



BIEN !

ESSAI HISTORIQUE

MOTO GUZZI 350 G.P. 1956 ET 500 V8 1957

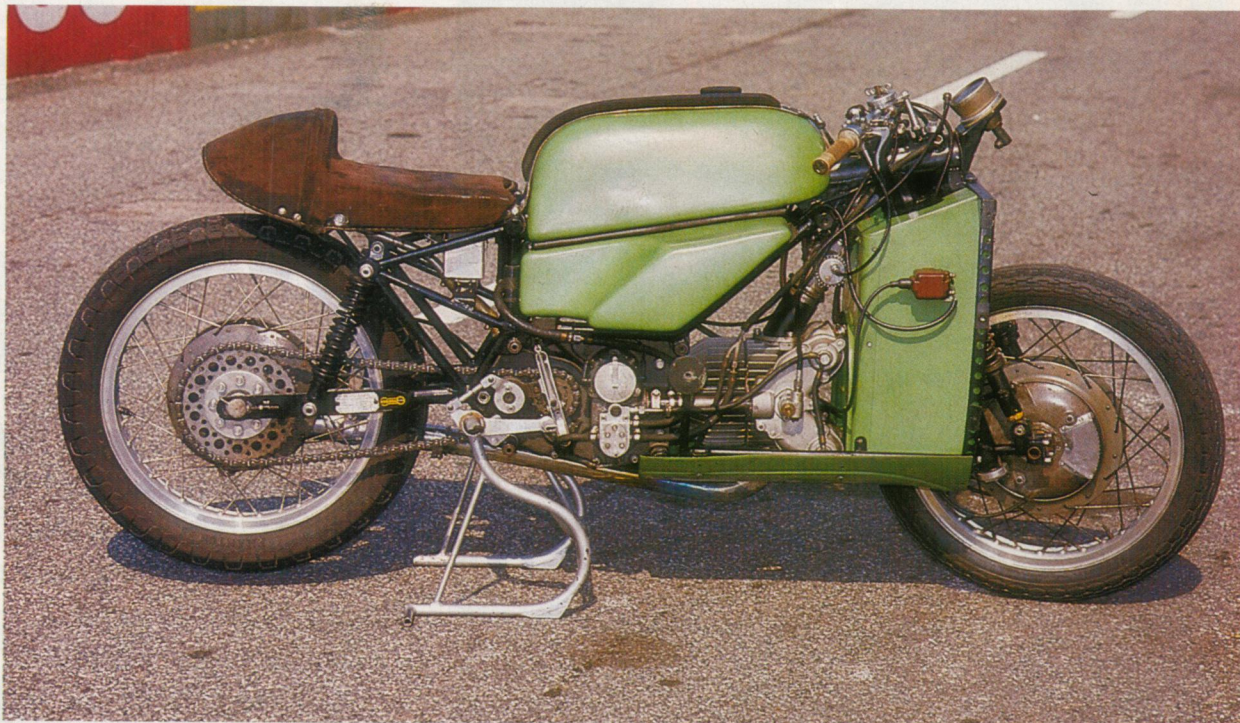
Il y a près de trente ans que Moto Guzzi s'est officiellement retirée de la compétition. Mais de 1921 à 1957 elle n'en a pas moins décroché 14 titres de Champion du Monde et glané 3 329 victoires sur tous les circuits du monde. Ça valait bien une petite commémoration, vibrante et résonnante, sur le circuit de Monza.

Ivan Magot. Photos J.-P. Galtier

Il fait chaud, la lumière envahit doucement Monza en cette matinée d'essais un peu spéciaux. En effet, nous sommes là pour essayer le mono 350 Moto Guzzi de Grand Prix, Champion du Monde il y a pile trente ans aux mains de Bill Lomas, et surtout le légendaire V8 que bien peu de monde a eu l'honneur de tester. Je ne sais pas encore que ce fabuleux berlingot va nous réserver un chien de sa chienne en ne daignant effectuer qu'un seul petit tour et demi du circuit. Restons donc dans l'ambiance joviale de ce début de journée pour découvrir avec quelle brûlante passion le service course « d'époque » va faire revivre l'espace d'un instant un essai de Grand Prix de 1956. Umberto Todero, l'homme qui avec Giulio Carcano et Enrico Cantoni, réalisa la 500 V8 est là. Après quarante-huit ans de bons et loyaux services chez Guzzi, ce petit Italien souriant continue, oubliant la retraite, à chercher encore des chevaux ou n'importe quoi d'autre, comme si de rien n'était. Les moteurs représentent sa vie, et l'usine Moto-Guzzi de Mandello est sa caverne d'Ali Baba à lui. Il faut le voir dans les stands en train de faire préparer les motos par les deux mécaniciens. Il faut l'entendre aussi lorsqu'il vient vous faire les recommandations, non pas d'usage, mais vitales. Car ce mono 350 et le V8 sont réellement ses enfants. C'est lui qui les a reconstruits après avoir suivi leurs premiers pas sur les circuits du Continental-Circus. Une sorte de Gepetto sans moustaches, si vous voyez ce que je veux dire. « *Oun moto dé corze, éllé tuzurs prête ma zamais finite !* » Tout cela pour dire, après avoir posé

La 350 championne du monde en action : étonnante d'efficacité malgré les années.

Umberto Todero et ses enfants. Un mariage réussi entre la mécanique et ce petit italien fou.



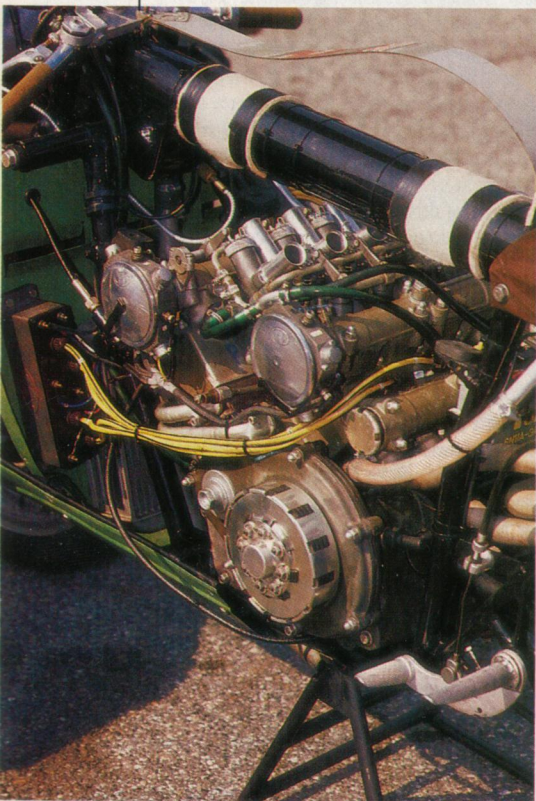
Le mono 350 horizontal est peu loquace sous 4 500 tours mais cause très bien au-dessus jusqu'à 8 000 tours.

ses grosses mains noueuses sur tous les carburateurs du monde, qu'une moto de course ne sera qu'un éternel atelier de recherches. Bref, il ne faut pas dépasser les 7 000 tours, ni mettre les poignées dans l'herbe. Sinon Todero « *lé séra pas countente* ». *On le comprend !*

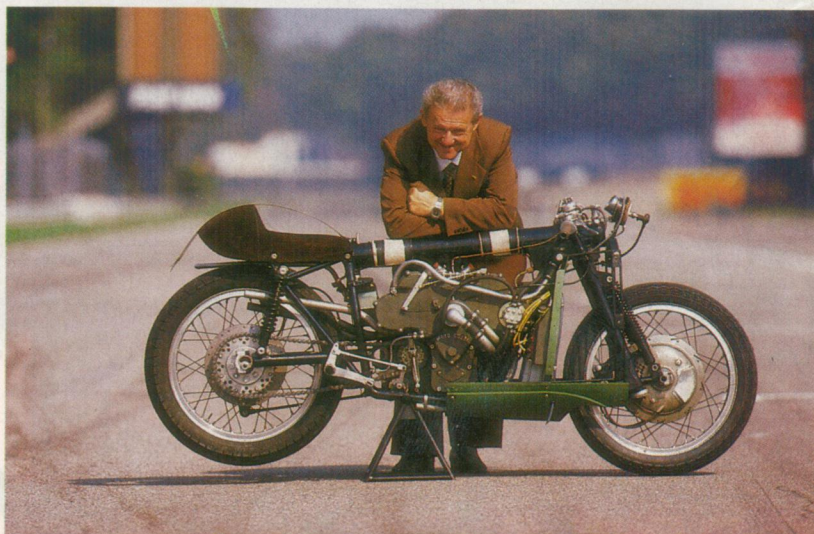
Mono soit qui bien y pense

Depuis que les motos sont sorties du camion, on peut dire qu'il y a de l'animation dans les stands vides de Monza. Les deux mécaniciens mettent de l'huile dans la poutre centrale du cadre, de l'essence dans le réservoir alu et règlent, par-ci-par-là, tout ce qui peut

être réglé. Hormis le fait que l'on n'est pas en course et que bien sûr on ne va pas essayer vingt montes de pneus ou changer la démultiplication, l'ambiance course est bien là. A commencer par cette 350 auréolée de son titre mondial. Elle peut crâner, c'est pas donné à tout le monde. Réservoir alu, carénage enveloppant la roue (CX : 0,20) fraîchement peint en vert foncé, leviers de vélo, poignées enrobées de tuyau d'arrosage et compte-tours unique trônant devant le té supérieur, voilà comment s'offre à moi la première 350 de Grand Prix que je vais pouvoir essayer. Bon d'accord, c'est pas la 500 de Lawson, mais n'empêche qu'elle a son style à elle. Vieillot, soit, mais « classieux » quand même. Un superbe



Légendaire le V8 ? Si, si ! Le peu de temps où il nous a parlé restera inoubliable.



Todero est en train de remonter un deuxième V8 comme celui-ci. On roulera un jour dessus, c'est juré. L'usine nous l'a d'ailleurs promis.

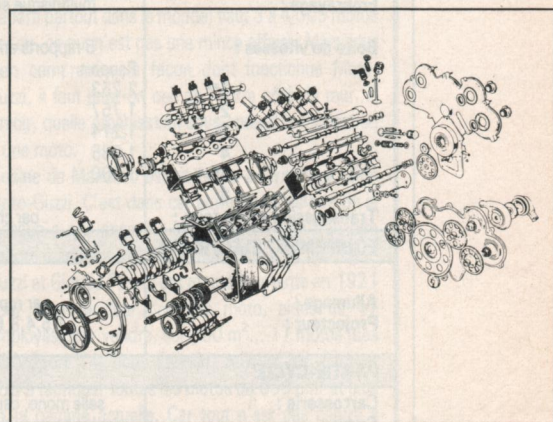
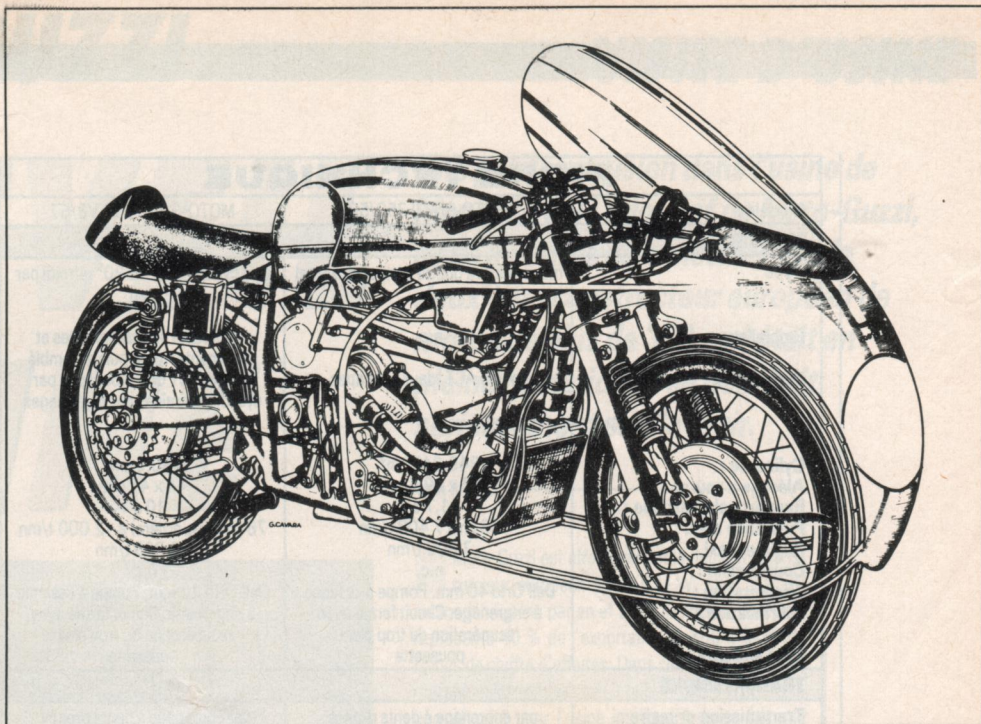
mono double arbre avec un carbu gros comme ça, placé horizontalement au-dessus d'une pipe d'admission quasi verticale. On aurait dit que la 750 FZ n'aurait rien vu. Cette tranquille mécanique farcie de 38 bons canassons habite un cadre double berceau dont la rigidité est surtout assurée par une énorme épine dorsale bourrée d'huile moteur. A l'avant et à l'arrière, il ne faut pas regarder la taille des pneus sous peine de se demander comment on peut angler tranquille avec ça. Blague à part, cela se confirmera d'ailleurs à la conduite, l'âge de l'engin se trahit surtout par ses suspensions ses freins, et la section de ses pneus. A l'heure où les roues sont devenues pas plus grosses que des pièces de dix francs, on peut être dépaycé par des dimensions maintenant peu communes en course. Il faut dire qu'à l'époque, on allait quand même à 220 sur un mono. Il était donc normal de rechercher la stabilité avec de grandes roues vu les performances limitées des pneus. Mais, on n'est pas là pour rigoler, Todero s'agite toujours autant et le « check-up démarrage » va commencer. Le chef donne ses ordres, les autres suivent sans la moindre hésitation. « Huile ! Essence ! Batterie ! » Il ne reste plus qu'à titiller le carbu pour faire arriver l'essence et à décoller l'embrayage pour pouvoir commencer à pousser et se donner toutes les chances de démarrer facilement. Le fait est qu'après toutes ces petites manipes, Micheli, le pilote de l'usine, fait craquer le mono du premier coup. Merci le mégaphone ! Enfin un gros son. Avec les SRX à la « Canada Dry », on en oublierait la dignité de Gromono le simple. Franchement, les cônes, ça pète. Le son que sort ce moteur super-carré a de quoi réjouir tout amateur de liberté. A la fois grave et strident, le 350 émeut dès que le pilote se met à faire cirer l'embrayage. Après l'avoir fait chauffer tranquillement en faisant un tour de circuit, le guidon m'est enfin tendu pour aller découvrir une moto légendaire sur un circuit légendaire, préparée par un mécanicien non moins légendaire. J'en tremblais déjà d'avance et maintenant, il s'agit de se familiariser avec les vitesses. Ça va être coton...

Surprenante

On a arrêté le moteur pour discuter. Micheli me conseille de bien enchaîner mes mouvements pour ne pas brutaliser le moteur qui a presque trente ans d'âge, tandis que Todero me répète de ne pas dépasser les 7 000 tours fatidiques et de faire attention car la moto tire trop long sur ce petit circuit. Je n'irai pas sur le grand circuit, ni dans la « curva grande » où sont morts Saarinen et Pasolini. Tant mieux, j'y pensais déjà trop comme ça depuis l'arrivée sur le circuit. C'est donc déjà bourré d'émotions que je m'élançe pour pousser la championne du monde. Elle démarre encore du premier coup, en première. Il ne me reste plus qu'à caser mon mètre quatre-vingts dans le carénage et de poser mes pieds sur les superbes repose-pieds en alu biseautés. On trouve bien sa place finalement là-dessus ! Je fais cirer un peu, mais la moindre sollicitation de la poignée me fait immédiatement culpabiliser et donc mal utiliser la moto. Premier tour, tranquille, pour voir le petit Monza. Ligne droite, je monte les rapports à 6 800. Le sélecteur est bien sûr à droite et la première en haut. Bonjour les automatismes, surtout

Le V8 en robe du soir très érotique. Grandes roues et leviers de vélo au service d'une des plus belles réalisations mécaniques jamais imaginée.

avec cette démultiplication effectivement longue. Virage à droite, suivi d'un gauche et d'un autre droit qui se resserre et commande une petite ligne droite. Au premier tour, le premier passe tranquille, le second aussi, mais au moment de rentrer dans le deuxième droit, ce qui devait arriver arriva. Je veux rentrer la deux et voilà t'y pas que la quatre arrive : « catastrophe, é important d'arrêter ! » Je sors très large à l'entrée de la ligne droite, tout en restant sur la piste, décidant de faire plus attention à cette boîte made in 56. Trois tours plus tard, ça va mieux. La boîte est en fait assez précise, bien qu'un peu lente, et les virages se succèdent sans anicroche. L'esprit devient donc plus libre pour analyser la situation et utiliser le moteur dans les tours devient vite nécessaire. Il s'y sent d'ailleurs très bien. En dessous de 4 500 tours, il ne veut franchement rien savoir, alors qu'au-dessus, il grimpe avec une énergie supérieure à celle de n'importe quel mono actuel. Après chaque rétrogradage et avant l'entrée en courbe, il est bon d'appeler un peu l'essence sous peine de refus du moulin à continuer la partie. Il s'engorge facilement et demande beaucoup d'attention pour fonctionner efficacement. Y'a pas à dire, maintenant qu'on est chouchoutés par les Japonais et que les monos démarrent dans les mains de n'importe qui, il est difficile d'imaginer combien les berlingots de la génération passée demandaient à ce que l'on s'occupe d'eux. Malgré tout, il est bien sympathique ce Guzzi. Une fois le leçon assimilée, le plaisir de profiter de ce côté sauvage prend tout son sens. Mais le plus surprenant avec cette merné aux dents longues est sa rigidité d'ensemble. La position relativement droite pour une moto de course et le confort tout à fait honnête aident à se sentir en confiance. D'autant plus que l'ensemble de la moto



Tous les secrets du V8 explosés devant vous. Todero en connaît toutes les facettes et met vite le doigt sur les détails qu'il a modifiés et qui ne sont plus conformes au dessin.

réagit sagement et tout d'un bloc. Elle ne se jette pas plus dans le virage qu'elle ne veut en sortir prématurément. Non, franchement elle tiendrait certainement bien par terre avec de meilleures suspensions et des pneus plus larges ou plus tendres. Car, familiarisation aidant, sans oser parler d'attaque, le rythme s'accélère naturellement. Surtout avec cette mise en confiance tentante de la partie-cycle. C'est à ce moment-là que les défauts pointent le bout de leur nez. Avant comme arrière avouent alors leurs limites et se dérobent sur la première petite bosse venue. Il m'aurait certainement fallu plus de temps pour « sentir » comment remédier par le pilotage à ces problèmes. Car, il n'y a pas de doute, c'était certainement la seule solution que devaient avoir les pilotes de l'époque pour faire la différence. Quand on voit l'attaque qu'ils avaient, il y a de quoi frémir. Même chose en pensant au freinage. Mazette ! On refait connaissance avec le fading. Et si le tambour arrière est irréprochable (surtout quand j'essayais de

ESSAI HISTORIQUE

FICHE TECHNIQUE

Modèle :	MOTO-GUZZI 350/56	MOTO-GUZZI 500 V8/57
MOTEUR		
Type :	monocylindre quatre temps horizontal	huit cylindres en V à 90° refroidi par eau
Embiellage :	n.c.	vilebrequin sur paliers lisses et roulements, forgé puis assemblé
Distribution :	double ACT, deux soupapes	double ACT deux soupapes par cylindre entraînés par engrenages
Cylindrée :	349,345 cm ³	498,5 cm ³
Alésage x course :	80 x 69,5 mm	44 x 41 mm
Rapport volumétrique :	11,7 à 1	10 à 1
Puissance maxi :	38 ch à 7 400 t/mn	76 ch (roue arrière) à 12 000 t/mn
Régime maxi :	7 800 t/mn	13 000 t/mn
Couple maxi :	n.c.	n.c.
Alimentation :	Dell'Orto 40 mm. Pompe à essence à engrenage. Circuit fermé avec récupération du trop plein	Dell'Orto 20 mm. Pompe à essence à engrenage. Circuit fermé avec récupération du trop plein
Lubrification :	à engrenage. Circuit fermé avec récupération du trop plein	à engrenage. Circuit fermé avec récupération du trop plein
Mise en route :	poussette	poussette
TRANSMISSIONS		
Transmission primaire :	par engrenage à dents droites. Rapport 1,756	par engrenage à dents droites. Rapport : 2,764
Embrayage :	multidisque en bain d'huile	à sec
Boîte de vitesses :	5 rapports en prise directe	4, 5 ou 6 rapports selon circuit
	Rapport Vit. théorique	Rapport Vit. théorique
1**	2,253 90,02 km/h	2,253 107,97
2*	1,757 115,405 km/h	1,757 138,42
3*	1,274 159,125 km/h	1,380 176,17
4*	1,085 187,283 km/h	1,085 224,22
5*	1,000 203,169 km/h	1,000 243,29
6*		
Transmission secondaire :	par chaîne	par chaîne
EQUIPEMENT ELECTRIQUE		
Allumage :	par rupteurs	par rupteurs. Ordre d'allum.
Projecteur :	1,5,4,8,6,3,7,2	1,5,4,8,6,3,7,2
PARTIE-CYCLE		
Carrosserie :	selle mono, car. int. envelop.	selle mono, car. int. envelop.
Cadre :	double berceau tubul. avec poutre centrale faisant office de réservoir d'huile. En acier 25 MC 6	double berceau tubul. avec poutre centrale faisant office de réservoir d'huile
Direction :		
Suspension avant :	fourche à bras oscillant, amortisseurs hydrauliques	fourche à bras oscillant, amortisseurs hydrauliques
Suspension arrière :	classique à bras oscillant, amortisseurs téléhydrauliques	classique à bras oscillant, amortisseurs téléhydrauliques
Frein avant :	tamb. 4 cames Ø 220 mm. Syst. anti-plong. par flasque mont. sur part. fixe de la fiche.	tamb. 4 cames Ø 220 mm. Syst. anti-plong. par flasque mont. sur part. fixe de la fiche.
Frein arrière :	tambour double came de diamètre 200x40 mm	tambour double came de diamètre 200x40 mm
Roue :		
Pneus :	AV : 2.75x19 AR : 3.00x19	AV : 2.75x19 AR : 3.00x20
CAPACITES		
Essence :	20 litres	34 litres
Huile moteur :	3 litres	4 litres
Liquide refroidissement :	—	4 litres
DIMENSIONS ET POIDS		
Hauteur de selle :	—	—
Empattement :	1 440 mm	1 396 mm
Garde au sol :	135 mm	150 mm
Poids à sec (usine) :	135 kg	137 kg
Poids avec pleins (vérifié) :	n.c.	162,5 kg
Répartition de ce poids :	AV : 71,5 kg. AR : 63,5 kg	AV : 83,5 kg. AR : 79 kg

rentrer des vitesses avec), il faut choisir le bon moment pour actionner la manette de vélo droite. Cela devait être excellent pour apprendre à freiner tard. Car on le fait une fois avec cette 350, deux fois peut-être, mais pas trois. Ils devaient s'en douter dans les stands, car après une bonne demi-heure de pom-pom, ils ont cru bon de m'arrêter histoire de préserver quelque peu cette représentante du bon vieux temps des monos qui gagnaient tout.

Nostalgie

Quand vous rentrez dans les stands, vous réalisez ce que peut représenter pour un Italien inventeur de soupapes de prêter « sa » moto. *« Il é vio, y il fau faire atténction sinon grippa ! »*. Et quand dans ce flot d'inquiétudes Toderò sort : *« Ma s'il é vio il doit murrir ! »*, l'optimisme italien prend alors sa vraie forme. On se fait un sang d'encre pour le moindre petit boulon, et si un jour le ciel vous tombe sur la tête, c'est presque bon signe. C'est tout cela qui modèlent une ambiance et aujourd'hui sur le circuit de Monza, elle était là. Entre le fanatisme qui n'est autre que leur potion magique et la grandeur de cette piste, on se serait crus dans une machine à remonter le temps. Car ce matin-là, Toderò était en 1956 et Monza était couverte de l'ombre des Surtees, Lomas, Anderson, Lorenzetti et tous les autres. Y'a pas à dire, ça fait quelque chose.

Huit cylindres taquins

Taquins, on peut dire qu'ils le sont ces pistons, puisque malgré tout l'amour de l'ingénieur Toderò, le moteur : « a grippa !! ». Eh oui, nous ne mettrons pas le derrière sur la plus fabuleuse machine jamais construite. Tant pis, on se consolera avec les photos. Il y a trente ans, le V8 demanda cinq mois à Carcano, Toderò et Cantoni pour être opérationnel. Huit cylindres, quatre arbres à cames, huit carburateurs de 20 mm, huit pots d'échappement, huit rupteurs, une partie-cycle classique, soit près de 80 ch à la roue arrière pour 137 kilos. Il auraient dû permettre à Bill Lomas de collectionner un titre de champion du monde supplémentaire. Malheureusement, comme pour cet essai avorté, il en fût tout autrement pour les huit superbes gamelles après l'arrêt de l'usine. Malgré tout, cette journée d'essais avec l'ingénieur Toderò en personne, qui après avoir remonté ce premier V8 est en train de réassembler le second, a été plus qu'enrichissant. Ce qui nous fait dire que les quelques tours de Monza sur cette 500 ne sont que partie remise. Malgré tout, on l'a entendu tourner cette vilaine, et croyez-moi, même si Lacombe dit que les Honda six cylindres étaient plus mélodieuses, je ne veux pas le croire. Huit petits tubes en train de s'exprimer librement entre les gradins d'un circuit légendaire, y'a pas à dire, ça fait vaciller les artères. Quelques bruits mécaniques habillant un halo démesuré à la fois grave et strident, voilà ce qu'est le V8 en pleine possession de ses moyens. Le tout baignant dans un zeste de fanatisme italien, absolument pas déplacé, et vous avez la recette idéale du souvenir inoubliable. Ceci pour vous mettre dans l'ambiance à défaut de pouvoir vous faire vivre les impressions ressenties au guidon de ce mythe indentifié depuis trente ans.