

LA MOTO DEL DOPO GUERRA

Nel day after del secondo conflitto mondiale, in Italia, metà delle strade e delle ferrovie erano inutilizzabili, una buona percentuale di abitazioni distrutte e le casse statali vuote.

Si viveva con tenacia, insieme alle macerie scomparivano le ferite interiori causate da una guerra che aveva traghettato il paese da una sorta di "ordine dittatoriale" a un non meno problematico "disordine democratico".

di Giovanni De Nisi



La scoperta del territorio italiano, alimentava il desiderio di abbreviare i tempi di percorrenza tra la casa e il luogo di lavoro, tra città e città, regione e regione riallacciando rapporti resi impossibili nel periodo bellico. Sensibile al problema Carlo Guzzi, nel 1943, quando ancora il presente significava dolore e attesa per una possibile rinascita, pensò a un mezzo che potesse coadiuvare l'Italia della ricostruzione.

Si lavorò intorno a due progetti: una motoleggera e il piccolo motore Colibrì, monocilindrico di 30 cc a due tempi con accensione a magnete e trasmissione a rullo applicabile alla ruota posteriore della bicicletta.

Del "micromotore" fu realizzato soltanto il prototipo, la motoleggera divenne invece un modello indiscusso del coevo motorismo, noto con il nome di Guzzino. L'autore fu Antonio Micucci, giovane tecnico di Monza giunto tra la fine del 1942 e l'inizio del 1943 alla Moto Guzzi, dove rimase come direttore di progettazione fino al 1967.

Per onorare il primo incarico, si attenne ai suggerimenti di Carlo Guzzi: ruote alte e cilindrata superiore ai 50 cc, una vera moto e non un ciclomotore, in perfetta sintonia con la produzione della Casa.

L'estro di Micucci partorì due diverse soluzioni per il telaio monotrave: a lamiera stampata o con un tubo dal considerevole diametro di 50 mm. Le valutazioni tecniche dell'Ingegnere Giuseppe Guzzi spianarono la strada al secondo progetto, affrettatamente definito dal fratello Carlo, dubbioso sulla sua solidità, "a manico di scopa".

Per il propulsore ci si orientò su un due tempi dalla cilindrata di 63,7 cc, cambio a tre marce, distribuzione a due travasi, dritti e opposti per non imitare il tipo Schnurle utilizzato dalla DKW, pistone piatto e ammissione attraverso l'albero motore.

Rimase sulla carta l'altro motore predisposto da Micucci, sempre a due tempi ma con cambio a due rapporti introdotti da sfere e distribuzione classica a tre luci con deflettore. Al termine del secondo conflitto mondiale apparve il prototipo del Guzzino che mostrava a sinistra un piccolo volano e la leva della frizione, a destra il carburatore e il magnete dell'accensione posto sotto il carter.

L'interesse della stampa incuriosì i motociclisti che non vedevano l'ora di tornare a possedere una moto e quanti, non avendola mai avuta, ambivano guidarla. Nella primavera del 1946 la Guzzi predispose il lancio commerciale della motoleggera, presentandola anche in tante città italiane accompagnata dall'incisivo slogan "Più lesto al lavoro, più lesto a casa".

L'attività promozionale sostenne il Guzzino enfatizzandone l'immagine, come in occasione del raduno organizzato a Mandello del Lario il 5 giugno 1949. Un successo senza pari decretato da 12.660 Guzzino e 14.257 radunisti. Molto seguita nello stesso anno la cavalcata di 8.000 Km Milano-Oslo-Milano compiuta da venticinque Guzzino guidati da altrettanti boy scout.

I due avvenimenti celebrarono sia i primi 50.000 esemplari, realizzati in tre anni, che l'accordo con l'Hispania Motor in base al quale il 65 sarebbe stato prodotto anche in Spagna.

Nel frattempo la concorrenza italiana, già cospicua con la Vespa Piaggio, decise di minare il primato della due ruote di Mandello, passando all'offensiva; è il caso della Ducati che dopo il Cucciolo di 50 cc presentò nel 1949 la sua prima motoleggera equipaggiata con motore a quattro tempi di 60 cc potenziato in breve a 65.

Sull'incalzare delle richieste di un mercato che rincorreva mezzi dalle prestazioni superiori, il Guzzino andò fuori produzione nel 1954 soppiantato dal Cardellino, il quale rimase in auge fino al 1965 in varie versioni e con un propulsore che nel 1962 raggiunse gli 83 cc. Da Mandello del Lario uscirono 71.534 Guzzino, accuratamente assemblati a mano, suddivisi in tre serie, A, B e C e contraddistinti dal medesimo numero ripetuto sul telaio e sul motore.

Nel 1946 - 1949 si andò dall'1 al 53021 e nel 1949 - 1954 dal 18110001 al 21120035, naturalmente con molte cifre inutilizzate o impresse su altri modelli Guzzi.

Le doti della motoleggera cancellarono le perplessità riguardo il prezzo di acquisto, 80.000 lire al momento dell'ingresso sul mercato, 159.000 lire nel 1948 successivamente alle manovre statali di politica economica; in quell'anno occorrevano 700.000 lire per una Fiat Topolino, 129.000 lire nel 1952 ed infine 107.000 nel 1953.



Oggi la cifra d'acquisto per un Guzzino da rimettere a nuovo oscilla dai 600 ai 700 euro mentre per uno restaurato va dai 2.700 ai 2.900 euro.

Oltre ad essere pratica, la motoleggera della Guzzi è bella e, visto che la bellezza appaga e consola, nell'epoca della ricostruzione non era certo qualità da trascurare. La brillante e integrale verniciatura rossa su forcellone, forcella e parafanghi viene impreziosita da una doppia filettatura nera e oro. Nel 1948 il clacson elettrico sostituisce la trombetta a pera e vengono introdotte le cromature eseguite direttamente in fabbrica.

Esse connotano la coppetta che scherma il perno del pedale di avviamento, la marmitta dal terminale a tubetto e non più a coda di pesce, le leve del cambio e della frizione sul motore, le aste apriganasce dei freni e altri componenti.

Questi segnali di stile scomparvero tra il 1952 e il 1953 quando, per contenere i costi di produzione, furono eliminati i filetti, gli elementi cromati divennero bruniti e la livrea di vari esemplari si tinse di grigio cenere. L'essenzialità della ciclistica del Guzzino viene espressa dal telaio monotubo che, collegato al canotto di sterzo con un'inclinazione di 45°, al posteriore ha infulcrato il forcellone in lamiera stampata della sospensione, il quale comprime due molle elicoidali biconiche verso altrettanti fermi.

La forcella a parallelogramma con molla centrale è sempre in lamiera stampata e scatolata mentre i cerchi a raggi in acciaio dal diametro di 26 pollici montano pneumatici da ciclofurgone.

I freni a tamburo laterale e a camma singola sono di scarso vigore, al contrario ben molleggiato risulta il sedile monoposto sorretto come il serbatoio sul quale è fissato un utile portapacchi, da un tubo verticale e uno orizzontale con profilo ad U.

Appena 45 Kg il peso del Guzzino che coniuga maneggevolezza e facilità d'uso a un discreto rendimento termodinamico, con un litro di miscela si percorrono quasi quaranta chilometri.

La potenza di 2 Cv a 5.000 giri/min del propulsore va a cogliere con il solo pilota una velocità massima di 50 Km/h che emula quella di un ciclomotore, rispetto al quale però il Guzzino è più robusto, permette il trasporto del passeggero e anche se in salita fatica un po' si rivela instancabile.



immatricolato nel 1950 protagonista di queste pagine, di proprietà del ternano Aldo Bassotti custode delle suggestioni che evoca. La due ruote venne mutata dall'assetto biposto all'accoppiata con il sidecar a un'insolita versione femminile con il telaio analogo a quello delle biciclette da donna.

Si utilizzò per realizzare motofurgoncini e il motore equipaggiò zappatrici e pompe di aspirazione. Nel 1953 comparve un kit predisposto da una ditta di Bergamo per far diventare il propulsore da due a quattro tempi, ma troppo costoso per ottenere il consenso sperato.

Dettero libero sfogo alla fantasia anche quanti approntarono il Guzzino in versione da gara, riportando successi e lusinghieri piazzamenti dalla velocità alle maratone di gran fondo come la Milano - Taranto, dalle gincane al motocross. La Casa non intervenne mai direttamente nel predisporre Guzzini da competizione eccetto che per i tentativi di conquista, coronati da successo, di records di velocità nel 1948 in Svizzera e all'autodromo di Monza e nel 1950 a Montlhéry in Francia.

Chiusa l'aria e dato il cicchetto, un paio di pedalate al massimo e l'elastico motore due tempi si avvia senza indecisioni. Costruito in alluminio e ancorato a sbalzo al telaio in tre punti ha il cilindro in lega, dal 1953 in ghisa, inclinato di 30°.

Il carter si mostra frazionato in due parti a taglio verticale, l'albero motore costituito da tre pezzi all'interno è vuoto e funge da valvola rotante per l'ammissione. Assemblato su tre cuscinetti a rotolamento all'inizio della produzione, venne poi munito dal lato del volano di una bronzina per garantire una resistenza superiore. Rullini da 3 mm garantiscono la rotazione della biella e sul pistone piatto sono collocati due segmenti di tenuta. Nel primo periodo la trasmissione primaria a ingranaggi era a denti dritti soppiantati poi da altri a dentatura elicoidale. La frizione in bagno d'olio passa da due a quattro dischi di attrito e comanda il cambio a tre rapporti con la leva a mano posta sulla destra del serbatoio. L'alimentazione è affidata ad un carburatore Dell'Orto con diffusore da 14 mm e filtro dell'aria.

La duttilità del Guzzino ispirò i privati, le ditte e i tecnici a dar vita a una nutrita gamma di trasformazioni, di accessori e ricambi. Il tachimetro, il segnalatore del livello miscela e il tagliavento venivano montati di frequente come la marmitta silenziata, i paragambe, la forcella telescopica, il cambio a pedale e il comando dell'acceleratore a manopola.

Volendo portare la cilindrata a 75 cc si adottarono un cilindro e una testa di foggia quadrangolare con l'alettatura dallo sviluppo orizzontale e non verticale dei cilindri e delle teste prodotti di serie.

Tale modifica caratterizza il Guzzino modello B

LA MOTO D'APRÈS GUERRE

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale en Italie, la moitié des routes et des chemins de fer étaient inutilisables, un grand pourcentage des maisons étaient détruites et les caisses de l'État étaient vides.

On a vécu avec ténacité, et les blessures intérieures causées par une guerre qui avait fait passer le pays d'une sorte d' "ordre dictatorial" à un non moins problématique "désordre démocratique", ont disparu avec les décombres.

par Giovanni De Nisi - Traduction via [DeepL](#)



La découverte du territoire italien a alimenté le désir de réduire le temps de déplacement entre le domicile et le travail, entre les villes, les régions, en renouant des relations rendues impossibles pendant la guerre. En 1943, sensible au problème, Carlo Guzzi, alors que le présent était encore synonyme de douleur et d'attente d'une possible renaissance, a pensé à un moyen qui pourrait aider l'Italie dans sa reconstruction.

Il travaille sur deux projets : une motocyclette légère et le petit moteur Colibri, un monocylindre de 30 cm³ à deux temps, avec allumage magnétique et transmission à rouleaux, qui pouvait être monté sur la roue arrière de la bicyclette. Seul le prototype du "micro-moteur" est construit, tandis que la motocyclette légère devient un modèle incontesté de l'automobilisme contemporain, connu sous le nom de Guzzino.

L'auteur en est Antonio Micucci, un jeune technicien de Monza qui arrive chez Moto Guzzi entre la fin de 1942 et le début de 1943, où il restera directeur du design jusqu'en 1967. Pour honorer sa première mission, il suit les suggestions de Carlo Guzzi : des roues hautes et une cylindrée supérieure à 50 cm³, une vraie moto et non un cyclomoteur, en parfaite harmonie avec la production de l'entreprise.

L'inspiration de Micucci donne lieu à deux solutions différentes pour le cadre : avec de la tôle emboutie ou avec un tube d'un diamètre considérable de 50 mm. L'expertise technique de l'ingénieur Giuseppe Guzzi ouvre la voie au second projet, rapidement nommé "manche à balai" par son frère Carlo, doutant de sa solidité.

Quant au moteur, ils optent pour un deux temps d'une cylindrée de 63,7 cm³, une boîte de vitesses à trois rapports, une distribution à deux temps, droite et opposée pour ne pas imiter le type Schnurle utilisé par DKW, un piston plat et une admission par le vilebrequin. L'autre moteur conçu par Micucci reste sur le papier, toujours à deux temps mais avec une boîte de vitesses à deux rapports introduite par des sphères et une distribution classique à trois lumières avec chicane.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, le prototype de la Guzzino apparaît, montrant à gauche un petit volant et un levier d'embrayage, à droite le carburateur et l'aimant d'allumage placé sous le carter.

L'intérêt de la presse a éveillé la curiosité des motocyclistes qui avaient hâte de retrouver une moto et de ceux qui n'en avaient jamais eu et qui voulaient en faire.

Au printemps 1946, Guzzi prépare le lancement commercial du Motoleggera, en le présentant dans de nombreuses villes italiennes avec le slogan incisif : "Plus vite au travail, plus vite à la maison". Les actions promotionnelles soutiennent le Guzzino, en soulignant son image, comme lors du rallye organisé à Mandello del Lario le 5 juin 1949. Un succès inégalé avec 12.660 Guzzinos et 14.257 participants.

La même année, le parcours Milan-Oslo-Milan de 8.000 km effectué par 25 Guzzino emmenés par des scouts, a été très suivi.

Les deux événements ont célébré à la fois les 50.000 premières unités produites en trois ans et l'accord avec Hispania Motor selon lequel la 65 serait également produite en Espagne. Entre-temps, la concurrence italienne, déjà forte avec la Vespa de Piaggio, décide de saper la suprématie du deux-roues Mandello en passant à l'offensive : c'est le cas de Ducati qui, après le

Cucciolo de 50 cm³, présente en 1949 son premier quatre-roues équipé d'un moteur à quatre temps de 60 cm³, bientôt porté à 65.

Le Guzzino a cessé d'être produit en 1954, remplacée par le Cardellino, qui est resté en vogue jusqu'en 1965 dans différentes versions et avec un moteur qui atteignait 83 cm³ en 1962.

71.534 Guzzino sont sortis de Mandello del Lario, soigneusement assemblées à la main, subdivisées en trois séries, A, B et C et distinguées par le même numéro répété sur le châssis et le moteur : de 1946 à 1949, elles allaient de 1 à 53.021 et de 1949 à 1954 de 18.110.001 à 21.120.035, avec naturellement de nombreux numéros non utilisés ou estampillés sur d'autres modèles Guzzi.

Les qualités du Motoleggera compensait son prix d'achat, 80.000 liras lors de son lancement sur le marché, 159.000 liras en 1948 suite à la nouvelle politique économique de l'État ; cette année-là, il fallait 700.000 liras pour une Fiat Topolino, 129.000 liras en 1952 et enfin 107.000 liras en 1953.



Aujourd'hui, le prix d'achat d'un Guzzino remis à neuf varie entre 600 et 700 euros, tandis que celui d'une Guzzi restaurée va de 2.700 à 2.900 euros.

En plus d'être pratique, le Motoleggera est beau et, comme la beauté est satisfaisante et réconfortante, à l'époque de la reconstruction, ce n'était certainement pas une qualité à négliger. La peinture rouge vif et complète du bras oscillant, de la fourche et des garde-boues est agrémentée d'un double filetage noir et or.

En 1948, le klaxon électrique a remplacé la trompette en forme de poire et le chromage d'usine a fait son apparition, notamment le carter qui protège le pivot du kick, le silencieux avec ses sorties tubulaires au lieu des sorties en queue de poisson, les leviers de vitesse et d'embrayage du moteur, les tiges de frein et d'autres composants.

Ces éléments de style disparaissent entre 1952 et 1953 lorsque, afin de contenir les coûts de production, les filets sont éliminés, les éléments chromés sont brunis et la livrée de plusieurs modèles est teintée de gris cendré.

L'essentiel du châssis de la Guzzino est le cadre monotube qui, relié à la tête de direction avec une inclinaison de 45°, porte à l'arrière le bras oscillant de suspension en tôle emboutie, qui comprime deux ressorts hélicoïdaux biconiques vers deux butées.

La fourche à parallélogramme avec ressort central est également en tôle emboutie et caissonnée, tandis que les jantes à rayons en acier de 26 pouces de diamètre montent des pneus cyclovan. Les freins à tambour latéraux et les freins à simple came sont peu puissants.

Au contraire la selle unique est bien suspendue et soutenue, comme le réservoir sur lequel est fixé un bien utile porte-bagages.

45 kg seulement, c'est le poids du Guzzino qui allie la maniabilité et la facilité d'utilisation à une discrète efficacité thermodynamique. Avec un litre d'essence on peut parcourir presque quarante kilomètres.

La puissance de 2 CV à 5.000 tr/mn permet d'atteindre une vitesse maximale de 50 km/h en solo, qui approche celle d'un cyclomoteur, par rapport auquel, cependant, le Guzzino est plus robuste, permet le transport d'un passager et même s'il peine un peu dans les montées, il est infatigable.



Une fois l'arrivée d'air coupée, quelques coups de pédale à plein régime et le moteur à deux temps démarre sans hésitation.

Construit en aluminium et fixé en porte-à-faux en 3 points sur le châssis, il avait un cylindre en alliage, en fonte à partir de 1953 et est incliné à 30°.

Le carter était divisé en deux parties coupées verticalement, le vilebrequin composé de trois pièces était creux à l'intérieur et faisait office de soupape rotative pour l'admission. Monté sur trois roulements à billes au début de la production, il a ensuite été monté sur une bague du côté du volant pour assurer une plus grande solidité.

Des rouleaux de 3 mm assurent la rotation de la bielle et deux segments d'étanchéité sont placés sur le piston plat.

Au début, la transmission par engrenage primaire avait des dents droites, qui ont ensuite été remplacées par des dents hélicoïdales.

L'embrayage humide passe de deux à quatre disques de friction et commande la boîte de vitesses à trois rapports à l'aide du levier manuel situé à droite du réservoir.

L'alimentation en carburant est confiée à un carburateur Dell'Orto avec un diffuseur de 14 mm et un filtre à air. La flexibilité du Guzzino a inspiré des particuliers, des entreprises et des techniciens pour créer une large gamme de transformations, d'accessoires et de pièces détachées.

Un compteur de vitesse, un indicateur de niveau de mélange et un saute-vent étaient fréquemment montés, tout comme un silencieux, des protège-jambes, une fourche télescopique, une boîte de vitesses à pédale et un poignée d'accélération.

Pour augmenter la cylindrée à 75 cc, on adoptera un cylindre et une culasse quadrangulaires, avec des ailettes horizontales et non verticales comme pour les cylindres et les culasses de série 65. Cette modification caractérise le Guzzino modèle B de 1950, celui des photos de ces pages, propriété d'Aldo Bassotti de Terni.

Le deux-roues existe aussi en configuration à deux places, en side-car et en version féminine inhabituelle avec un cadre semblable à celui d'une bicyclette de femme.

Il est utilisé pour fabriquer de petites camionnettes et le moteur est équipé de houes et de pompes aspirantes. En 1953, une entreprise bergamasque a mis au point un kit pour convertir le moteur de deux à quatre temps, mais il s'est avéré trop coûteux pour être couronné de succès.

Ceux qui ont préparé le Guzzino dans une version de course ont également donné libre cours à leur imagination, obtenant des succès et des classements gratifiants, en vitesse comme en endurance comme le Milan-Taranto, des gymkhanas au motocross.

La société n'est jamais intervenue directement dans les versions de course de ce Guzzino, à l'exception des tentatives réussies de records de vitesse en 1948 en Suisse et sur le circuit de Monza et en 1950 à Montlhéry en France.