

GUZZI 500 BICILINDRICA

18 ANS DE COMPÉTITION AU SOMMET

par Roberto Patrignani

La 500 Guzzi bicylindre en V ouvert à 120° connut une carrière éblouissante pendant 18 ans, de 1933 à 1951. Stanley Woods remporta le Tourist Trophy de 1935 à son guidon.

Quand on sait qu'une 500 de Grand Prix actuelle peut, dès le milieu de saison, subir des mises à jour et des transformations pour en améliorer les performances, il semble incroyable que certaines motos de course aient pu garder la même configuration pendant de si nombreuses années. Parmi celles-ci, on compte la 500 Guzzi bicylindre en V longitudinal.

Cette moto a été pilotée pour la première fois en 1933, et c'est en 1951 que la firme Guzzi décida de la retirer des courses, alors même qu'elle était certainement encore exploitable sur certains circuits.

FORTE CONCURRENCE

De même, pour une autre marque et d'autres modèles, les Norton ont prouvé la validité de leurs choix techniques pendant des années. La Norton Manx, par exemple, a été victorieuse pendant une bonne partie des années 50, mais a fini par s'effacer face aux quatre-cylindres italiens.

La Gilera quatre-cylindres, refroidie par air et non suralimentée, a été la reine des circuits jusqu'en 1957, suivie par quelques brefs épisodes les années suivantes.

Ce modèle a connu de grands changements, telle que son passage de la version "primitive", héritage d'avant-guerre, à une version très sophistiquée apparue lors du championnat mondial de 1949. La Guzzi bicylindre a donc vécu 18 ans, mais il faut bien avouer que la période de stagnation de la Seconde Guerre mondiale participe dans ce calcul.

Évidemment, elle a subi de continuelles améliorations, mais n'a pas connu de transformations radicales.

L'IDÉE DE CARLO

La 500 Guzzi bicylindre est née d'une idée géniale de Carlo Guzzi : après sa constatation en 1930, de l'insuffisance de la quatre cylindres horizontaux suralimentée, Carlo ne fit rien d'autre "qu'accoupler" deux hauts-moteurs du célèbre 250 simple ACT à couples coniques. L'engin s'opposa rapidement aux marques adverses.

Le choix de Carlo Guzzi consistait à utiliser le matériel et l'expérience de la 250 "Corsa" de 1926. Cette autre machine eut elle-même une vie très longue, et est même considérée comme l'aïeule de l'Albatros et de la Gambalunghino, qui ont, pourtant, perduré jusqu'en 1952, avant de laisser leur place au même modèle double arbre (1953/55), et au 350 double arbre (1953/57). Toutes ces motos étaient dotées d'un moteur horizontal monocylindre à volant externe, dans la plus pure tradition Guzzi depuis 1921.

À partir du cylindre horizontal de la 250, le projet de Guzzi prévoyait l'adoption d'un second cylindre ouvert vers l'arrière avec un angle de 120°, muni d'un ailetage opportunément orienté de façon à ce que les ailettes soient léchées par l'air. Le carter en alliage léger se divisait en trois parties.

La boîte de vitesse comptait quatre rapports, la distribution simple arbre était commandée par arbre et couples coniques, l'allumage était à magnéto et le diamètre des deux carburateurs Dell'Orto était de 28,5 mm.

LE PROTOTYPE

Avec un alésage et une course de 68 x 68 mm et une cylindrée de 493,70 cc le prototype développait à la roue 43,35 ch, avec un rapport de compression de 8,5 à 1 et un régime maximum de 7.000 tours. Le tout fonctionnait avec un mélange ternaire d'essence-benzène-alcool, alors autorisé à l'époque.

La vitesse maximum, chronométrée lors des premiers essais à Monza avec Moretti comme pilote, était de 186 km/h. Mais par la suite, la bicylindre dépassa vite les 190, puis les 200 dans ses dernières versions participant aux compétitions de 1950 et 1951.

Le poids était de 160 kg et le pilotage avait été remarquablement facilité par l'adoption d'une suspension à l'arrière. Cette dernière avait été expérimentée pour la première fois par Guzzi sur des exemplaires de série, notamment la "Norve" de 1928.

Le prototype avait un cadre rigide, mais bien vite on eut recours à une suspension qui se démontra efficace avec la victoire de Stanley Woods au Tourist Trophy de 1935. Cette machine avait donc beaucoup de qualités : centre de gravité bas, légèreté, maniabilité, sans compter ses suspensions. Ces atouts lui permettaient de s'adapter tant à des trajets rapides qu'à des trajets mixtes.

Pourtant, les cinq bicylindres alignées au départ de la course Milan-Naples de 1933 - avec Furnagalli, Sandri Taruffi, Moretti et Fieschi - ne tinrent pas la distance. Des interventions et des modifications immédiates durent s'effectuer tout au long du Parcours,

Comme l'adoption d'un nouveau carter qui réduisit le poids à 151 kg. Désormais la bicylindre, avec son réservoir triangulaire de 20 litres surmonté par un réservoir d'huile de 4 litres non moins typique, était prête pour de bien plus grandes performances.

PREMIER ROUND

La première rencontre eut lieu au GP d'Italie le 15 octobre 1933 sur l'autodrome de Littorio, à Rome. L'équipe se composait de Bandini, Sandri et Omobono Tenni. Tenni tomba, Bandini fut ralenti par des problèmes de carburation et Sandri termina second, derrière la Miller de Fumagalli. Pour la première victoire des bicylindres, il fallut attendre le 10 décembre, sur le circuit de via Caracciolo à Naples, où Moretti, alors âgé de 31 ans, inaugurerait le livre d'or de cette grande machine.

À propos d'Amilcare Moretti, personnage fort sympathique et extraverti, d'une grande expérience, sa synthèse adressée à l'ingénieur Colombo - publiée dans le très beau livre "Moto Guzzi da Corsa" (Moto Guzzi de course) - est significative. Nous nous permettons de la reporter textuellement : « À cette époque, la bicylindre était rigide à l'arrière et ses vibrations sur le circuit - il parle de Monza (ndlr) étaient telles que je ne réussissais pas à distinguer les cimes des arbres, mais seulement une tache noire. L'ingénieur Giuseppe Guzzi, le frère de Carlo, avait pensé à une série avec suspension à l'arrière. Mais tout le monde disait que ça ne conviendrait pas pour une moto de course. Quand la suspension fut montée sur la bicylindre, ce fut tout autre chose : j'avais l'impression de voler ! ».

En 1934, Guzzi prit la décision de ne pas participer à toutes les courses, mais seulement aux compétitions les plus significatives des catégories 250 et 500. En 250, les Guzzi s'imposèrent sans problème. En ce qui concerne les 500, suivons leur carrière.

DEUXIÈME ROUND

Les pilotes sélectionnés furent Tenni, Moretti et Bandini, auxquels s'adjoignit de temps en temps pour des courses à l'étranger, le champion irlandais Stanley Woods.

La moto fut améliorée : tambours de frein de 202 mm de diamètre tant à l'avant qu'à l'arrière, tube d'échappement du cylindre arrière surélevé sur le côté droit. Cette solution sera d'ailleurs souvent "copiée" dans le futur, particulièrement sur les enduros. En contrepartie, de nombreux accessoires sont de fabrication étrangère.

La première revanche de la 500 fut la course Milan Naples - remportée la première année par la 500 Bianchi de Pigorini. Cette fois, la bicylindre ne laissa pas la victoire lui échapper. Bandini fut parfait malgré la pluie qui perturbait. La moyenne obtenue fut supérieure à celle de la première année : 98,370 km/h contre 96,413.

La consécration se fit au GP d'Italie à Rome avec la victoire à l'arraché de Tenni devant Moretti, après le retrait de Stanley Woods et Bandini. La qualité des concurrents était exceptionnelle : il s'agissait des Bianchi de Fumagalli et Aldrighetti, des DKW de Ley et Rosemeyer (futur as de la course automobile avec Auto Union) et de l'équipe NSU.

TENNI CHAMPION

Les résultats obtenus dans les autres courses de cette saison permirent à Tenni de remporter le premier de ses trois titres de champion italien en catégorie 500. Les deux autres furent remportés l'année suivante, en 1935 puis en 1947. Mais la bicylindre s'imposa plus tard lors du championnat italien. Les versions continuèrent à s'affiner, particulièrement pour la partie cycle, l'esthétique et l'aérodynamique : en 1948 avec Bertacchini et en 1949 avec Lorenzetti.

En 1935, on travailla sur le moteur, en s'inspirant comme toujours de la 250 pour les pièces communes à tous les moteurs : culasses et cylindres en alliage léger avec chemise reportée en fonte, paliers de vilebrequin et carters renforcés. La puissance atteignait les 50 ch et la vitesse maximale approchait les 200 km/h. Tenni, Bandini et un nouvel arrivant, Aldrighetti, formaient l'équipe des 500 alors que Moretti renforçait l'équipe des 250. Stanley Woods pouvait renforcer l'équipe en cas de besoin.

Parmi les motos à battre, on comptait les Benelli monocylindres, et particulièrement celle de Sandri, et les quatre cylindres Rondine, ancêtres des Gilera "quatre". Les débuts favorisèrent les Rondine, mais par la suite les forces s'équilibrèrent. Le GP du Reale Moto Club d'Italie disputé à Monza, le 26 mai, vit au premier rang les Guzzi. Bandini et Tenni gagnèrent à l'arraché, loin devant Aldrighetti. Le tour le plus rapide fut cependant attribué à une Rondine, à la moyenne de 172,084 km/h. La partie restait ouverte !

Désormais la Guzzi bicylindre devint la "bête noire" ! La victoire précédemment détenue par Tenni, lors du Milan-Naples, le 28 avril, à la moyenne record de 107,910 km/h, ne laissa aucun doute sur la vitesse, la tenue et les qualités d'ensemble de la machine.

VICTOIRES...

Mais la confirmation la plus extraordinaire qui à fera le tour du monde fut l'impressionnant doublé de Stanley Woods au Tourist Trophy, remportant les catégories 250 et 500 sur Guzzi. La victoire de Guzzi en 1935 demeura la seule en catégorie 500 au TT. En effet, Stanley Woods passa ensuite chez Velocette. Mais ce succès inaugurerait la future longue histoire des succès italiens au TT.

À commencer par celui de Tenni en 250 au TT de l'année suivante, après un blanc pour les guzzistes et des victoires "conçédées" à Bob Foster sur la New Imperial 250 et à Jimmy Guthrie sur la Norton 500. Guzzi remporta de nombreuses fois la victoire en 250, les années suivantes, grâce à Barrington, Cann, Wood, Anderson. En 350, Bill Lomas remporta la victoire en 1955 ainsi que Ken Kavanagh en 1956. Mais la grande aventure en 500, et cela malgré la présence de la huit-cylindres en 1957 - classée quatrième avec Dickie Dale - se caractérisa uniquement par ce mémorable épisode de 1935. Mis à part le TT, la bicylindre imposa

son rythme sur d'autres tracés routiers et circuits. Lors du plus dur marathon moto de l'époque, la course Milan-Naples, Tenni l'emporta une nouvelle fois en 1936. L'année suivante, la course se prolongeait jusqu'à Tarente, soit 1.283 km contre 900 et c'est Sandri qui emmena la Guzzi à une victoire absolue. Bandini, quant à lui, remporta la catégorie side-car.

MILAN-NAPLES

Guzzi remporta par la suite de nombreuses fois le Milan-Tarente : en 1940 avec Cerato, en 1950 avec Leoni, après dix ans d'interruption, en 1951 et 1952 avec

Francisci et en 1953 avec Duilio Agostini. Mais cette fois-ci sur la monocylindre Condor qui débuta en 1939 !

Peu à peu, cette dernière remplaça la bicylindre en vertu de sa simplicité.

L'activité sportive internationale fut interrompue en 1939 avec la Seconde Guerre mondiale. Et, en 1940, les compétitions en Italie persévéraient, même de façon sporadique. À cette époque, la bicylindre était mise en valeur partout où elle s'engageait. Prini, Pigorini, Sandri, Pagani, Raccagni, Lorenzetti, Masserini, sans oublier Tenni, étaient les pilotes vainqueurs dans la catégorie 500. Mais, la Condor avec laquelle Pagani remporta le Circuit de Lario en 1949 était déjà là.

Avec la guerre, l'activité sportive dut être interrompue en Italie, pour reprendre en 1945.

La Condor était nettement moins rapide et puissante que la bicylindre, mais sut s'adapter par la suite, grâce à sa version améliorée, la Dondolino de 1946.

LA CONDOR

Sa puissance atteignait les 33 ch, pour un poids de 128 kg et une vitesse de 170 km/h. En outre, pour concurrencer la bicylindre dans l'après-guerre, Guzzi confia à certains de ses pilotes officiels le modèle Gambalunga dérivant de la Condor et du Dondolino.

Son cadre, ses suspensions et de nombreuses autres particularités étaient exclusives. Sa puissance grimpa à 35 ch, son poids descendait à 125 kg et elle atteignait les 180 km/h : une vingtaine de moins que la bicylindre, largement utilisée sur les circuits, dans des versions petit à petit actualisées.

L'évolution de la bicylindre concernait principalement sa partie-cycle. En 1948, l'ingénieur Micucci dessina un prototype avec une fourche hydraulique à l'avant et une suspension arrière de type Condor et "dérivés", c'est-à-dire avec des ressorts horizontaux sous le carter. La moto fut pilotée par Tenni pour le TT de cette année. Mais, après avoir effectué le tour le plus rapide, il dut se retirer suite à des problèmes de freins et de bougies. Et c'est le 1^{er} juillet 1949 que Tenni trouva la mort, sur le circuit de Berne, où il l'avait emporté l'année précédente en 500.

En 1937, Tenni avait gagné, à l'âge de 40 ans, de nombreuses courses ainsi que le titre national en catégorie 500 avec la bicylindre. En 1948, dans la plénitude de sa vie, il se confirmait à nouveau dans cette catégorie. En 1949, Tenni prit le départ du championnat du monde. Tout laissait à penser que la Guzzi allait obtenir les honneurs grâce à son pilotage impétueux...

LA MISE À JOUR

La mise à jour de la bicylindre suivait, entre-temps, de nouvelles directions. Une fourche à biellettes fut adoptée, typique des Guzzi des années 50 puisqu'on la retrouva même sur la huit-cylindres. Elle bénéficia de solutions stylistiques et fonctionnelles de grand intérêt, dignes aujourd'hui encore d'éloges pour son design.

La glorieuse bicylindre gagna le championnat italien des 500, en 1948 avec Bertacchini, et en 1949 avec Lorenzetti. Elle fit plusieurs apparitions victorieuses avec Anderson et elle étonna encore avec Lorenzetti qui s'imposa sur le circuit de Senigallia, le 5 août, précédant les Gilera quatre-cylindres de Pagani et Milani, la Norton de Ray Amm, la Gilera Saturno de Liberati.

À la fin de la saison, la 500 Guzzi bicylindre fut abandonnée au profit d'autres expérimentations, en particulier sur les quatre-cylindres en ligne. L'avenir de Guzzi en 500 est tout d'abord représenté par les versions améliorées des 350 double-arbre, puis par la huit-cylindres, Mais, cette dernière n'aura même pas le temps d'exprimer son potentiel car Guzzi décida de se retirer des courses en 1957.

Une question demeure : pourquoi Guzzi, à partir de son entrée sur le marché des "grosses cylindrées", en 1967, n'a plus cru dans le bicylindre longitudinal, après tant de gloire à son actif ? D'autant que Ducati l'a repris avec tant de succès ! Pourquoi Guzzi lui a-t-il préféré le bicylindre en V transversal ?