

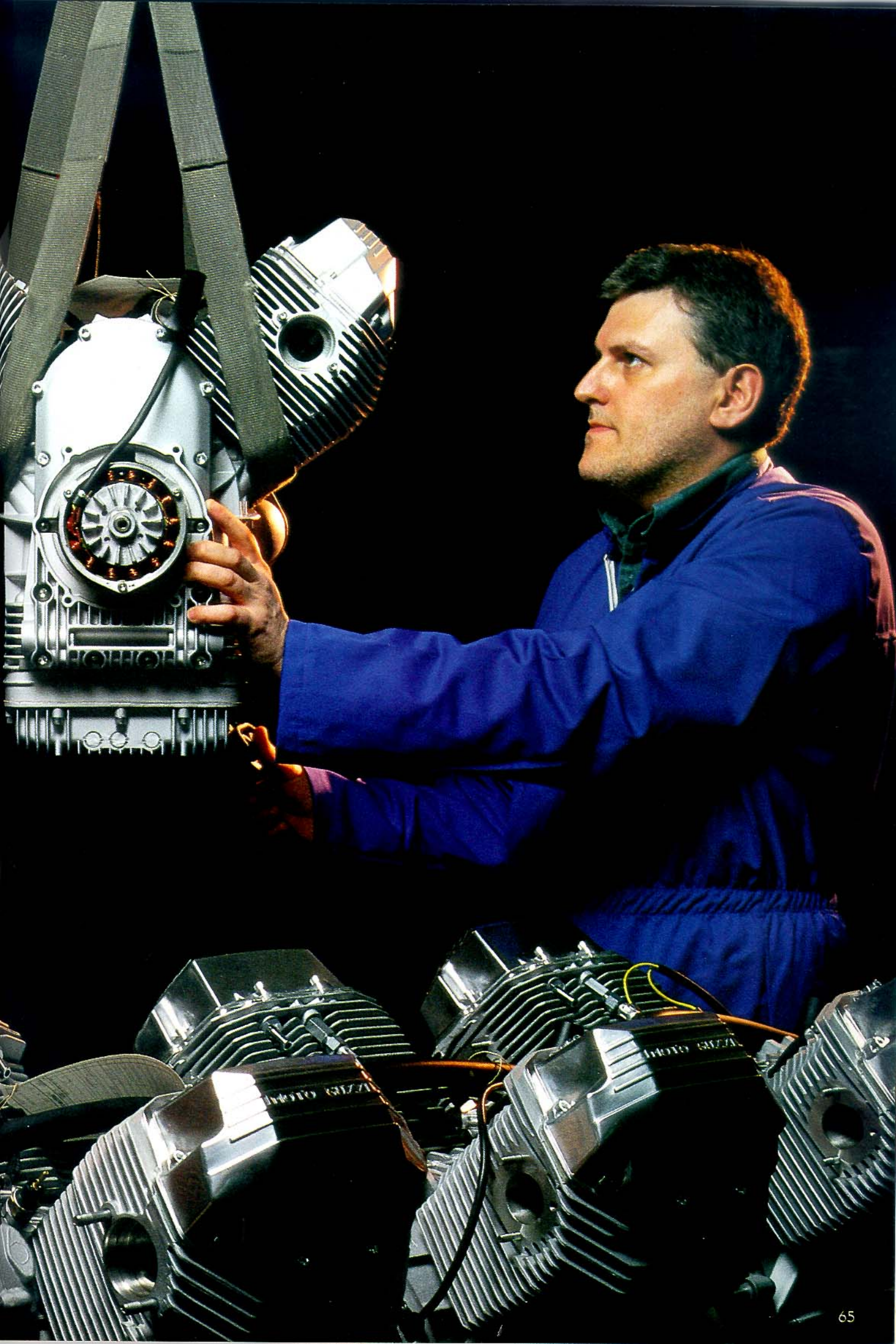


La légende de Mandello

*Moto Guzzi construit des bicylindres de légende
dans une usine d'un autre temps.
Nous avons rencontré les hommes qui perpétuent
une certaine idée de la moto.*

Par Claude de La Chapelle - Photos Bruno des Gayets/Wake-Upp Productions

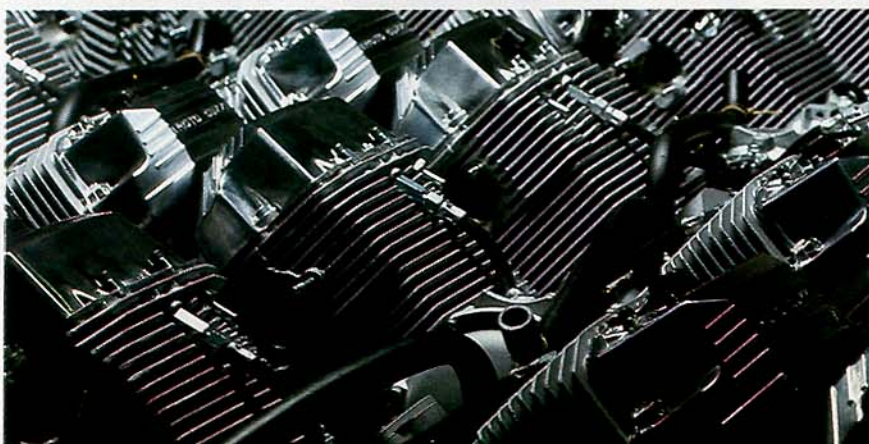
*Le bicylindre est le cœur
et l'âme d'une Moto Guzzi.
Les 80 kilos d'acier et
d'aluminium sont manipulés
comme un nouveau-né.*





Face à la gare de Mandello del Lario, l'usine Moto Guzzi étend ses 56 000 m² de murs ocres et de tuiles.

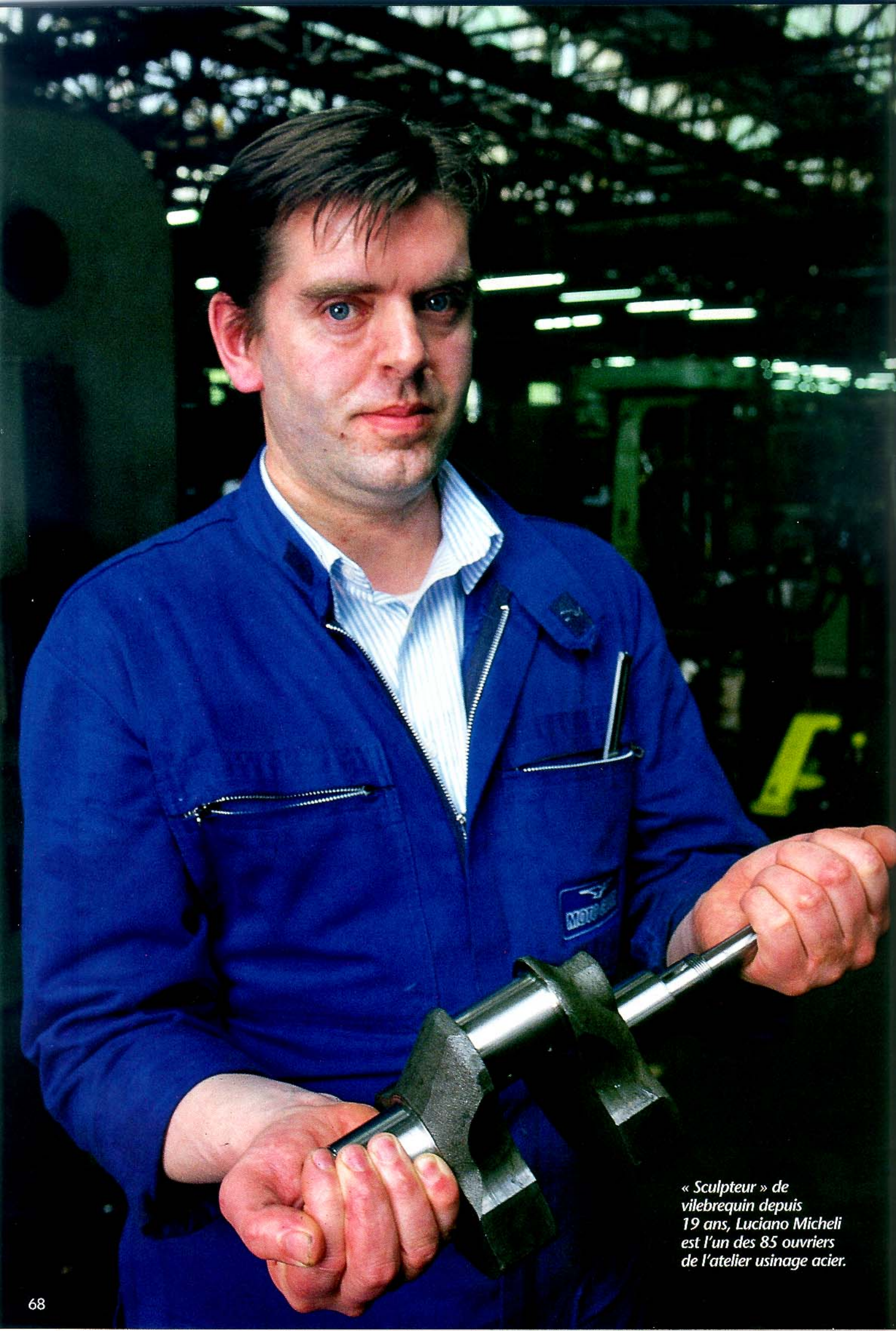
Comme beaucoup de belles histoires devenues légendes, celle de Moto Guzzi est née de la communion de trois hommes pour une même passion : la moto. Giorgio Parodi et Giovanni Ravelli étaient pilotes de chasse, Carlo Guzzi leur ingénieur-mécanicien. A la lueur des lampes tempêtes, un de ces soirs où l'on refait le monde, naquit une merveilleuse idée : construire des motos ! Carlo les dessinait, Giovanni déjà pilote de course réputé les hisserait sur les podiums et Giorgio, héritier d'une riche famille d'armateurs Genoïis financerait le projet. Plus qu'un rêve fou, l'idée devint réalité après-guerre mais se réalisa sans Giovanni Ravelli, mort aux commandes de son avion, à l'automne 1918. En sa mémoire, les Moto Guzzi afficheront l'emblème des pilotes : un aigle aux ailes déployées. C'était il y a presque 75 ans. A son tour, Carlo Guzzi s'est éteint en 1964. Il avait 75 ans. Son nom est devenu un mythe et aujourd'hui, peu de choses semblent avoir changé à Mandello. Une usine aux murs ocres et aux toits de tuiles, à l'étroit dans le petit village de pêcheurs, s'étire dans les moindres recoins. Telle une pieuvre, elle étend ses hangars comme des tentacules entre la roche qui surplombe le site et la gare. 350 ouvriers y fabriquent plus de 6 000 motos par an. Ils étaient 1 500 dans les années soixante. La belle époque... avant l'invasion japonaise. L'aigle de Moto Guzzi faillit y perdre ses ailes, tout en y laissant des plumes, mais le rapace sortit ses griffes acérées et ne se laissa pas faire. Aujourd'hui la légende continue avec force. « Dans les 5 années à venir, nous allons renouveler notre gamme et commercialiser une douzaine de nouveaux modèles afin de porter notre production à 20 000 unités. Pour ce faire, nous allons accroître la part de la sous-traitance au niveau des équipements et investir 50 milliards de liras dans la modernisation de nos ateliers » explique Gian Luca Lanaro, actuel directeur du marketing, un ancien de Laverda. A Mandello, chez Moto Guzzi, on en est sûr, la vieille Europe n'a pas dit son dernier mot.



Arnolfo Sacchi préside aux destinées de Moto Guzzi. Il se donne 5 ans pour atteindre une production de 20 000 unités par an.

*Moto Guzzi construit
des mécaniques de
caractère à l'épreuve du
temps qui magnifient le
travail des hommes.*



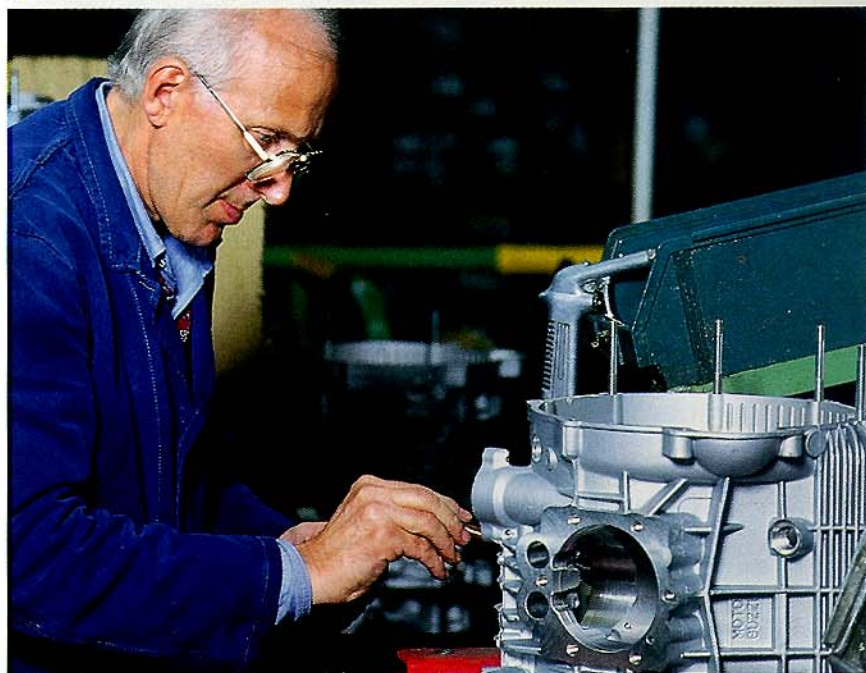


« Sculpteur » de vilebrequin depuis 19 ans, Luciano Micheli est l'un des 85 ouvriers de l'atelier usinage acier.

Moto Guzzi perpétue une certaine idée de la moto. De la fonderie à l'usinage, chaque bicylindre est entièrement façonné dans l'usine.

Le département moteur réparti dans plusieurs ateliers (fonderie, traitement des métaux, usinage...) est le centre nerveux de l'usine Moto Guzzi. Il occupe plus de la moitié des effectifs du constructeur italien. C'est dans cette ruche mécanique qui bourdonne au son métallique des outils pneumatiques que naissent les twins de légende, véritables sculptures d'aluminium alignées comme à la parade, par dizaines et magnifiées par la lumière qui filtre des verrières. Ici les hommes subissent le rythme des machines outils. Telles des souris dans un morceau de fromage, ces monstres d'acier sédentaires fraisent, percent, découpent, rabotent, rongent le métal et l'aluminium avec méthode, sans jamais s'essouffler, dans un grondement assourdissant et un tourbillon de copeaux de métal. Le visiteur qui accède à ce creuset, où se mêlent relents d'huile, vapeur, chaleur, labeur et sueur de 200 hommes aux doigts d'or, doit se frayer un chemin entre un amoncellement de carters moteur, un empilement de vilebrequins et de pistons superposés dans des caisses telles des sardines. Un spectacle hallucinant, véritable hymne à l'industrialisation et d'où l'on sort quelque peu bouleversé. La haute technologie et la robotisation à outrance n'ont pas encore atteint les ateliers de Mandello Del Lario. Mais la puissance des machines alliée au savoir-faire légendaire de ces ouvriers qui contrôlent méticuleusement chaque pièce donnent toute sa valeur et même une âme aux bicylindres forgés chez Moto Guzzi. Une fois assemblés, ces blocs de 80 kilos alimentés par un moteur électrique subissent un pré-rodage de 30 à 40 minutes à un rythme compris entre 2 600 et 5 200 tr/mn. Cette mise en route permet de vérifier l'ensemble des éléments qui constituent le groupe propulseur. Au moindre signe défaillant, Carlo Cantu et Paolo Raineri s'emparent avec autorité du bicylindre pour le poser sur l'établi où il sera ausculté, démonté si besoin, afin de subir une seconde séance de torture. En fin de chaîne, un ultime contrôle, sur un banc à rouleaux puis sur la piste surplombant l'usine, éprouvera une dernière fois la mécanique avant sa livraison.

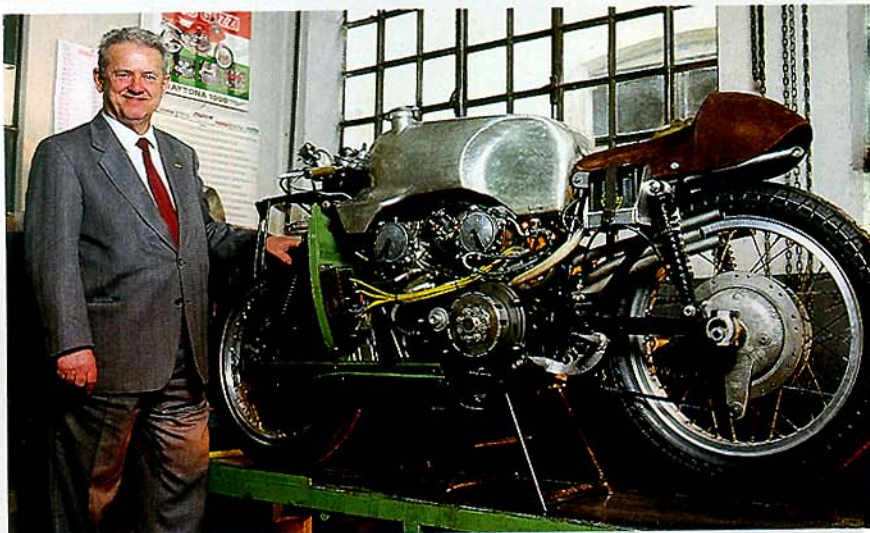
Pistons, cylindres, culasses, arbres à cames... sont usinés puis méticuleusement assemblés par des mains expertes.





La légende Moto Guzzi : Sean Connery, le Shérif en Calif, le titre de Campbell et Umberto Todero, l'adjoint de Carcano et la 500 V 8, le joyau de Mandello.

Fort de 3 423 victoires, 14 titres de Champion du Monde et 11 records du Monde de Vitesse, Moto Guzzi s'est forgé l'un des plus beaux palmarès dont un constructeur puisse rêver. Même si aujourd'hui, la compétition n'est plus qu'un lointain souvenir (on parle cependant sérieusement d'un retour en championnat du Monde Superbike), elle fait partie intégrante de la philosophie du constructeur italien. Un musée où sont exposées les plus belles pièces de course permet de mesurer l'importance de son engagement. C'est d'ailleurs pour la compétition que les ingénieurs de Moto Guzzi emmenés par le génial Giulio Cesare Carcano, puis Lino Tonti (à qui l'on doit les Linto de course) ont élaboré les réalisations les plus diverses et les plus sophistiquées de la marque : monocylindre et trois cylindres à compresseur, quatre cylindres en ligne entraînés par arbres, V twins à 120°... et sans doute la plus mythique de toutes : la 500 V 8 à 90°, une merveille de technologie et de compacité de 56 kilos, à refroidissement liquide, dotée de 8 carburateurs de 21 mm, de quatre arbres à cames en tête... et quelques raffinements techniques comme l'absence de siège de soupapes lesquelles reposaient directement sur la culasse en aluminium. Epoustouflante ! Cette machine exceptionnelle qui roulera en juin à l'Île de Man aux mains de Bill Lomas affiche 78 chevaux à 12 000 tr/mn permettant d'atteindre les 285 km/h, ce qui lui a permis de tomber le record du dix kilomètres à 282 km/h de moyenne. Comme la majorité des mécaniques de Mandello, elle bénéficiait d'une étude aérodynamique particulièrement pointue, rendue possible par la création, dès 1950, d'une soufflerie. Une première mondiale chez un constructeur de motos. Outre ses podiums, les Moto Guzzi ont démontré l'ingéniosité technique dont faisaient preuve les cerveaux de Mandello. La suspension arrière oscillante (avant 1930), la barre mythique de 100 ch/litre passée en 1935... ne cherchez pas ailleurs, c'est à Moto Guzzi qu'on le doit. N'accède pas au rang de légende n'importe quel constructeur...



La soufflerie de l'usine attire les savants : en 1952, le professeur Picard puis Enrico Fermi en 54.

*Photographiée devant la soufflerie,
la première au monde chez
un constructeur de moto,
la Daytona 1100 Sport. Envoûtante!*

