbi
- Di Meglio
- Donington
- Ducati
- Débutant
- Electrique
- Endurance
- Enduro
- Environnement
- Equipement
- FFM
- GP moto 125
- GP moto 250
- GSX-R
- GT
- Guintoli
- Haga
- Harley-Davidson
- Honda
- Insolite
- Interview
- Jerez
- KTM
- Kawasaki
- Le Mans
- Lorenzo
- MV Agusta
- MX
- MX1
- MX2
- Magny-Cours
- Marché
- Maxitest
- Mondial du

Index > Actualité > Divers > Conjoncture : Moto Guzzi reste à Mandello... mais à quel prix !

Conjoncture : Moto Guzzi reste à Mandello... mais à quel prix !



Il y a quelques mois, nous vous faisons part des incertitudes planant sur le maintien de la mythique usine Moto Guzzi à Mandello Del Lario, berceau des motos à l'aigle. Cette semaine, Roberto Colaninno a levé le doute... sous conditions.

M.a.j. : 25-09-2009

Selon le journal Il Giorno de Lecco (la ville chef-lieu de la province où se situe Mandello del Lario, le siège historique de la marque), la production des Moto Guzzi est finalement maintenue dans la fameuse usine des origines. En revanche, mais les sacrifices seront nombreux pour les 150 ouvriers et employés que compte l'établissement.

Suite [aux rumeurs de transfert de l'usine](#), à la mise en chômage partiel du personnel pendant plusieurs semaines, à la manifestation de plus de 1 500 motards samedi dernier à l'usine, au tollé des élus et des médias italiens vicéralement attachés à Moto Guzzi... Roberto Colaninno en personne (il est le patron d'Alitalia et du groupe Piaggio qui détient Aprilia et Moto Guzzi) a du monter au créneau ! Depuis, une réunion a eu lieu mardi dernier à Mandello Del Lario pour présenter le prochain plan industriel aux syndicats et aux élus régionaux, présidée par Giancarlo Militanti, Directeur des Ressources Humaines chez Piaggio, et Francesco Delzio, responsable des relations institutionnelles. Parmi les différentes mesures annoncées, on note en premier la mise en pré-retraite (on ne parle pas de licenciements dans ces réunions) d'une cinquantaine de personnes dont 18 ouvriers et 32 employés, une garantie de maintenir la production dans l'usine et le lancement d'une nouvelle gamme de motos, avec des moteurs inédits (dont sans doute la future California qui ne serait pas prête pour le salon de Milan) à l'aube de 2011.

Pas de reprise économique en 2010 ?

Selon elle, le recul de plus de 22% observé dans le secteur moto de grosse et moyenne cylindrées depuis le début de la crise en Italie oblige la direction à revoir profondément sa politique pour permettre à la célèbre marque de rester dans la course. La direction de Moto Guzzi n'attend pas de reprise économique en 2010 mais au mieux une consolidation des résultats actuels. Enfin, le groupe Piaggio détenteur de la marque projette de moderniser l'unité de production de Mandello Del Lario, de restructurer son réseau de distribution italien et européen et "avec l'aide des collectivités locales", de davantage communiquer sur l'histoire de la marque via la création d'un nouveau musée. Reste à savoir où vont être conçues les nouvelles Moto Guzzi (en grande partie chez Aprilia comme [l'annonçait Stephano Sterpone en novembre 2008 ?](#)) et surtout si les syndicats italiens seront de la partie ? Affaire à suivre...

Par Francesco Scuderì

Vos réactions sur ce sujet

Articles relatifs

Nos derniers articles relatifs à : [Moto Guzzi](#)

[Conjoncture Moto Guzzi reste à Mandello... mais à quel prix !](#)
Le 25/09/2009

[Moto Guzzi California Vintage Aquila Nera 2010 Prix et infos complémentaires](#)
Le 11/09/2009

[News moto 2010 L'Aquila Nera arrive chez Moto Guzzi](#)
Le 10/09/2009

[Concentration Moto Guzzi Les Aigles d'Europe en route pour Milan](#)
Le 01/09/2009

[Harley-Davidson Sportster 883 Iron vs Moto Guzzi V7 Cafe Classic Bras de fer pour fausses rebelles ?](#)

LES VIDEOS MOTO-STATION new



PROS ONLINE

Pour trouver et acheter vos accessoires, pièces, équipements, occasions, moto et scooter en ligne
Pros online : notre sélection de boutiques, professionnels de la moto et du scooter sur internet

LE MAXITEST

MAXITest Evo
Partageons nos expériences !

Aujourd'hui à lire :
12356 avis motos
2157 avis scooters
774 avis pneus
526 avis casques

[Honda CBR 125 R](#)

Moyenne : **8,36 / 10**
Classement :
244e / 950



Le dernier avis :

"Sportive polyvalente. On peut attaquer ou se balader sur le couple. Agréable aussi bien en solo qu'en duo."

➤ Lire le maxitest de la Honda CBR 125 R
➤ Remplir le maxitest de votre moto

OCCASIONS

Toute l'actu du scooter ici

La Mutuelle des Motards vous ...
Vous recherchez un stage de conduite pour mieux maîtriser votre moto et scooter 125 ou votre gros MP3 LT ? Jetez un oeil par ici.

FORUMS

- Démarreur qui fait tic-tac sur 900 GPZ 1984...
- question de colle, poignées chauffantes...
- Bulle SVS K7 pour un K8

LISTE DES IMPORTATEURS FRANCE

Mise à jour du 23/02/2022

1949, 1950

F.N. Olivari, Motos Guzzi
74, rue de Rome
Paris 8^e
Pas 51 73 et Gal 46 86

1951 - 1953 - 1955 - 1956 - 1958

Anciens Établissements Paul Maury

48, rue de la Bienfaisance
Paris 8^e
Laborde 65 20

1, place d'Estienne d'Orves
Paris 9^e
Trinité 56 77 et 56 78

19XX - 1963 - 19XX

Moto Guzzi SAFD
40 bis rue Paul Vaillant Couturier
Levallois-Perret
Pereire 14 93 et 78 79

1965 - 1973/1974

Teston
57 rue Forbin
13002 Marseille

1973/1974 - 1974/1975

Pour seulement les pièces détachées :
Teston
57 rue Forbin
13002 Marseille

1971

Félix TESTON
94 & 96, cours Lieutaud
Marseille (6e)

1973/1974 - 1976 - XXXX

Ateliers de la Motobécane
16, rue Lesault
93502 Pantin Cedex

19XX - 1978, 1980, 1987, 1988 - 19XX

SICEM
11 rue de Normandie
92600 Asnières

1979

SODEM
22 rue d'Alsace
92300 Courbevoie

1979, 1982

SEUDEM
7 boulevard Ney
75018 Paris
202 80 88
(importateur Bimota de 1973 à 1980)

1982 - 1993 ???

SICEM : Toyota, Moto Guzzi, Laverda, Püch et des lubrifiants Duckhams/BP
11, rue de Normandie
92600 Asnières
790 28 79

19XX - 1997

SDM, (Saint-Denis ?)

1997

Création de Moto Guzzi France