

EVOLUZIONE DI STORNELLO 1960 - 1974

Articolo italiano - Fonte, data, autore sconosciuto

Nel 1962 nacque lo Stornello Sport, con una nuova testata ed il filtro centrifugo per l'olio. La ciclistica era identica al modello base, ma lo Sport aveva il manubrio basso e qualche cavallo in più che gli permetteva di raggiungere i 110kmh pur mantenendo consumi di carburante molto contenuti. Offerto nel solo colore rosso con fregi bianchi, costava 189.000 lire (circa 1830 Euro attuali). Per non creare confusione tra il modello base, che restava in produzione, ed il nuovo Sport, il primo venne denominato Turismo. Nel 1965, si affiancarono ai due modelli già commercializzati altri tre modelli dotati del più potente motore dello Sport: lo Stornello Regolarità, lo Sport America e lo Scrambler che avevano linee simili ma accostamenti cromatici diversi oltre al manubrio alto definito "all'americana".



Dato che veniva utilizzato anche per turismo, nacque l'esigenza di accedere alle autostrade che gli erano però precluse dalla cilindrata di 125cc. La risposta fu lo Stornello 160 che venne presentato alla fine del 1968. Rinnovato profondamente anche nella linea, aveva un serbatoio dal diverso disegno, parafranghi più sottili, una sella più comoda per due persone e la scatola sottosella più ampia che incorporava anche il filtro aria a cartuccia. I cavalli aumentarono a 12,6 e la velocità di punta a 118kmh. I consumi di carburante rimasero ottimi.

Nel 1971 venne commercializzata l'ultima evoluzione dello Stornello. Il cambio era a 5 marce e il motore fu modificato anche esteticamente. Grazie alle cinque marce era più pronto sia in accelerazione che in ripresa. Nella versione Turismo era offerto in entrambe le cilindrata, 125 e 160, mentre lo Scrambler solo 125. Il rinnovamento del motore fu accompagnato da quello della carrozzeria e della dotazione di serie, che presentava anche il contagiri a fianco del tachimetro-contakilometri. Il 1974 fu l'ultimo anno di produzione dello Stornello la cui commercializzazione cessò l'anno successivo: l'avanzata delle potenti due tempi 125 da strada e regolarità di altre marche e la più moderna Gilera Arcore 4 tempi, venivano largamente preferite dai sedicenni di allora.

Il ricordo che lascia lo Stornello Guzzi è quello di una moto solida, affidabile e molto economica quanto a consumi e manutenzione.

STORNELLO 125 - 1966

Motociclismo d'Epoca - Maggio 2000



Progettata nel 1960, la motoleggera di Mandello risultò, fino all'avvento della Gilera 124 5V, una delle migliori moto. Proposta in più versioni, dimostrò buone doti meccaniche e discrete prestazioni, tanto da risultare una delle 125 più vendute in quei primi anni 60. Purtroppo le vicissitudini economiche della Moto Guzzi diedero un duro colpo a questo modello che in pratica assunse un ruolo marginale sul mercato dal 1966 al 1969.

Uscita dalla "burrasca" con la nuova gestione SEIMM, la Casa di Mandello iniziò a riprendere fiato, ma indubbiamente avvertiva la necessità di modelli nuovi e accattivanti per riconquistare il mercato. L'ultimo Stornello ebbe un ruolo importante e, anche se non ottenne un successo analogo a quello delle prime versioni, diede il suo importante contributo a risollevarne le sorti dell'Azienda.



La quale si rese evidentemente conto, anche in funzione dell'evolversi del mercato, che non valeva la pena rincorrere sul terreno delle sportive gli avversari. Per questo ci voleva un motore a 2 tempi di nuova generazione che infatti si incominciò a studiare sin dal '69 (non andò mai in produzione e con l'arrivo di De Tomaso ne venne utilizzato un altro solo dalla Benelli).

Però, dal momento che si era perso molto tempo e che comunque il 4 tempi sembrava poter avere una carriera ancora sufficientemente lunga per giustificare certi investimenti, la Moto Guzzi realizzò un nuovo Stornello turistico, per nulla banale come dimostrato dal design del serbatoio "ad ala di gabbiano" e dai colori.



Una moto che, benché priva di alcun appeal sportivo, seppe conquistare anche i giovani e che a livello prestazionale si poneva sulla stessa base della principale concorrenza. Lo Stornello era nella pratica una solida monocilindrica, parca come sempre nei consumi (attorno ai 27/28 km/litro) e decisamente votata al comfort come evidenziato sia dalla forma del manubrio sia dall'ampio sellone biposto.

ÉVOLUTION DU STORNELLO 1960 - 1974

Article italien - Source, date, auteur inconnus

En 1962, le Stornello Sport est né, avec une nouvelle culasse et un filtre à huile centrifuge. Le châssis était identique au modèle de base, mais la Sport avait un guidon bas et quelques chevaux de plus qui lui permettaient d'atteindre 110 km/h tout en maintenant une consommation de carburant très faible. Proposée uniquement en rouge avec des rayures blanches, elle coûtait 189.000 liras (environ 1.830 euros aujourd'hui).

Pour éviter toute confusion entre le modèle de base, qui est resté en production, et le nouveau Sport, le premier a été appelé Turismo.

En 1965, les deux modèles déjà présents sur le marché sont rejoints par trois autres modèles équipés du moteur plus puissant de la Sport : la Stornello Regolarità, la Sport America et la Scrambler, qui présentent des lignes similaires mais des combinaisons de couleurs différentes ainsi qu'un guidon haut défini comme "à l'américaine".



Comme il était également utilisé pour le tourisme, le besoin s'est fait sentir d'accéder aux autoroutes, ce qui était exclu par sa capacité de 125cc. La réponse a été le Stornello 160 qui a été présenté à la fin de 1968. Il avait un look profondément nouveau, avec un réservoir de carburant de conception différente, des garde-boues plus fins, une selle plus confortable à deux places et une boîte plus grande sous la selle qui incorporait également le filtre à air à cartouche. La puissance est passée à 12,6 CV et la vitesse de pointe à 118 km/h. La consommation de carburant est restée correcte.

En 1971, la dernière évolution du Stornello a été commercialisée. La boîte de vitesses était une cinq rapports et le moteur a également été modifié sur le plan esthétique. Grâce aux cinq vitesses, il avait de meilleures reprises et une accélération plus forte.

La version Turismo était proposée en 125 et 160 cc, tandis que le Scrambler n'était disponible qu'en 125 cc. Le renouvellement du moteur s'accompagne de celui de la carrosserie et de l'équipement de série, qui comprend également un compte-tours à côté du compteur de vitesse.

1974 est la dernière année de production du Stornello, dont la vente s'arrête l'année suivante : l'arrivée des puissantes motos de route et de "Regolarità" 125 à deux temps d'autres marques et la plus moderne Gilera Arcore à quatre temps, sont largement préférées par les jeunes de 16 ans de l'époque.

Le souvenir que laisse le Stornello Guzzi est celui d'une moto solide, fiable et très économique en termes de consommation et d'entretien.

STORNELLO 125 - 1966

Motociclismo d'Epoca - Mai 2000

Conçue en 1960, le "Motoleggera" de Mandello était, jusqu'à l'arrivée de la Gilera 124 5V, l'une des meilleures motos. Proposée en plusieurs versions, elle montrait de bonnes qualités mécaniques et des performances correctes, à tel point qu'elle était l'une des 125 les plus vendues en ce début des années 60. Malheureusement, les vicissitudes économiques de Moto Guzzi ont porté un coup sévère à ce modèle qui, en réalité, a eu un rôle marginal sur le marché de 1966 à 1969.

Après la "tempête" causée par la nouvelle direction de la SEIMM, la société de Mandello a commencé à reprendre son souffle, mais a sans doute ressenti le besoin de nouveaux modèles attrayants pour reconquérir le marché. Le dernier Stornello a joué un rôle important et, même s'il n'a pas eu le même succès que les premières versions, il a largement contribué au redressement de l'entreprise.



L'entreprise a manifestement compris, compte tenu de l'évolution du marché, qu'il n'était pas utile de courir après ses rivaux sur le marché des motos sportives. Pour cette raison, un moteur 2 temps de nouvelle génération était nécessaire et, en fait, les études ont commencé dès 1969 (il n'est jamais entré en production et avec l'arrivée de De Tomaso, seul un autre moteur a été utilisé par Benelli).

Cependant, comme beaucoup de temps avait été perdu et que le 4 temps semblait avoir une carrière suffisamment longue pour justifier certains investissements, Moto Guzzi créa un nouveau Stornello pour le tourisme, ce qui n'était pas du tout anodin comme le montre le design du réservoir "aile de mouette" et les couleurs.



Une moto qui, bien que dépourvue de tout attrait sportif, était capable de séduire même les plus jeunes et qui, en termes de performances, était sur la même base que la concurrence principale. Le Stornello était en fait un monocylindre solide, économique comme toujours en termes de consommation de carburant (environ 27/28 km/litre) et résolument tourné vers le confort, comme en témoignent la forme du guidon et la grande selle biplace.