

COMME NULLE AUTRE...

LA G.P.

Le premier prototype de Carlo Guzzi, baptisé G.P. pour Guzzi-Parodi, ne ressemblait à aucune moto existante, surtout par son moteur.

C'était un 500 (498,4 exactement) monocylindre sous forme de bloc moteur, c'est à dire avec un carter commun pour le vilebrequin et la boîte de vitesses à trois rapports, et une transmission primaire par engrenages, ce qui était déjà très bizarre. Le cylindre était disposé horizontalement, la distribution était assurée par quatre soupapes, commandées par un arbre à cames en tête entraîné par arbre et couple conique, scandale !

Pire encore, le moteur était ce qu'on appelle aujourd'hui un super carré (alésage 88 mm, course 82 mm). Quand on sait que Norton, par exemple, n'essaya sur ses machines d'usine les soupapes en tête qu'à partir de 1922, et l'arbre à came qu'en 1927, ne vint aux cotes alésage/course super carrées qu'en 1953 (employant alors peut-être par hasard le 88/82 des Guzzi) et ne construisit jamais de bloc-moteur, on ne peut qu'être étonné par l'audace technique de la G.P.

En fait, la Guzzi-Parodi empruntait plus aux techniques aviation qu'aux motos de l'époque. Le double allumage (deux bougies par cylindre) était aussi un héritage de la technique aéronautique.

Un accessoire est demeuré légendaire, le grand volant d'inertie extérieur en bout de vilebrequin côté gauche, qui faisait effectivement ressembler le moteur Guzzi à un coupe-jambon. Cet élément fit partie de l'image de marque des monos Guzzi jusqu'à l'apparition de la Falcone Nuovo en 1971. Il faut dire qu'en 1971, Carlo Guzzi était mort depuis six ans, il n'aura jamais vu de Guzzi ainsi amputée.

La G.P., très vite rebaptisée Moto-Guzzi, ne fut jamais commercialisée. C'était une sorte d'exercice de style, trop coûteux pour la production en série.

LA NORMALE

C'est ainsi que naquit cette année 1921, la Normale. C'était globalement la même machine que la G.P., mono à cylindre horizontal, bloc-moteur, alésages/course 88/82 mm, mais avec un système de distribution semi-culbuté classique pour l'époque. Avec un carbu Amac de 15 mm, la Normale développait 8 CV à 3.200 tr/min et emmenait ses 130 kg à 80 km/h.

Le succès commercial fut excellent, probablement en grande partie grâce aux victoires en course des Guzzi d'usine à quatre soupapes et arbre à cames en tête.

Pourtant, dès 1923, Guzzi tendit à rapprocher la technique de ses machines de série et d'usine : en matière de série apparut la Tipo Sport, version gonflée de la Normale. Avec un taux de compression de 4,5 :1 (!) et des diagrammes de distribution plus méchants. La Tipo Sport développait 13 CV à 3.800 tr/min et atteignait 100 km/h. Cette machine resta la seule machine de route commercialisée par Guzzi de 1924, quand la Normale fut abandonnée, jusqu'en 1928.

Parallèlement, la G.P. originale disparut en tant que machine d'usine en 1922 pour laisser la place à la Corsa 2V, qui abandonnait son arbre à cames et ses quatre soupapes pour un système plus simple à deux soupapes commandées par culbuteurs. Cette machine développait tout de même 17 CV à 4.200 tr/min et atteignait 120 km/h.

Ce n'était pas suffisant, et la C2V fut abandonnée en 1924 quand Guzzi revint à ses premières amours : le quatre soupapes simple ACT. Avec la C4V (Corsa quattro Valvole), Guzzi aborda un nouveau marché : les compétition-client, répliques des machines d'usine de l'année précédente, qui furent commercialisées jusqu'en 1933.

En 1926, Guzzi s'attaqua en compétition à une nouvelle catégorie, celle des 250 cm³, et avec un énorme succès.

Le moteur restait typiquement Guzzi, monocylindre à cylindre horizontal simple ACT, course courte (68 mm x 68 mm). Il n'y avait que deux soupapes ; la raison officielle donnée par Guzzi était qu'il n'y avait pas besoin de quatre soupapes dans une culasse deux fois plus petite que celle d'une 500...

Cette machine, la TT250, eut aussitôt un énorme succès en compétition, effaçant même celle des 500 Guzzi : sur 62 courses gagnées en 1927, 50 le furent par des 250. Cela sonna à terme le glas des 500 monocylindres Guzzi officielles en course, même si elles réapparurent de temps en temps en fonction des conjonctures : le 250 mono marchait si bien que la tentation était grande d'en dériver un bicylindre en V, ce qui fut fait dès 1932.

LE TOURNANT DE 1928

Si, de 1925 à 1928, la gamme des Guzzi comportait quatre modèles (250 et 500 usine et compétition-client), il n'y avait qu'une machine de route, la Tipo Sport, le bon vieux semi-culbuté dérivé de la Normale de 1922. C'était faible pour une marque si célèbre en compétition.

Le gros effort fut fait en 1928, avec le lancement de la GT 500. Non, non, pas d'arbre à cames en tête, pas de quatre soupapes, le moteur restait le même mais la G.T. avait... une suspension arrière ! Bien sûr, on avait déjà tenté l'expérience ailleurs, mais toujours sans succès.

Carlo Guzzi avait dessiné un système à bras oscillant relié par biellettes à deux ressorts placés longitudinalement sous le moteur, une sorte de cantilever inversé, assisté par deux amortisseurs à friction réglables, placé de chaque côté de la roue arrière. Ça marchait ! Comme quoi, Carlo Guzzi ne savait pas concevoir que des moteurs. Autre innovation de la G.T., il y avait un frein à l'avant. Ben oui !

LA DÉPRESSION

Cette même année 1928, Guzzi ouvrit un nouveau marché, avec un modèle qui devait durer pendant 52 ans, jusqu'en 1980 : le Motocarro, un tricycle utilitaire dérivé au départ de la Tipo Sport 500. Une sorte de camionnette à trois roues, simple, increvable, facile à entretenir, qui roule encore de nos jours dans les pays pas trop riches.

L'année suivante, ce fut au tour de la Tipo Sport qui devint la Sport 14, avant d'être modernisée : la suspension arrière, réservée à la G.T. ne viendrait que bien plus tard. Ce n'était pas encore un gadget pour sportifs.

Les années suivantes, qui furent celles de la Grande Dépression, n'apportèrent rien de bien nouveau, si ce n'est que la Sport 14 devint la Sport 15, avec comme modifications les plus marquantes d'être peintes en rouge vif et d'avoir, comme de nos jours, le réservoir d'essence au-dessus du cadre (à cheval et non plus entre-tubes), mode lancée par les Anglais. Le moteur, plus très performant, restait dérivé de celui de la Normale, alors que les 500 de course étaient des quatre soupapes ACT, et que la bicylindre en V ACT était en vue.

LES PETITS CUBES

En 1932, Guzzi finit par s'intéresser aux 250 alors que les 250 de compétitions couraient depuis 6 ans. En fait, la première fut la PE 175, parce que jusqu'à 175 cc dans l'Italie d'alors, on n'avait besoin ni d'immatriculation, ni de permis de conduire.

Bien sûr, c'était un monocylindre horizontal, mais aussi la première Guzzi de route sans soupape latérale. C'était un tout culbuté avec rappel des soupapes par ressorts en épingle.

Scandale dans la famille, c'était un longue course – 59 mm x 63,7 mm – mais cela s'explique assez bien par le fait que la cylindrée de 175 cc était politique. Deux ans plus tard apparut la P 250, dérivée de la 175, avec un alésage/course super carré de 68 mm x 64 mm.

Cela dit, même la P175 était une machine remarquable : en 1932, elle donnait une puissance de 7 CV à 4.200 tr/min et marchait à 90 km/h ! Pas mal de 500 de l'époque ne faisaient guère mieux.

SOUPAPES EN TÊTE

En 1934, les 500 Guzzi de tourisme haut de gamme eurent enfin droit aux soupapes en tête. Il y eut alors quatre modèles, deux semi-culbutés, la S à cadre rigide et vitesses par levier au réservoir et la GTS, avec suspension arrière et vitesses au pied, et les V et GTV, mêmes variantes autour du nouveau moteur culbuté.

Pas d'autre nouveauté : il est vrai que commençait la période d'austérité d'avant-guerre. On vit tout de même en 1937 la version plus poussée du 500 de route, la GTC, 28 cv à 5.000 tr/min et boîte 4 vitesses commandée au pied. Cette machine s'adressait aussi bien aux touristes sportifs – et fortunés – qu'à une nouvelle race de motocyclistes : les coureurs amateurs.

Est-ce parce qu'en 1938 l'Europe se regardait de travers en attendant la Seconde Guerre Mondiale que les Guzzi se mirent à prendre des noms d'oiseaux ? Toujours est-il que la GTC prit le nom de Condor ; l'année suivante, la P175 devenue 250 se dénomma Airone (Héron) et celle d'après, la 250 SS compétition-client devint l'Albatros.

Pour les 250 d'usine, la technique évoluait, puisque étaient apparues les machines à compresseur. Avec un compresseur volumétrique Cozette, en 1938 et 1939, le 250 mono horizontal développait 38 CV à 7.800 tr/min, donnant une vitesse de pointe de 210 km/h, comme en atteste le record de vitesse absolue de 212 km/h établi par Rafaele Alberti.

Puis la guerre arriva, et le monde de la moto italienne s'endormit jusqu'en 1946.

LES MERVEILLEUSES ANNÉES 50

1946 fut l'année de la résurrection. Il est vrai qu'un nouveau marché s'ouvrait, celui de l'utilitaire pas cher. Guzzi y fit un gros succès avec son premier deux temps, la Motoleggera 65, 2 CV, mais 45 kg. Elle plafonnait à 50 à l'heure, mais les maintenait, même chargée comme un bourricot, et consommait deux litres aux 100 km.

En 1949, Guzzi organisait à Lecco, au bord du lac de Côme, une concentration réservée aux possesseurs de Motoleggera. Il vint 13.000 machines, record absolu que le XT club ou le Gold Wing Club ne sont pas près de battre !

Si juste avant et après-guerre les machines de tourisme n'avaient guère évolué, (il fallait faire le moins cher possible), il n'en était pas de même pour les compétition-client. La 500 Condor, apparue en 1938 (sous la dénomination GTC), si elle était toujours un mono horizontal culbuté 88/82 comme toutes les 500 Guzzi, avait cylindre et culasse non plus en fonte mais en alu, carbu de 32 mm (la Normale de 1922 avait un carbu de 15 mm), l'arrière du cadre en alliage léger, des freins de 220 mm. Elle pesait 140 kg avec l'équipement routier, quinze de moins en configuration course. En course, elle ne consommait que 6,5 L aux 100 km, ce qui en faisait une redoutable machine de rallye ou d'endurance.

En 1946, il fallait se battre avec un nouveau et fameux gros mono, la Gilera Saturno. La Condor devint donc la Dondolino, le fauteuil à bascule, peut-être parce qu'avec sa nouvelle puissance de 33 CV, elle avait tendance à onduler en sortie de virage. Cela ne l'empêcha pas de gagner des courses.

LA LONGUE JAMBE

1946 fut aussi l'année d'un scandale : la Gambalunga (Longue Jambe) conçue à partir de la Condor par l'ingénieur Giulio Cesare (si, si, il s'appelait Giulio Cesare !) Carcano, celui qui créa la légendaire 500 huit cylindres en V, V pour Vergogna. Carcano rompit avec la tradition Guzzi du 500 super carré (88 mm x 82 mm) pour un alésage x course de 84 mm x 90 mm, d'où le nom de Gambalunga.

La Gambalunga était effectivement plus rapide qu'une Dondolino (Guzzi revendiquait 180 km/h), mais au prix de quelques ennuis. Entre autres le réglage des culbuteurs. On ne dominait pas très bien les coefficients de dilatation des différents matériaux à l'époque, sur un cylindre en aluminium long (9 cm de course), ça prenait des proportions dramatiques : le cylindre se dilatait donc s'allongeait plus que les tiges de culbuteurs. Donc, si l'on réglait les culbuteurs à chaud puis que l'on laissait refroidir, on se retrouvait avec les soupapes entr'ouvertes. Allez démarrer un moteur dont les soupapes qui ne ferment pas ! Il fallait donc régler les culbuteurs à froid, démarrer le moteur, puis refaire le réglage une fois le moteur chaud. Si le départ de la course était retardé, il fallait tout reprendre à zéro.

Le scandale du Guzzi longue course ne dura que deux ans. En 1948, on revint aux cotes Guzzi de 88 mm x 82 mm.

La Gambalunga avait amené une autre nouveauté chez Guzzi : la suspension avant oscillante à biellettes, qui restera l'apanage des Guzzi de course jusqu'au retrait de la marque en 1957.

Songez que ces machines n'étaient que des compétition-client, Guzzi courait officiellement avec des bicylindres depuis 1932. Il n'empêche qu'une Gambalunga pilotée par Lorenzetti gagna le G.P. d'Italie en 1947, et ceux de Suisse et d'Irlande l'année suivante. Le mono était loin d'être mort.

LA PETITE LONGUE JAMBE

Du côté des 250, à la reprise en 1946, la situation était bien délicate, puisque les moteurs à compresseur n'étaient plus autorisés. L'usine réalisa une bicylindre, laquelle ne marcha jamais correctement, si bien que l'équipe officielle courut avec... des monocylindres Albatros compétition-client travaillés.

Le grand sursaut survint en 1949, l'année des dieux, où fut créé le championnat du monde. La 250 Albatros, toujours avec son monocylindre horizontal simple arbre à cames en tête deux soupapes devint la Gambalunghino. Non ! N'allez pas croire qu'on en fit un longue course, comme on pourrait le croire en voyant son nom "Petite Longue Jambe", par comparaison à la Gambalunga, qui fut la seule Guzzi longue course.

Née carrée, 68 mm x 68 mm, elle le resta. Le nom était là juste pour rappeler la 500 longue course qui avait sorti Guzzi de la mouise.

25 CV à 8.000 tours, plus de 160 km/h, eh bien, c'était assez : la Gambalunghino gagna le premier championnat du monde 250 de l'histoire. En 350, Guzzi courait avec un bicylindre en V inspiré de la 500 apparue en 1932, sans succès. Que faire sinon revenir au monocylindre ?

Pendant ce temps, le marché des motos de route était porteur, mais Guzzi n'y fit guère d'effort transcendantal. Que ce soit l'Astore 500 ou l'Airone S 250, techniquement rien de vraiment neuf.

RETOUR AUX SOURCES

En 1950, voyant que ses bicylindres 350 et 500 étaient à la remorque, Guzzi joua deux jeux : préparer un 500 quatre cylindres comme les copains, et revenir au mono, toujours horizontal, avec lequel Moto Guzzi remporta les championnats du monde 350 de 1953 à 1957, les derniers auxquels elle participa.

L'idée d'un quatre cylindre n'était pas neuve : l'expérience avait déjà été faite en 1950, et abandonnée après la première casse moteur. Parallèlement, Guzzi travaillait sur un quatre cylindre en ligne refroidi par air et transmission par arbre qui ne marcha jamais.

L'inénarrable 500 à huit cylindres en V qui fut créée en 1956-1957, fut abandonnée très vite avec le retrait définitif de la course.

Au départ, les 350 monos furent des 250 suralésées, puis de vraies 350 bien super carrées (80 mm x 69,5 mm) pas bien éloignées des 250 dont le rapport alésage-course fut toujours 68 mm x 68 mm.

La fin de Moto Guzzi en compétition fut donc éminemment italienne, à savoir splendide et dramatique : de 1953 à 1957, date à laquelle la meilleure part des usines italiennes cessèrent la compétition, Guzzi essaya en 500 le quatre cylindres en ligne, retenta le monocylindre en 1954, puis la huit cylindres en V de 1956.

Il n'empêche que lorsque Guzzi se retira de la compétition en 1957, ce fut en temps que champion du monde de la catégorie 350, avec un monocylindre horizontal, à arbre à cames en tête.

Finalement, on en était revenu à la conception du premier jour. Bien sûr, l'ingénieur Carcano, pensant que la grande arme des monocylindres Guzzi était leur maniabilité et leur souplesse, en cette dernière année 1957, pour battre les quatre cylindres

Gilera, fit de la dernière 350 Guzzi championne du monde, une longue jambe, un moteur longue course, 75 mm x 79 mm. N'importe ! L'honneur était sauf. Le mono horizontal concluait en vainqueur la période des Golden Fifties, les années dorées, où monos et V8 couchaient dans la même écurie.

Eh oui, il ne faut pas oublier qu'en 1956, Guzzi était champion du monde 350 avec le monocylindre horizontal super carré, mais courait aussi avec la 500 huit cylindres en V qui, elle, ne fut jamais championne.

Ce n'est pas pour rien qu'en 1971, à la demande aussi italienne que générale, on ressortit la Guzzi Falcone, héritière de la GTV de 1934, elle-même héritière directe de la G.P. de 1920 : le gros mono à cylindre horizontal à cotes super carrées. Si la clientèle la négligea, c'est peut-être parce qu'elle n'avait plus en bout de vilo côté gauche le coupe jambon porte-bonheur, et que Giorgio Parodi était mort depuis seize ans, et Carlo Guzzi depuis neuf.

La légende a besoin d'épaules pour la porter. Il n'empêche que tout amateur de mono doit aimer Guzzi, parce que c'est avec les monos que Guzzi naquit et trouva sa splendeur, en faisant des motos parfois moins puissantes que les concurrentes gavées de cylindres, mais extrêmement légères : pensez que les dernières 350 mono de Grands Prix pesaient, en 1957, 106 kg, sans titanium, sans fibre de carbone, et avec, en prime, un centre de gravité à la hauteur du milieu des tibias, vu le cylindre horizontal.

Les monos Guzzi gagnèrent ipso facto quatre championnats du monde 350 de suite, face aux quatre cylindres quatre temps ou trois cylindres deux temps, en portant à son paroxysme le génie du monocylindre : joie, légèreté, maniabilité.

Guzzi aauté, c'est sûr, avec des twins, des quatre pattes et une huit pattes ; on peut dire que ce fut la seule marque qui vécut vraiment les deux extrêmes, et amena le mono à l'apogée de sa splendeur, pour finalement mourir en portant son flambeau.

Chapeau, messieurs...